Komponenta 7.5: Dekarbonizace dopravy(REPOWEREU)

1. Popis komponenty

|  |
| --- |
| Oblast politiky  Klimatická politika, alternativní paliva, čistá mobilita, výzkum, vývoj, inovace, vzdělávání, obnovitelné zdroje energie, energetická politika  Cíl  Cílem je podpořit přechod ČR na nízko- a bezemisní dopravu, navýšení vozového parku na alternativní paliva a související infrastruktury a podpořit dosažení klimatických cílů ČR a EU. Prvním dokumentem, který souhrnně pokrýval problematiku čisté mobility, byl Národní akční plán čisté mobility (NAP CM) schválený usnesením vlády č. 941 ze dne 20. listopadu 2015. Vycházel z požadavků směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, která ukládá každému členskému státu přijmout vnitrostátní rámec politiky pro rozvoj trhu, pokud jde o alternativní paliva v odvětví dopravy a zavádění příslušné infrastruktury. V roce 2019 došlo k aktualizaci tohoto dokumentu, zejména na základě nových unijních legislativních a nelegislativních dokumentů. Cílem je také posílení využívání nízkouhlíkových vodíkových technologií k dosažení klimatických cílů.  **Reformy a investice**  Reforma 1: Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility a stanovení cílů bezemisní mobility  Reforma 2: Daňové reformy k podpoře bezemisní mobility  Reforma 3: Aktualizace legislativního rámce pro obnovitelný vodík  Reforma 4: Zlepšení podmínek pro bezemisní alternativní dobíjecí infrastrukturu  Reforma 5: Podpora bezemisní mobility prostřednictvím úpravy časového poplatku za užívání pozemních komunikací (ceny dálniční známky)  Investice 1: Podpora nákupu vozidel – bezemisní vozidla a cargo e-kola pro podnikatelské subjekty  **Odhadované náklady:**  760 mil. Kč |

**Detail komponenty**

Komponenta bude naplněna aktualizací dvou strategických dokumentů, které mají významný dopad na rozvoj čisté mobility v ČR – Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM) a Vodíkové strategie. Bude zhodnocen současný stav, stávající opatření, překážky a výzvy do budoucna. Budou stanoveny cíle, pokud jde o počet bezemisních vozidel a infrastruktury na alternativní paliva. Součástí budou konkrétní návrhy opatření.

Tyty strategické dokumenty budou doplněny i některými konkrétními opatřeními, a to např. v oblasti zjednodušení budování dobíjecí infrastruktury a daňovými opatřeními pro podporu většího náběhu bezemisních vozidel. To a financování z jiných zdrojů by měl mělo napomoci rozvoji a rychlejšími navýšení počtu dobíjecích a vodíkových plnících stanic.

Součástí bude navýšení alokace pro komponentu 2.4 - podporu pořizování bezemisních vozidel pro podnikatelské subjekty tak, aby zůstal i přes významné inflační tlaky zachován původní cíl této komponenty (tj. pořízení alespoň 4 555 bezemisních vozidel).

## 2. **Hlavní výzvy a cíle**

1. Hlavní výzvy

I přes pozitivní trend se Česká republika řadí mezi poslední v EU v prvních registracích bezemisních vozidel. Pořizovací cena bezemisních vozidel je stále vyšší než vozidel s konvenčním pohonem, přičemž současná ekonomická situace může mít na poptávku negativní dopad. Je třeba rozšiřovat infrastrukturu pro alternativní paliva, současně je třeba podporovat navyšování počtu bezemisních vozidel či přikračovat k dalším opatřením tak, aby provozování infrastruktury dávalo ekonomický smysl. Do budoucna může integrace bateriových elektrických vozidel přispět ke stabilitě energetického systému. Další rozvoj bezemisní mobility také závisí na navýšení kapacit obnovitelných zdrojů energie. Pokud jde o daňová opatření, je třeba balancovat potřebu podpory čisté mobility a přehledného a maximálně jednoduchého daňového systému.

1. **Hlavní cíle**

V kontextu nově plánovaných reforem a opatření a v souladu s požadavky vyplývajícími z nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR) bude NAP CM zaktualizován. **Aktualizovaný NAP CM** musí také odrážet změny, které souvisí s dalšími prvky balíčku Fit for 55 a dalšími strategickými dokumenty na národní úrovni, jako je Národní energeticko-klimatický plán, Státní energetická koncepce či Vodíková strategie ČR.

Tato aktualizace NAP CM bude obsahovat predikce vývoje vozidel na alternativní paliva a související infrastruktury a obsahovat konkrétní návrhy opatření legislativní a nelegislativní povahy, jak rozvoj čisté mobility v ČR dále podpořit. Již nyní lze avizovat a začít realizovat některé z těchto kroků (viz milníky níže).

Současně bude probíhat **aktualizace Vodíkové strategie ČR z roku 2021**. Aktualizovaná strategie bude lépe reagovat na současnou situaci, podmínky a vývoj technologií a bude provázána s dalšími strategickými dokumenty uvedenými výše.

