2.4 Rozvoj čisté mobility

## **1. Popis komponenty**

Souhrnný box pro komponentu **2.4 Rozvoj čisté mobility**

**Oblast politiky/obor zájmu** EK: clean mobility and transport; urban mobility and transport; deployment of alternative fuels infrastructure; CO2 emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles; energy from renewable sources; energy efficiency; climate policy; energy policy; industrial policy

**Cíl:**

Cílem je urychlit výstavbu dobíjecích a plnicích stanic pro alternativní paliva a zvýšit penetraci vozidel na alternativní paliva.

Komponenta počítá s podporou zaměřenou na budování infrastruktury dobíjecích a plnících stanic a pořízení nízkoemisních a bezemisních vozidel na alternativní paliva.

**Reformy a/nebo investice****[[1]](#footnote-2):**

**Reformy a/nebo investice v rámci této komponenty**

1. Budování infrastruktury

Budování infrastruktury pro veřejnou dopravu (Praha) (gesce MD)

Budování neveřejné infrastruktury pro podnikatele (gesce MPO)

Budování dobíjecích bodů pro obytné budovy (gesce MŽP)

2. Podpora nákupu vozidel

Vozidla (el, H2) pro podnikatelské subjekty včetně e-cargokol (gesce MPO)

Podpora nákupu vozidel (el, H2) a neveřejné dobíjecí infrastruktury pro obce, kraje, státní správu, svazky obcí, státní příspěvkové organizace, příspěvkové organizace územních samosprávných celků, veřejné výzkumné instituce a další. (gesce MŽP)

Vozidla (bateriové trolejbusy a nízkopodlažní tramvaje) pro veřejnou hromadnou dopravu v Hlavním městě Praha (gesce MD)

**Flagship: Recharge and refuel**. Komponenta váže mj. na vlajkovou iniciativu „Dobíjet a doplňovat palivo“ s cílem zvýšit počet dobíjecích a plnicích stanic pro alternativní paliva a vozidel s nulovými a nízkými emisemi, zrychlit využívání udržitelné, přístupné a inteligentní dopravy a podpořit rozvoj čistší, silnější a rozsáhlejší veřejné dopravy. V současnosti je v ČR (k 31.12.2020) dle statistiky Ministerstva průmyslu a obchodu 734 stanic, 1 516 dobíjecích bodů a 7 109 bateriových elektrických vozidel kategorie M1. Dle NAP CM je cílem pro rok 2030 - 220 000 – 500 000 elektromobilů a 19 000-35 000 dobíjecích bodů.

**Odhadované náklady**

4 884 mil. Kč (plně zahrnuto do RRF)

**2.** Hlavní výzvy a cíle

a) Hlavní výzvy

Hlavní výzvou je učinit mobilitu udržitelnou, dostupnou více lidem a integrovat ji do multimodálního ekosystému ke zvýšení efektivního dopravního řešení, která ulehčí stávající infrastruktuře, zkvalitní veřejný prostor a podpoří udržitelné druhy dopravy).

Za nejvýraznější změnu kontextu rozvoje čisté mobility lze považovat přijetí tzv. Pařížské dohody o změně klimatu. V této dohodě se signatářské země zavázaly udržet nárůst globální průměrné teploty výrazně pod hranicí 2 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí a vyvinout úsilí o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí.

Na úrovni Evropské unie je přitom velká snaha tento závazek nejen splnit, ale být v této oblasti i jedním z „tahounů“ celého procesu. Tomu odpovídá celá řada přijatých strategických dokumentů Evropské komise, z nichž tím nejaktuálnějším je Sdělení Komise „Čistá planeta: Evropská dlouhodobá vize prosperující, moderní, konkurenceschopné a klimaticky neutrální ekonomiky“ zdůrazňující potřebu dosáhnout do roku 2050 tzv. klimatické neutrality. Současně Komise v tomto dokumentu připouští, že elektrifikace za použití obnovitelných zdrojů energie sama o sobě není jediným řešením pro všechny druhy dopravy.

V návaznosti na výše uvedený mezinárodní smluvní závazek bylo na úrovni EU v posledních letech přijato i několik nových právních předpisů, které do budoucna zásadním způsobem ovlivní směřování čisté mobility. Jde zejména o dvě nová nařízení, která stanoví značně ambiciózní výkonnostní emisní normy CO2 pro nové osobní automobily, lehká užitková vozidla (2019/631) a nově i těžká vozidla (2019/1242) po roce 2020 a revizi směrnice 2009/33/ES o čistých vozidlech. Oblast elektromobility bude vedle toho do budoucna nově ovlivňovat regulace přijatá jako součást revize směrnice 2010/31/EU o energetické náročnosti budov.

Hlavní výzvou je rovněž sdělení European Green Deal, které vydala EK v roce 2019 a které také ovlivní další vývoj čisté mobility. Jde o komplexní dokument popisující potřebné politiky a opatření k dosažení cíle klimatické neutrality EU do r. 2050. EK hodlá do léta 2021 navrhnout zpřísnění unijního cíle pro snížení emisí skleníkových plynů do r. 2030 (oproti r. 1990) ze stávajících -40 % na -50 % až -55 %.

Podporu čisté mobility je třeba vnímat i v souvislosti s naplňováním vnitrostátního plánu České republiky v oblasti energetiky a klimatu (Vnitrostátní plán), jehož návrh byl zpracován v roce 2018 na základě požadavku nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 o správě energetické unie. Vnitrostátní plán byl vládou schválen dne 13. ledna 2020 a obsahuje cíle a politiky ve všech pěti rozměrech energetické unie na období 2021-2030 s výhledem do roku 2050. Shrnuje také politiky a opatření pro splnění cílů Energetické unie a dlouhodobých závazků spojených se snižováním emisí skleníkových plynů, přičemž oblast čisté mobility spadá do kategorie těchto politik. Návrh Vnitrostátního plánu v návaznosti na Směrnici EP a Rady 2018/2001 o podpoře využívání energie z OZE deklaruje dosažení podílu OZE na celkové spotřebě energií v dopravě v roce 2030 ve výši 14 %, z čehož 7 % připadá na potravinářská biopaliva, 4,5 % na pokročilá biopaliva, 1,7 % na biopaliva dle části B (suroviny pro výrobu biopaliv a bioplynu pro dopravu) a 0,8 % na elektřinu.

ČR reflektuje ambicióznost této nové EU legislativy a zohledňuje ji zejména při stanovení strategických cílů týkajících se rozvoje trhu vozidel pro jednotlivé typy alternativních paliv.

Investiční podpora výstavby dobíjecích a plnicích stanic a tím spojená podpora nákupu nízkoemisních a bezemisních vozidel má za cíl zvýšit motivaci subjektů investovat do výstavby infrastruktury pro alternativní paliva. Tyto aktivity jsou v současnosti zatím ztrátové. Podpora nákupu vozidel na alternativní paliva má za cíl kompenzovat vyšší pořizovací cenu těchto vozidel, a tak zvýšit motivaci potenciálních zájemců ke koupi o tato vozidla.

Skutečností je, že sektor dopravy je v ČR druhým největším zdrojem emisí skleníkových plynů. V období 2000–2018 se emise CO2 z dopravy zvýšily o 66 %[[2]](#footnote-3). V rámci sektoru dopravy je pak největším producentem emisí CO2 individuální automobilová doprava, následovaná silniční nákladní dopravou a silniční veřejnou dopravou.

Doprava je v ČR i významným zdrojem znečišťujících látek (pevné částice frakce PM2,5, PM10, dále NO2). Problém znečištění ze silniční dopravy se týká zejména velkých měst a aglomerací, ale nevyhýbá se také menším sídlům s vysokou intenzitou dopravy. ČR je rovněž významnou tranzitní zemí.

Např. v Praze se doprava v roce 2016 podílela na celkových emisích PM2,5 téměř 50 % a na celkových emisích oxidů dusíku cca 75 %[[3]](#footnote-4).