Na rozdíl od stávající strategie bude aktualizovaná verze definovat nejenom, kolik vodíku budeme v ČR potřebovat, ale také kolik nízko-uhlíkového a obnovitelného vodíku budeme schopni v ČR vyrábět a kolik obnovitelného vodíku bude nutné v budoucnu dovážet ze zahraničí. Určí také množství vodíku, které budeme potřebovat na základě plánovaných nařízení EK, a přibližné investiční nálady nutné pro splnění cílů definovaných v politikách EU. Po schválení vodíkové strategie budou připraveny hlavní metodiky pro výstavbu elektrolyzérů a vodíkových plnicích stanic k zajištění efektivního rozvoje vodíkového hospodářství v České republice.

Prioritou vodíkové strategie je využití nízkouhlíkového vodíku v nízkoemisní mobilitě, protože v dopravě je z provozního hlediska nasazení vodíku nejefektivnější. V návaznosti na reformu dojde k vybudování základní sítě vodíkových stanic v souladu s budoucími požadavky AFIR. S tím musí souviset zajištění odpovídají výroby obnovitelného vodíku, vybudování skladovací infrastruktury a dopravy k plnicím stanicím. Paralelně k přípravě reformy budou probíhat pilotní projekty výstavby vodíkové infrastruktury, na kterých se bude testovat správnost a vhodnost metodik a doporučení k budování elektrolyzérů, vodíkových plnicích stanic a skladovací infrastruktury. Na základě vyhodnocení praktických postupů budou navrženy potřebné změny a doplnění relevantní legislativy, aby výstavba vodíkové infrastruktury nebyla omezována zbytečnými omezeními a aby podmínky pro výstavbu byly stejné po celé ČR. Vybudování plnicích stanic podél sítě TEN-T bude silný stimul pro rozšíření nízkoemisní dopravě v ČR.

Cílem je reforma využívání nízkouhlíkových vodíkových technologií k dosažení klimatických cílů. Vodík je jedním ze základních stavebních prvků budování ekonomiky, která není založena na fosilních palivech. Cílem reformy je aktualizovat původní strategii, aby lépe reagovala na současnou situaci, podmínky a vývoj technologií. Aktualizovaná vodíková strategie musí také odrážet změny, které souvisí s balíčky Fit for 55, REPowerEU, Národním energeticko-klimatickým plánem, Státní energetickou koncepcí, Národním akčním plánem čisté mobility a připravovaným Net-Zero Industry Act.

Vodíková strategie ČR bude aktualizována tak, aby odrážela změny v legislativních aktech EU. Zejména se jedná o revizi RED II, Delegovaný akt k adicionalitě, Plynárenský balíček a AFIR. Hlavní důraz bude kladen na využití, produkci a transport obnovitelného vodíku. Česká republika nemá příliš vhodné podmínky pro využití obnovitelných zdrojů energie, a to kvůli nízkému počtu hodin slunečního svitu během roku a také nízkému potenciálu větrné a vodní energie. Z tohoto důvodu se musíme soustředit na maximální využití možností geotermální energie a dovozu vodíku. Komparativní výhodou ČR je naopak solidní plynárenská soustava, která může být poměrně snadno a za nižších nákladů přeměněna na soustavu vodíkovou. Je nutno zahájit jednání se zeměmi s přebytky obnovitelných zdrojů, které by mohly dodávat obnovitelný vodík do ČR a Německa.

Další prioritou kromě obnovitelného vodíku je potom nízkouhlíkový vodík[[1]](#footnote-1). V tomto ohledu můžeme zúročit naši zkušenost s jadernou energií a využívat vodík jako spojnici mezi obnovitelnými zdroji a jadernou energií. Tak můžeme zajistit bezpečnou produkci nízkouhlíkové energie, zvýšit domácí energetickou bezpečnost a dlouhodobě tak podpořit maximální utilizaci obou zdrojů – jak obnovitelné, tak jaderné energie.

Aktualizovaná strategie bude vycházet nejen z expertních odhadů vývoje spotřeby vodíku v jednotlivých segmentech národního hospodářství, ale také ze závazných požadavků na náhradu fosilních paliv stanovených výše uvedenými předpisy.  
Součástí strategie také bude odhad nákladů souvisejících s výrobou, spotřebou a přepravou vodíku. Vodíková strategie tak bude obsahovat indikativní cíle pro výrobu obnovitelného a nízkouhlíkového vodíku, potřebné instalované kapacity elektrolyzérů, obnovitelných zdrojů, vodíkových plynovodů a dalších přepravních kapacit.  
Ve vodíkové strategii zůstane zachováno rozdělení do čtyř hlavních pilířů: výroba, užití, doprava vodíku a vodíkové technologie. Struktura strategie bude odpovídat metodice tvorby strategií vypracovaně Ministerstvem pro místní rozvoj. Do přípravy strategie budou zapojena i další ministerstva, a to zejména Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, stejně jako oborové svazy, profesní sdružení a komory.

Implementační část bude současně akčním plánem, který u jednotlivých indikativních cílů stanoví cestu, jak cílů dosáhnout, tedy zejména jaký instalovaný výkon elektrolyzérů bude nutný, jaké budou náklady, z jakých zdrojů budou tyto náklady pravděpodobně financovány a zda je jejich instalace možná z hlediska jiných omezení. Ke každému takto definovanému postupu bude stanoven krok příslušného resortu. Některé jsou zřejmé již dnes:

1. Pro zabezpečení výstavby takového množství elektrolyzérů vypíše MŽP, respektive SFŽP, odpovídající výzvu v rámci Modernizačního fondu v určeném časovém horizontu.
2. MPO zajistí novelizaci Energetického zákona, která umožní fungování vodíkového hospodářství.
3. MD zajistí vypsání příslušných výzev v rámci OP Doprava pro výstavbu výsledného množství vodíkových plnicích stanic.
4. MŠMT (Národní pedagogický institut) zajistí změnu rámcových vzdělávacích programů pro příslušné obory vzdělávání související s vodíkovým hospodářstvím

Další úkoly vyplynou z tvorby Vodíkové strategie ČR.