Z výše uvedeného vyplývá, že pro zlepšení kvality ovzduší a snižování emisí z dopravy je žádoucí posílit zastoupení nízkoemisních způsobů dopravy, tedy čistou mobilitu. Tuto skutečnost zmiňují i některé existující strategické dokumenty přijaté vládou ČR jako např. Státní politika životního prostředí ČR, Politika ochrany klimatu v ČR, Národní program snižování emisí ČR.

b) Cíle

Snahou České republiky je snížení emisí v dopravě prostřednictvím opatření uvedených v Aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility, který vznikl na základě požadavku směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, a ze kterého vychází komponenta čistá mobilita. Zároveň se jedná o podporu transformace automobilového průmyslu v souvislosti s přechodem na nízkoemisní mobilitu v souladu s Memorandem o budoucnosti automobilového průmyslu.

Cílem je rozvoj potřebné infrastruktury pro vozidla na alternativní paliva a zvýšení počtu těchto vozidel v České republice. To pomůže nastartování výroby a prodejů vozidel na alternativní paliva v ČR. Vazba tohoto cíle je v doporučeních EU pro ČR v rámci udržitelné dopravní infrastruktury.

V souvislosti s podporou nízkoemisních vozidel (elektromobily a PHEVs) bude v případě osobních vozidel aplikován limit 50 g CO2/km. Tento limit vychází ze Směrnice EP a Rady 2019/1161, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, která stanoví povinný podíl nízko a bezemisních vozidel pořizovaných veřejnými zadavateli.

Komponenta čistá mobilita má za cíl postavit 52 dobíjecích bodů a 40 km dynamického dobíjení pro veřejnou dopravu, 1 500 neveřejných dobíjecích bodů pro podnikatele, dále vybudovat 2 880 dobíjecích bodů v obytných budovách a 200 dobíjecích bodů pro obce, kraje, státní správu a jimi zřízené instituce a dalších. V komponentě na rozvoj čisté mobility se také podpoří nákup 3 525 elektromobilů, 30 vodíkových osobních vozidel a 1 000 cargo e-kol pro podnikatele, 1 485 vozidel (elektromobily, H2) pro obce, kraje a státní správu a 20 bateriových trolejbusů a 20 nízkopodlažních tramvají v Praze.

Celková podpora do roku 2026 pro navrhované reformy a investice obsahuje podporu budování infrastruktury pro alternativní paliva a nákupu vozidel na alternativní paliva v rozsahu:

**Budování infrastruktury a nákup vozidel pro alternativní paliva**

* 2 880 dobíjecích bodů v obytných budovách (rodinné a bytové domy) za 144 mil. Kč,
* 52 nabíjecích bodů a 40 km dynamického dobíjení (DPHMP) za 1 200 mil. Kč,
* 1 500 dobíjecích bodů (podnikatelé) za 300 mil. Kč.
* 4 555 vozidel na alternativní paliva pro podnikatele za 940 mil. Kč,
* 1 485 vozidel (EV, H2) a 200 neveřejných dobíjecích bodů pro obce, kraje a státní správu za 600 mil. Kč,
* 20 bateriových trolejbusů a 20 nízkopodlažních tramvají v Praze za 1 700 mil. Kč.

V roce 2021 bude potřeba předfinancovat investice této komponenty skrze kapitoly ministerstev a Magistrátu Hl. města Prahy, v jejichž gesci je uvedená část, tzn. MPO, MŽP či MMR a Magistrát Hl. města Prahy (viz výše).

c) Národní strategický kontext

**Aktuální situace**

V současnosti je v ČR (k 31.12.2020) dle statistiky Ministerstva průmyslu a obchodu 734 stanic, 1 516 dobíjecích bodů a 7 109 bateriových elektrických vozidel kategorie M1.

**Scénář vývoje elektromobility**

**Rozvoj infrastruktury dobíjecích stanic**

Dle NAP CM je cílem pro rok 2030 - 220 000 – 500 000 elektromobilů a 19 000-35 000 dobíjecích bodů.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Scénář pro rok 2030 dle Aktualizace NAP CM | Veřejně přístupná dobíjecí infrastruktura dobíjecích bodů v roce 2025 | Veřejně přístupná dobíjecí infrastruktura dobíjecích bodů dobíjecích bodů v roce 2030 |
| Nižší hranice intervalu | **220 000 vozidel** | **6 200** | **19 000** |
| Vyšší hranice intervalu | 500 000 vozidel | 11 000 | 35 000 |

[[4]](#footnote-5) Zdroj: str. 15 Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM) 2019 https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/aktualizace-narodniho-akcniho-planu-ciste-mobility--254445/

Nižší hranice intervalu **220 000** elektromobilů vychází v zásadě z predikce Svazu dovozců automobilů (SDA)Jako horní hranice intervalu byla definována hodnota **500 000 elektromobilů** (BEV) v ulicích k roku 2030. |Vyšší hranice intervalu představuje zhruba 7 % vozového parku a představuje ambici spojenou s posílením postavení ČR v oblasti inovací v sektoru automobilové dopravy a zajištění odpovídajícího postavení na tomto trhu v rámci EU i globálně. Hodnota horní hranice intervalu je v souladu s plněním emisního cíle pro automobilky za zachování struktury prodejů a dovozů a vývozů vozidel (tj. plnění emisního cíle na území ČR).

Aktuální prodeje vozidel a stav vozového parku ukazují, že trh se oproti predikci z NAP CM opožďuje, nicméně v dlouhodobém horizontu lze předpokládat projevení efektu přísnějších emisních limitů pro výrobce vozidel, který by měl trajektorii růstu počtu vozidel výrazně ovlivnit.

V případě osobních a užitkových vozů jistě platí, že hlavním hybatelem růstu podílu elektromobilů je regulatorní rámec v podobě cílů emisí CO2 pro automobilky. Automobilky však plní své emisní cíle jako celek, nikoliv na národní úrovni, a podíl prodaných elektromobilů nemusí kopírovat prodeje vozidel. I proto je důležité, aby v ČR vzniklo prostředí a podmínky, které budou automobilky motivovat, aby prodeje realizovaly v ČR a ne v jiných zemích.

**Scénář vývoje[[5]](#footnote-6) vozového parku za vodík k roku 2030**

Za strategický cíl v této oblasti bylo označeno nastartování rozvoje vodíkové technologie v dopravě. NAP CM cílí na **dosažení rozmezí 40–50 tisíc osobních vodíkových vozidel do roku 2030.** To představuje přibližně jednu čtvrtinu cíle v oblasti bateriové elektromobility.

Naplnění tohoto cíle si však vyžádá přijetí některých podpůrných opatření, a to zejména v podobě přímé finanční podpory, která by měla být nastavena v podobném režimu, jako v případě podpory bateriových elektrických vozidel. Klíčové je také, aby vodíková osobní vozidla byla v budoucnosti nakupována orgány veřejné správy, což by mělo být zajištěno zejména na základě plnění požadavků novely směrnice 2009/33 o podpoře čistých vozidel.

Scénář vývoje vozového parku za vodík k roku 2030

osobní vozila 40 000 - 50 000 ks

autobusy 870 ks

Plnicí stanice 80 ks

**Podpora čisté mobility 2020–2027**

* **OP Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost –** podpora nákupu elektromobilů, LNG kamionů a dobíjecích stanic pro podnikatele 0,5 -1,0 mld. Kč
* **Integrovaný regionální operační program** – podpora vozidel a infrastruktury na alternativní paliva (veřejná doprava) 5-10 mld. Kč (přesná alokace není známa)
* **OP Doprava –** podpora výstavby veřejné dobíjecí a plnicí infrastruktury 6 mld. Kč (z toho cca 5,3 mld. Kč na cca 10 000 tis. dobíjecích stanica 500 mil. plnicí stanice vodík a 200 mil. plnicí stanice LNG)
* **Nová zelená úsporám**
* **Modernizační fond** Modernizace dopravy v podnikatelském sektoru 5,4 mld. Kč

Modernizace veřejné dopravy 7,7 mld. Kč

* **Fond obnovy** – podpora výstavby infrastruktury a pořizování vozidel na alternativní paliva 4,934 mld. Kč (dle současného návrhu)**.**

Infrastruktura pro alternativní paliva

* + - 2 880 dobíjecích bodů v obytných domech za 144 mil. Kč,
    - 52 dobíjecích bodů a 40 km dynamického dobíjení DPHMP za 1 200 mil. Kč,
    - 1 500 dobíjecích bodů pro podnikatelé za 300 mil. Kč.