Jednotlivé úkoly budou časově rozděleny zejména v horizontech do roku 2027, kdy se zpřísní pravidla adicionality v kontextu Aktu přenesené pravomoci směrnice o obnovitelných zdrojích energie, a do roku 2030, pro který jsou stanoveny cíle této směrnice.

Předpokládané legislativní změny: Zákon č. 458/2000 Sb. (energetický zákon)

1. **Národní strategický kontext**

Pro podporu rozvoje čisté mobility v ČR byla přijata řada opatření, např.:

* Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích – s účinností od 1. 4. 2019 je možné vydávat registrační značky pro elektromobily (pro BEV, FCEV a PHEV s emisemi do 50 g CO2/km), na které lze vázat různá zvýhodnění, např. parkování zdarma ve městech. Tato vozidla jsou také osvobozena od správních poplatků za zápis do registru silničních vozidel a vydání registrační značky (zákon č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích).
* Zákon č. 13/1997, o pozemních komunikacích – s účinností od 1. 1. 2020 zavedl osvobození elektrických a vodíkových vozidel (s emisemi do 50 g CO2/km) od časového a výkonového zpoplatnění (tj. uživatelských poplatků/dálniční známky a mýtného).
* Zákon č. 360/2022 Sb., zákon o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (transpozice směrnice 2019/1161) stanovuje povinné podíly nízko- a bezemisních vozidel.
* Vyhláška č. 266/2021 Sb. kterou se mění vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby – v souladu s požadavky směrnice č. 2018/844 o energetické náročnosti budov stanovuje pravidla pro vybavení budov dobíjecími stanicemi a předřazenou kabeláží pro pozdější instalaci dobíjecí stanice.
* Vyhláška Ministerstva práce a sociálních věcí č. č. 467/2022 Sb. (Vyhláška o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad), která uvádí elektřinu jako palivo a stanovuje cenu za dobitou kWh. Tzv. referenční cena elektřiny se používá pro účely výpočtů zejména pro účely dobíjení v domácnosti, ale i pro ostatní situace, kdy zaměstnanec není schopen prokázat konkrétní náklady na dobíjení vozidla použitého pro pracovní účely (i nadále má však zaměstnanec přednostně právo na náhradu v prokázané skutečné výši).
* Příručka "Daňové otázky elektromobility" - její aktuální verze je od konce roku 2021 k dispozici na webových stránkách Ministerstva financí. Cílem je odpovědět na klíčové otázky daňových postupů, které mohou napomoci rozvoji elektromobility a pomoci odstranit nejistotu zájemců o její využívání.
* Novela zákona o daních z příjmů, která zavádí od 1. července 2022 nižší zdanění nízkoemisních firemních vozidel poskytovaných zaměstnancům i pro soukromé účely. Za zdanitelný příjem se v případě používání těchto vozidel již nebude považovat 1 % jejich vstupní ceny (včetně DPH), ale pouze 0,5 % vstupní ceny vozidla. Rovněž byly přeřazeny dobíjecí stanice pro elektromobily do 2. odpisové skupiny, což umožní rychlejší daňové odpisování po dobu 5 let.
* Zákon č. 250/2021 Sb., o Zákon o bezpečnosti práce v souvislosti s provozem vyhrazených technických zařízení spolu s nařízením vlády č. 194/2022 Sb., o požadavcích o požadavcích na odbornou způsobilost k výkonu činnosti na elektrických zařízeních a na odbornou způsobilost v elektrotechnice (nahrazuje vyhlášku č. 50/1978 Sb.). Usnadňuje získání kvalifikace pro práci na elektrických vozidlech při dodržení všech bezpečnostních norem. Nově se bude dle kvalifikace rozlišovat mezi elektrotechnikem, osobou znalou, osobou poučenou a dále osobou proškolenou ve smyslu zákoníku práce. V souladu s tím budou moci osoby proškolené provádět některé opravy a servis elektrických vozidel, mimo zásahů do elektrických zařízení. V roce 2021 byla schválena profesní kvalifikace " Mechanik silničních vozidel s elektrickým a hybridním pohonem", která specifikuje požadavky na vzdělání pracovníků, kteří budou provádět servis a opravy elektrických vozidel.
* Byl zahájen projekt Ministerstva průmyslu a obchodu ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy prostřednictvím Technologické agentury ČR financovaný z programu BETA2, který má pomoci lépe připravit absolventy vysokých škol tak, aby měli vědomosti odpovídající novým trendům v automobilovém průmyslu, včetně čisté mobility.
* Metodický pokyn k instalaci dobíjecích stanic (wallboxů) v bytových domech – zveřejněn začátkem roku 2023 na webových stránkách MMR a MPO. Cílem tohoto materiálu je shrnout pravidla pro instalaci a provoz dobíjecích stanic o výkonu do 22 kW v bytových domech s více byty s různými vlastníky (společenství (jednotek) vlastníků), podpořit rozvoj neveřejné dobíjecí infrastruktury v ČR.
* Oblastí čisté mobility se rovněž zabývá **Vodíková strategie ČR.** Jejím cílem je reforma využívání nízkouhlíkových vodíkových technologií k dosažení klimatických cílů. Vodík je jedním ze základních stavebních prvků budování ekonomiky, která není založena na fosilních palivech.Prvním dokumentem, který souhrnně pokrýval možnosti využití vodíkových technologií v ČR, byla Vodíková strategie České republiky, která byly schválena vládou v roce 2021.