Dopravní prostředky na alternativní paliva

* + - 4 555 vozidel na alternativní paliva pro podnikatele (včetně 1 000 cargo ekol za 940 mil. Kč.
    - 1 485 vozidel (Elektromobily, H2) a 200 neveřejných dobíjecích bodů pro obce, kraje a státní správu za 600 mil. Kč.
    - 40 vozidel (bateriové trolejbusy a nízkopodlažní tramvaje) pro veřejnou dopravu v Praze za 1700 mil. Kč.

d) Předchozí snahy

**Podpory čisté mobility 2014–2020**

* **OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost** – podpora nákupu elektromobilů a dobíjecích stanic pro podnikatele 0,6 mld. Kč dle schválených projektů; přes 1 300 EV a více než 200 dobíjecích stanic
* **Integrovaný regionální operační program** – podpora vozidel na alternativní paliva (veřejná doprava); 8,5 mld. Kč schválené projekty cca 1 150 vozidel; do 31.12. 2020 pořízeno 79 elektrobusů, 156 trolejbusů, 39 tramvají a 590 autobusů na CNG
* **OP Doprava** podpora výstavby veřejné dobíjecí infrastruktury; schválené projekty za 1,25 mld. Kč (cca 500 rychle + 780 pomalu dobíjecích stanic), 7 vodíkových stanic, 18 LNG stanic a 9 CNG stanic
* **Národní program Životního prostředí – alokace** 0,4 mld. Kč; schválené projekty cca 800 vozidel (3/4 elektromobily). Jednalo se o 4 roční výzvy (2016-2019). Byla vyčerpána cca polovina alokace tedy necelých 200 mil. Kč. Podporováno bylo široké portfolio vozidel (kategorie L, M, N). Současný návrh průměrné podpory 400 tis. Kč/vozidlo vychází z předpokladů, že za 4 roky bylo podpořeno přes 650 elektromobilů. Nyní plánujeme za poloviční období (22-23), kdy můžou být vyhlašovány výzvy podpořit cca dvojnásobek vozidel. Současná podpora kategorie M byla 250 tis. Kč. Samozřejmě musíme počítat s tím, že část alokace bude patřit vozidlům kategorie N plus nově SS, kde počítáme s vyšší podporou. Další komplikací je COVID, kdy se municipality musely podílet na pokrytí nákladů spojených s COVIDEM a vracely již podané projekty, jelikož nebyly schopné projekty spolufinancovat. Na druhou stranu bychom rádi otevřeli program dalším potenciálním zájemcům (např. ústřední státní správa). Dále očekáváme větší zájem ze strany municipalit z důvodu větší nabídky elektromobilů, většího dojezdu elektromobilů a postupné osvěty elektromobility v ČR. V oblasti neveřejných dobíjecích stanic byla zvolena průměrná podpora 30 tis. Kč za dobíjecí bod. Kdy současná podpora 20 tis. Kč nebyla dostatečná. Za poslední 2 roky, kde si municipality mohly žádat o podporu na neveřejnou dobíjecí stanici bylo podpořeno cca 100 dobíjecích bodů. (Aktuální cíl 200 bodů). Výše podpor vozidel v jednotlivých kategoriích budou konzultovány ze zástupci automobilového průmyslu a aktuální nabídkou elektromobilů. Z minulých výzev máme zkušenost, že zástupci municipalit (zejména menších) volají po co nejmenší administrativní zátěži. I z tohoto důvodu se osvědčila otevřená podpora všech typů elektromobilů (mimo olověné baterie) kde jsme kombinovali fixní dotaci s procentuální maximální možnou mírou podpory. Máme také indikaci, že některé municipality přemýšlí také s využitím elektromobilu pro zajištění energetické bezpečnosti v případech black outu – tedy využití energie z elektromobilu do budovy.
* **Program CEF (Connecting Europe Facility) -** dva projekty na dobíjecí stanice za cca 4,5 mil. € na více jak 100 dobíjecích stanic. Jeden projekt za 12 mil. € na 118 dobíjecích stanic v Rakousku, ČR, Bulharsku, Slovensku, Maďarsku, Itálii a Rumunsku. Jeden projekt „LNG Rollout in Central Europe – for a greener transportation sector“ (zatím nebyl financován)

3. Popis reforem a investic komponenty

1. Popis reforem

Doprava je i v ČR významným zdrojem znečišťujících látek (pevné částice frakce PM2,5, PM10, CO2, NO2). Problém znečištění ze silniční dopravy se týká zejména velkých měst a aglomerací, ale nevyhýbá se také menším sídlům s vysokou intenzitou dopravy. ČR je rovněž významnou tranzitní zemí.

Např. v Praze se doprava v roce 2016 podílela na celkových emisích PM2,5 téměř 50 % a na celkových emisích oxidů dusíku cca 75 %.

Z výše uvedeného vyplývá, že pro zlepšení kvality ovzduší a snižování emisí z dopravy je žádoucí posílit zastoupení nízkoemisních způsobů dopravy, tedy čistou mobilitu. Tuto skutečnost zmiňují i některé existující strategické dokumenty přijaté vládou ČR jako např. Státní politika životního prostředí ČR, Politika ochrany klimatu v ČR, Národní program snižování emisí ČR.

Snahou České republiky je mj. snížení emisí v dopravě prostřednictvím opatření uvedených v Aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility, který vznikl na základě požadavku směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, a ze kterého vychází komponenta čistá mobilita. Zároveň se jedná o podporu transformace automobilového průmyslu v souvislosti s přechodem na nízkoemisní mobilitu v souladu s Memorandem o budoucnosti automobilového průmyslu.

V souvislosti s podporou nízkoemisních vozidel (elektromobily a PHEVs) bude v případě osobních vozidel aplikován limit 50 g CO2/km. Tento limit vychází ze Směrnice EP a Rady 2019/1161, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, která stanoví povinný podíl nízko a bezemisních vozidel pořizovaných veřejnými zadavateli.

Cílem je rozvoj potřebné infrastruktury pro vozidla na alternativní paliva a zvýšení počtu těchto vozidel v České republice. To pomůže nastartování výroby a prodejů vozidel na alternativní paliva v ČR. Vazba tohoto cíle je v doporučeních EU pro ČR v rámci udržitelné dopravní infrastruktury.

Veřejná dobíjecí infrastruktura je klíčová pro rozvoj elektromobility, ale těžištěm dobíjení bude neveřejné dobíjení, kterým se zpravidla myslí dobíjení v domácnostech anebo v zaměstnání (často citovanou hodnotou je 80% podíl). Z logiky věci vyplývá, že veřejné a neveřejné dobíjení se navzájem doplňují. Zatímco neveřejné dobíjení bude atraktivní zejména nízkými náklady, hlavním parametrem veřejné infrastruktury je její výkon, tj. rychlost dobíjení. Podpora budování veřejné infrastruktury je plánována v rámci připravovaného Operačního programu Doprava 2021-2027 (OPD3).

Specifickým segmentem elektromobility je využití v rámci MHD, kdy lze maximálně vytěžit výhody lokálně bezemisního provozu.

Pokud se mají efekty rozvoje čisté mobility v rámci EU projevit odpovídajícím způsobem, je třeba, aby byly využity i nástroje stimulace poptávky po bezemisních a nízkoemisních vozidlech.