3. Popis reforem a investic

a) Popis reforem

**Reforma 1: Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility a stanovení cílů bezemisní mobility**

|  |  |
| --- | --- |
| Výzva | Zpracovat aktualizaci NAP CM, zapojit do zpracování všechny zainteresované resorty, stakeholdery z automobilového průmyslu, dopravců, energetiků a dalších subjektů zabývajících se čistou mobilitou |
| Cíl | Aktualizovat NAP CM, aby odpovídal současným změněným požadavkům, včetně legislativy, a poskytl vodítka pro budoucí investiční rozhodnutí v oblasti nízko-a bezemisní dopravy a podpory rozvoje národního hospodářství  Navýšit počet bezemisních vozidel a rozšířit dobíjecí a vodíkovou plnící infrastrukturu v ČR |
| Implementace | Podobně jako příprava předchozích NAP CM bude i tato aktualizace probíhat v několika etapách, přičemž do každé chceme zapojit co nejširší spektrum příslušných stakeholderů. - sběr dat: získání odhadu vozového parku a související infrastruktury (v souladu s RED, AFIR, NEKP, SEK, Národním plánem pro chytré sítě, Národním plánem snižování emisí, emisní legislativou týkající se vozidel atd.)  - nastavení cílů - identifikace potřebných opatření legislativní a nelegislativní povahy - konzultace s veřejností - meziresortní připomínkové řízení - předložení NAP CM ke schválení vládou  - předložení NAP CM Evropské komisi  S aktualizací NAP CM souvisí rovněž nastavení cíle:   * do konce roku 2025 navýšit počet zaregistrovaných bezemisních vozidel (v jednotlivých kategoriích 1. M1; 2. N1; 3. N2+N3) alespoň o 70 % oproti počtu registrovaných bezemisních vozidel v roce 2022, reportovat tyto počty Q1-Q2/2026   a dále milníku:   * vyhlášení výzev na podporu výstavby veřejných dobíjecích stanic a vodíkových plnicích stanic s celkovou alokací 120 mil. EUR |
| Spolupráce a zapojení zúčastněných stran | MPO, MD, MŽP, MMR, MF, ŘSD, průmyslové asociace a platformy, odborové a zaměstnavatelské svazy, průmyslové, energetické a dopravní společnosti, provozovatelé odpočívek, odborná veřejnost |
| Překážky a rizika | Ekonomická situace. Nedostatek finančních prostředků na podporu rozvoje čisté mobility. Zdlouhavost přijímání novel zákonů v Parlamentu. |
| Cílové skupiny populace a ekonomické subjekty | Průmyslové podniky, dopravní společnosti, energetické firmy, provozovatelé dobíjecí a vodíkové plnící infrastruktury, uživatelé nízko-a bezemisních vozidel, veřejnost |
| Souhrnné náklady realizace financované z RRF za celé období | 0 Kč |
| Dodržování pravidel státní podpory | K financování opatření vycházejících z NAP CM plánujeme využít fondy např. Modernizační fond, Národní plán obnovy, Fond spravedlivé transformace, operační programy. Financování bude vždy v souladu s pravidly státní podpory tak, jak jsou schváleny v daném programu.  Akční plán však ještě nebyl zcela vypracován a schválen, v současné době nejsou známa všechna plánovaná opatření, která mají být do akčního plánu zahrnuta. Dokument jako takový nepředstavuje státní podporu.  Obecně však platí, že financování projektů vyplývajících z opatření obsažených v akčním plánu bude probíhat v souladu s pravidly GBER, CEEAG a případně pravidly specifických programů notifikovaných EK. Předpokládá se, že může jít mimo jiné o oblasti podpory podle článků 36a, 36b GBER, podporu malých a středních podniků, regionální podporu, výzkum, vývoj a inovace a podporu vzdělávání nebo pravidla de minimis.  Veškeré subdodávky od externích dodavatelů budou provedeny v souladu s platnými pravidly. |
| Uveďte dobu implementace | Aktualizace bude probíhat v období Q1 2023 – Q2 2024, cíle pro rok 2025 budou reportovány EK do konce Q2/2026, milník do konce Q2/2026 |

**Reforma 2: Daňové reformy k podpoře bezemisní mobility**

|  |  |
| --- | --- |
| Výzva | Postupná dekarbonizace dopravy a potažmo celé české ekonomiky je jedním z prvků ochrany klimatu a je obsažena v řadě národních akčních plánů. Stejně tak je jedním z bodů aktualizovaného Programového prohlášení vlády České republiky. Použití daňových nástrojů může být v tomto případě však značně omezené a do jisté míry komplikované. |
| Cíl | Daňový systém podporující dekarbonizaci dopravy a zároveň podporující růst ekonomiky při zachování jeho maximální jednoduchosti a přehlednosti bez vytváření dalších daňových výjimek. Reforma doplňuje komponentu 2.4 Rozvoj čisté mobility s cílem zvýšení počtu bezemisních vozidel. |
| Implementace | Použití daňových nástrojů pro účely dekarbonizace dopravy má svá omezení a musí brát ohled nejen na vývoj fiskální situace a ekonomiky jako celku, ale také na další cíle daňové politiky jako je přehledný a maximálně jednoduchý daňový systém a také na cíle politické.  Rozšiřování daňových výjimek není v souladu se zachováním přehlednosti daňového systému. Ministerstvo financí však v rámci konsolidační strategie navrhuje revizi daňových výjimek, tedy včetně těch, které by mohly vést k eliminaci environmentálně škodlivých výjimek, a tak podpořit dekarbonizaci dopravy. Jisté také je, že bude nutno transponovat revidovanou energetickou směrnici, v jejímž rámci zajisté dojde i ke změnám environmentálně zaměřených daní.  Je nutno vzít v potaz také fiskální situaci ČR a primární funkci daní, dominantního zdroje veřejných rozpočtů, a z toho vyplývající základní (a v budoucnu ještě akcentované) požadavky na daňový systém, který je nadřazen všem ostatním požadavkům.  Některé daňové nástroje již byly implementovány, např. zavedení zrychleného odpisování dobíjecích stanic pro elektromobily a snížení procentní částky vstupní ceny služebního vozidla používaného pro soukromé účely do daňového základu zaměstnance z 1 % na 0,5 % v případě nízkoemisních vozidel.  Pokud jde o započítávání procentní částky vstupní ceny služebního vozidla používaného pro soukromé účely do daňového základu zaměstnance služebního vozidla, dojde k úpravě tak, aby se nejvýhodnější úroveň uplatnila pouze pro bezemisní vozidla.  Prodlouženy budou zrychlené odpisy, a to pouze pro bezemisní vozidla (všech kategorií). |
| Spolupráce a zapojení zúčastněných stran | MF, MD, MŽP, MPO, průmyslové asociace |
| Překážky a rizika | Ekonomický vývoj, konsolidace veřejných financí, vývoj jednání o energetické směrnici |
| Cílové skupiny populace a ekonomické subjekty | Veřejnost, podniky, dopravní společnosti, automobilový průmysl |
| Souhrnné náklady realizace financované z RRF za celé období | 0 Kč |
| Dodržování pravidel státní podpory | Reforma spočívá v opatřeních legislativní povahy - úlevy nebo příznivější zacházení podporující zavádění vozidel s nulovými emisemi se vztahuje stejným způsobem na všechny podniky, které jsou ve srovnatelné faktické a právní situaci. Kritéria jsou definována objektivně a nediskriminačně. Opatření nezahrnují diskreční pravomoci orgánů. Opatření proto nepředstavuje státní podporu. |
| Uveďte dobu implementace | Některé daňové nástroje již byly implementovány, další jsou diskutovány na politické úrovni v souvislosti s konsolidací veřejných rozpočtů. Zde schválená opatření by měla platit od roku 2024.  S ostatními je z hlediska daňové politiky vhodné počkat na finální znění revidované evropské energetické směrnice. |

**Reforma 3: Aktualizace legislativního rámce pro obnovitelný vodík**

|  |  |
| --- | --- |
| Výzva | Vodík je jedním ze stavebních kamenů pro budování nízkoemisní dopravy a průmyslu. **Národní vodíková strategie** musí vytvořit vodítko pro hlavní stakehodery, aby mohli přijímat správná investiční rozhodnutí.  **Budování elektrolyzérů** připojených k obnovitelným zdrojům energie je na svém počátku. Elektrolyzér je současně energetické zařízení a zařízení produkující chemické látky (vodík), proto se může na jeho výstavbu vztahovat velké množství nejrůznější předpisů a nařízené. Je nutné zajistit budoucí vysokou bezpečnost provozu elektrolyzéru, ale současně maximálně zjednodušit a sjednotit povolovací procesy tak, aby se zlevnilo a zrychlilo projektování a výstavby elektrolyzérů různých velikostí.  **Metodika rozvoje ostrovních řešení** pro akceleraci vodíkové mobility: Pro počáteční rozvoj vodíkových technologií je výhodné snížit náklady na dopravu nízko-uhlíkového vodíku tím, že vodík se spotřebovává ve stejném místě, kde se vyrábí. Tato „ostrovní řešení“ jsou vhodná jako pilotní projekty výstavby vodíkové infrastruktury. Pro efektivní budování a zajištění dlouhodobé ekonomické udržitelnosti ostrovních řešení je nutné vypracovat a odzkoušet metodiku jejich návrhu a výstavby. |
| Cíl | Aktualizovat Vodíkovou strategii České republiky, aby odpovídala současným změněným požadavkům a poskytla vodítka pro budoucí investiční rozhodnutí v oblasti vodíkových technologií, dosahování cílů dekarbonizace a podpory rozvoje národního hospodářství.  Vytvořit návodnou metodiku pro budování elektrolyzérů pro investory a producenty vodíku a návodnou metodiku pro orgány státní správy, samosprávy a energetická společenství. Pokud se v průběhu přípravy metodik ukáže, že je nutné změnit nebo doplnit stávající vyhlášky a zákony, budou příslušné legislativní akty upraveny a schváleny.  Cílem je také vytvoření metodik modulárních ostrovních řešení umožňujících rozvoj vodíkové infrastruktury v dopravě s využitím cenově přijatelných řešení, vytvoření návodných postupů pro posuzování a schvalování regionálních řešení ze strany municipalit a zároveň pilotní ověření metod formou studií proveditelnosti v konkrétních vybraných regionech. Důraz řešení bude kladen na vytvoření a ověření metody zavádění regionálních ostrovních řešení pro dekarbonizovanou dopravu díky pilotnímu ověření na reálných pilotech několika mikroregionů. Pilotní studie zahrnují ověření životaschopnosti, ekonomické efektivity a míry energetické soběstačnosti komplexního regionálního řešení vodíkového hospodářství pro účely dekarbonizace multimodální dopravy ve smyslu integrální ekologie, s pozitivní vazbou na posílení české ekonomiky. Výstupy projektu najdou uplatnění v navazujících investičních projektech reálného rychlého zavedení využití nízkouhlíkového vodíku v regionální dopravě v daných mikroregionech a zároveň díky vysoké míře replikovatelnosti metody i v dalších mikroregionech v ČR a EU.  Součástí ověření metodiky budou i případné požadavky na změny legislativy, aby byla zajištěna efektivní implementace metodiky. |
| Implementace | Podobně jako příprava první vodíkové strategie bude i její aktualizace probíhat v několika etapách, přičemž do každé chceme zapojit co nejširší spektrum příslušných stakeholderů. - sběr dat: získání odhadu o spotřebě a možnostech výroby vodíku - určení požadavků na množství vodíku podle nových nařízení EK (RED, AFIR, ...) - konsolidace dat, určení rozdílu mezi vývojem požadavků na spotřebu a možnostmi výroby - inventura či revize stále se vyvíjejících ch podmínek financování - posouzení možností jak zaplnit mezeru mezi výrobou a spotřebou - ekonomické vyhodnocení různých scénářů - konsolidace výsledků - připomínkování strategie - předložení strategie ke schválení vládou  Etapy řešení metodiky pro budování elektrolyzérů:   * analýza obdobných zahraničních metodik a postupů, * návodná metodika pro zájemce o výstavbu ostrovních řešení, * metodika posuzování záměrů výstavby ostrovních řešení pro orgány státní správy.   Etapy řešení metodiky pro rozvoj ostrovních řešení:   * základní koncept rozvoje ostrovních řešení pro akceleraci vodíkové mobility, * studie proveditelnosti ve vybraných mikroregionech (cca 3), * návodná metodika pro zájemce o výstavbu ostrovních řešení, * metodika posuzování záměrů výstavby ostrovních řešení pro orgány státní správy. |
| Spolupráce a zapojení zúčastněných stran | MPO, MD, MŽP, MMR, MF, průmyslové asociace, odborové a zaměstnavatelské svazy, obchodní komora, konzultační firmy, průmyslové, energetické a dopravní společnosti, vodíkové technologické platformy a asociace, odborná veřejnost, Centrum dopravního výzkumu, regiony |
| Překážky a rizika | Největším rizikem je napjatý časový plán a omezené lidské zdroje na straně MPO a dalších rezortů. |
| Cílové skupiny populace a ekonomické subjekty | průmyslové podniky, dopravní společnosti, energetické firmy, veřejnost, investoři, regiony, orgány státní správy |
| Souhrnné náklady realizace financované z RRF za celé období | 0 Kč |
| Dodržování pravidel státní podpory | K financování vybraných opatření a projektů vycházejících z vodíkové strategie budou použity různé fondy, jako je Inovační fond, Modernizační fond, Operační programy, Fond spravedlivé transformace atd. Financování bude vždy v souladu s pravidly státní podpory tak, jak jsou schváleny v daném programu.  Strategie však ještě nebyla zcela vypracována a schválena, v současné době nejsou známa všechna plánovaná opatření, která budou do akčního plánu zahrnuta. Strategický dokument jako takový nepředstavuje veřejnou podporu. Obecně však platí, že financování projektů bude probíhat v souladu s pravidly GBER, CEEAG a popřípadě podle pravidel specifických programů notifikovaných EK. Předpokládáme, že půjde, ne však výhradně, o oblasti podpory v rámci článků GBER týkající se výstavby infrastruktury; podpory malých a středních podniků; regionální podpory; evropské územní spolupráce; výzkumu, vývoje a inovací a podpory vzdělávání. Veškeré subdodávky od externích dodavatelů budou provedeny v souladu s platnými pravidly. |
| Uveďte dobu implementace | Vodíková strategie: Q1 2022 – Q2 2024   * Novelizace zákonů a vyhlášek: Q2 2023 – Q4 2025   + Energetický zákon   + Vyhláška č. 108/2011 Sb. o měření plynu   + Vyhláška č. 488/2021 Sb., o podmínkách připojení k plynárenské soustavě   + Vyhláška č. 345/2002 Sb., o stanovení měřidel k povinnému ověřování a měřidel podléhajících schválení typu * Metodika rozvoje ostrovních řešení pro akceleraci vodíkové mobility: Q1 2023 – Q4 2025 * Metodika pro budování elektrolyzérů: Q1 2023 – Q4 2025 |

**Reforma 4: Zlepšení podmínek pro bezemisní alternativní dobíjecí infrastrukturu**

|  |  |
| --- | --- |
| Výzva | Stavební právo je klíčové pro rozvoj dobíjecí infrastruktury |
| Cíl | Novelizovat stavební zákon tak, aby došlo ke zrychlení a zjednodušení výstavby dobíjecí infrastruktury  Dle potřeby přijít s dalšími opatřeními, např. v podobě novelizace dalších legislativních aktů |
| Implementace | Nový stavební zákon zavádí dobíjecí body/stanice jako technickou infrastrukturu, kterou jsou zejména systémy a sítě technické infrastruktury a s nimi související stavby a zařízení pro zásobování vodou, odvádění a čištění odpadních vod, energetiku, včetně výroben a zdrojů energie, zařízení pro akumulaci energie, dobíjecích stanic a zásobníků plynu, produktovody a elektronické komunikace, a dále stavby a zařízení ke snižování nebezpečí v území a pro zlepšování stavu povrchových a podzemních vod nebo k nakládání s odpady, a to do ustanovení § 10 Veřejná infrastruktura, kdy technická infrastruktura je součástí veřejné infrastruktury.  V ustanovení § 167 pak přejímá povinnosti zavedené již do zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kdy stanovuje vlastníkovi stavby povinnost zajistit do 1. ledna 2025 instalaci alespoň 1 dobíjecí stanice, a to pokud je vlastníkem jiné stavby než stavby pro bydlení s více než 20 parkovacími stáními, za podmínek stanovených prováděcím právním předpisem. Prováděcí předpis pak v této části převezme stávající ustanovení § 48a a 48b vyhlášky č .268/2006 Sb., o technických požadavcích na stavby.  Nový stavební zákon také mezi drobné stavby, tedy stavby, které nevyžadují žádné posouzení stran stavebních úřadů, řadí jako bod 23. běžný dobíjecí bod. Dobíjecí stanice, pokud nejde o drobnou stavbu, stanovuje jako stavby jednoduché. |
| Spolupráce a zapojení zúčastněných stran | MMR, MPO, MD, SP ČR, HK ČR, Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR, Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě atd. |
| Překážky a rizika | Nedostatek finančních prostředků na podporu rozvoje čisté mobility ze státního rozpočtu, ekonomický vývoj |
| Cílové skupiny populace a ekonomické subjekty | Stavební a developerské společnosti, energetické společnosti, uživatelé čisté mobility, veřejnost |
| Souhrnné náklady realizace financované z RRF za celé období | 0 Kč |
| Dodržování pravidel státní podpory | Reforma spočívá v opatřeních legislativní povahy, jejichž cílem je urychlit a zjednodušit proces výstavby uvedené infrastruktury. Tato opatření nezahrnují převod veřejných zdrojů, a proto nepředstavují státní podporu. |
| Uveďte dobu implementace | Reforma bude splněna do konce roku 2025 |

**Reforma 5: Podpora bezemisní mobility prostřednictvím úpravy časového poplatku za užívání pozemních komunikací (ceny dálniční známky)**

|  |  |
| --- | --- |
| Výzva | Postupná dekarbonizace dopravy a potažmo celé české ekonomiky je jedním z prvků ochrany klimatu a je obsažena v řadě národních akčních plánů. Stejně tak je jedním z bodů aktualizovaného Programového prohlášení vlády České republiky. |
| Cíl | Upravit nastavení zpoplatnění užívání pozemních komunikací tak, aby podporovalo bezemisní mobilitu |
| Implementace | Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích nastavuje systém zpoplatnění užívání pozemních komunikací s tím, že vozidla nejméně se čtyřmi koly, jejichž největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny, podléhají časovému poplatku (za užívání pozemních komunikací musí být uhrazena tzv. dálniční známka).  Dle současné právní úpravy jsou od tohoto poplatku osvobozena vozidla používající jako palivo elektrickou energii nebo vodík, a to výlučně, nebo v kombinaci s jiným palivem, je-li hodnota emisí CO2 v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km.  Tento časový poplatek bude upraven tak, aby se zpoplatnění vozidel s konvenčním pohonem oproti současnému stavu zvýšilo a současně bylo ponecháno nejvýhodnější nastavení pouze pro bezemisní vozidla. Reforma povede k navýšení ročních dálničních známek pro vozidla M1 a N1 s konvenčním pohonem o nejméně 50 % ve srovnání s výchozím stavem v roce 2022. |
| Spolupráce a zapojení zúčastněných stran | MD, MF, MŽP, MPO, průmyslové asociace |
| Překážky a rizika | Ekonomický vývoj, konsolidace veřejných financí |
| Cílové skupiny populace a ekonomické subjekty | Veřejnost, podniky, automobilový průmysl |
| Souhrnné náklady realizace financované z RRF za celé období | 0 Kč |
| Dodržování pravidel státní podpory | Reforma spočívá v opatřeních legislativní povahy - úlevy nebo příznivé zacházení podporující zavádění vozidel s nulovými emisemi se vztahují stejným způsobem na všechny občany a podniky, které jsou ve srovnatelné faktické a právní situaci. Kritéria jsou definována objektivně a nediskriminačně. Konstrukce současného systému poplatků (nastavení cen dálničních známek) již řeší znečištění, principy/cíle opatření zůstávají stejné. Opatření nezahrnují diskreční pravomoci orgánů. Opatření proto nepředstavuje státní podporu. |
| Uveďte dobu implementace | Od Q4/2024 |

**b) Popis investic**

Součástí je rovněž **investice**, která umožní zachovat původní cíl z komponenty 2.4 **Podpora nákupu bezemisních vozidel pro podnikatelské subjekty**, který byl jinak byl z důvodu vysoké inflace ohrožen.

**Investice 1: Podpora nákupu vozidel – bezemisní vozidla a cargo e-kola pro podnikatelské subjekty**

|  |  |
| --- | --- |
| Výzva | Malá penetrace bezemisních vozidel u podnikatelských subjektů |
| Cíl | Ve spojitosti s komponentou 2.4 dojde k navýšení počtu o 1885 bezemisních vozidel u podnikatelů a celkem bude podpořeno 4 055 bezemisních vozidel a 500 e-kol. |
| Implementace | Gesce MPO, spolupráce NRB |
| Spolupráce a zapojení zúčastněných stran | Podnikatelské subjekty, dopravci, prodejci vozidel, energetické společnosti, leasingové společnosti |
| Překážky a rizika | Nedostatek vozidel na trhu, ekonomický vývoj |
| Cílové skupiny populace a ekonomické subjekty | Podnikatelské subjekty |
| Souhrnné náklady realizace financované z RRF za celé období | 760 mil. Kč |
| Dodržování pravidel státní podpory | Podpora se bude řídit dle pravidel de minimis. DPH nebude uznáváno jako způsobilý výdaj. |
| Uveďte dobu implementace | Plánovaná doba realizace (2023-2025) |

1. Strategická autonomie a bezpečnostní problematika

Realizace reforem má neutrální vliv na bezpečnostní problematiku ČR. Reformy i investice pozitivně ovlivňují strategickou autonomii a energetickou nezávislost ČR.

1. Přeshraniční a mezinárodní projekty

Nepředpokládá se, že by v rámci této komponenty byly rozvíjeny přeshraniční projekty, případně by tomu mohlo být u vodíkových projektů.

1. Zelený rozměr komponenty

100 % klimatický tagging, 40 % environmentální tagging

1. Digitální rozměr komponenty

-

1. Uplatnění zásady „významně nepoškozovat“

Uvedené reformy jsou v souladu s DNSH – viz příloha.

1. Kritérium kybernetické bezpečnosti

Charakter předkládaných investic se nezakládá na aktivním využívání prvků kybernetické bezpečnosti, která je nicméně reálně řešena a využívána na úrovni řízení provozu distribučních sítí. Těchto systémů se nicméně plánované investice netýkají.

1. Milníky, cíle a harmonogram

Blíže popsáno v samostatné příloze. Níže je základní výčet milníků a cílů.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Název** | **Čas** | | **Popis každého milníku a cíle** |
| **Q** | **Rok** |
| Novela stavební zákona | Q4 | 2024 | Zjednodušení procesu výstavby dobíjecí infrastruktury |
| Daňové reformy | Q4 | 2024 | Rychlejší odpisy u vozidel s nulovými emisemi  Zajistit nejvýhodnější úroveň zdanění služebního vozidla používaného pro soukromé účely pro bezemisní vozidla |
| Novela zákona č. 13/1997 o pozemních komunikacích | Q2 | 2024 | Podpora bezemisní mobility prostřednictvím úpravy časového poplatku za užívání pozemních komunikací (ceny dálniční známky) |
| Schválení aktualizované Vodíkové strategie vládou ČR | Q2 | 2024 | Vypracování, projednání vodíkové strategie a její schválení vládou ČR |
| Vypracování a schválení dokumentu: Metodika výstavby elektrolyzérů | Q4 | 2025 | Vypracování, projednání a schválení příslušné metodiky |
| Vypracování a schválení dokumentu: Metodika rozvoje ostrovních řešení pro akceleraci vodíkové mobility | Q4 | 2025 | Vypracování, projednání a schválení příslušné metodiky |
| Aktualizace NAP CM | Q2 | 2024 | Vypracování, projednání NAP CM a jeho schválení vládou ČR |
| Vyhlášení výzev na podporu veřejně přístupné infrastruktury pro alternativní paliva | Q2 | 2026 | Vyhlášení výzev na podporu veřejných dobíjecích stanic a vodíkových plnicích stanic s celkovou alokací 120 mil. EUR |
| Navýšení počtu zaregistrovaných bezemisních vozidel | Q2 | 2026 | Cíle pro bezemisní vozidla k roku 2025 |
| Pořízení počtu bezemisních vozidel u podnikatelských subjektů | Q4 | 2025 | Pořízení 1 885 ks bezemisních vozidel |

1. Financování a costing

|  |  |
| --- | --- |
| **Položka** | **Náklady v tisících Kč** |
| Milníky v oblasti dekarbonizace dopravy (viz níže) | -\* |
| Investice – navýšení komponenty 2.4 (Podpora nákupu bezemisních vozidel pro podnikatelské subjekty) | 760 000 |
| **Celkem** | **760 000** |

\* s vlastní přípravou reforem nejsou spojeny žádné investice, protože náklady budou pokryty z běžných provozních prostředků jednotlivých institucí

1. Dle definice v Temporary Crisis and Transition Framework for State Aid measures to support the economy following the aggression against Ukraine by Russia (2023/C 101/03), bod 2.6 (i) [↑](#footnote-ref-1)