1. Popis investic

**Budování infrastruktury – pro veřejnou dopravu (Praha)**

|  |  |
| --- | --- |
| Výzva | Nedostatek dobíjecí infrastruktury pro veřejnou dopravu (Praha) |
| Cíl | Navýšit počet nabíjecích bodů pro elektrobusy a bateriové trolejbusy v Praze – o celkem 52 nabíjecích bodů a zvýšit počet km dynamického dobíjení pro bateriové trolejbusy o 40 km jednostopého trolejového vedení. Snížit emise u městské hromadné dopravy a snížit hlučnost ve městě. |
| Implementace | Dopravní podnik hlavního města Prahy – gesce MD |
| Spolupráce a zapojení zúčastněných stran | Dopravní podnik hlavního města Prahy, energetické společnosti, |
| Překážky a rizika | Schvalovací procesy |
| Cílové skupiny populace a ekonomické subjekty | Uživatelé veřejné dopravy v Praze |
| Souhrnné náklady realizace financované z RRF za celé období | 1200,0 mil. Kč |
| Dodržování pravidel státní podpory | MMR zatím nemá stanoveny podmínky za jakých bude podporovat dobíjecí/plnicí infrastrukturu v rámci IROP. |
| Uveďte dobu implementace | Plánovaná doba realizace (2022-2025). Kdy se očekává dokončení (4Q 2025). |

**Budování neveřejné infrastruktury**

|  |  |
| --- | --- |
| Výzva | Nedostatek neveřejné dobíjecí infrastruktury |
| Cíl | Rozšíření počtu neveřejných dobíjecích bodů u podnikatelů o 1 500 ks |
| Implementace | Podnikatelské subjekty – gesce MPO |
| Spolupráce a zapojení zúčastněných stran | Podnikatelské subjekty jako vlastníci dobíjecí infrastruktury, jejich elektromobily, firmy zabývající se výstavbou dobíjecích stanice |
| Překážky a rizika | Dlouhodobé schvalovací procesy výstavby, dlouhodobost připojení nových objektů do sítě |
| Cílové skupiny populace a ekonomické subjekty | Podnikatelé |
| Souhrnné náklady realizace financované z RRF za celé období | 300 mil. Kč |
| Dodržování pravidel státní podpory | Podpora bude poskytována v režimu de minimis. DPH nebude uznáváno jako způsobilý výdaj. |
| Uveďte dobu implementace | Plánovaná doba realizace (2022-2025). Kdy se očekává dokončení (4Q 2025). |

**Budování infrastruktury – dobíjecí stanice pro obytné budovy**

|  |  |
| --- | --- |
| Výzva | Nedostatek dobíjecích stanic v obytných budovách |
| Cíl | Vybudování chytrých dobíjecích stanic v rodinných a bytových domech jak v soukromých garážích, tak na souvisejících parkovacích místech vyhrazených pro obyvatele daného domu. Rozšíření dobíjecí infrastruktury pro obytné budovy o 2880 dobíjecích bodů |
| Implementace | Sdružení vlastníků bytů, majitelé obytných domů – program Nová zelená úsporám v gesci MŽP |
| Spolupráce a zapojení zúčastněných stran | Sdružení vlastníků bytů, majitelé obytných domů, firmy budující dobíjecí infrastrukturu |
| Překážky a rizika | Dlouhodobé schvalovací procesy výstavby, dlouhodobost připojení nových objektů do sítě, v případě bytových domů ve společném vlastnictví nutnost souhlasu všech vlastníků SVJ |
| Cílové skupiny populace a ekonomické subjekty | Majitelé elektromobilů, žijící v rodinných a bytových domech, kteří tak budou moci dobíjet své elektromobily ve svém domě (tj. v místě, kde se elektromobil nachází nejdelší dobu), příjemci podpory budou vybíráni standartním výběrovým procesem programu Nová zelená úsporám 2030 |
| Souhrnné náklady realizace financované z RRF za celé období | 144 mil. Kč |
| Dodržování pravidel státní podpory | Bude poskytována v režimu de minimis. DPH nebude uznáváno jako způsobilý výdaj. |
| Uveďte dobu implementace | Plánovaná doba realizace (2021-2025). Kdy se očekává dokončení (4Q 2025). |

**Podpora nákupu vozidel – vozidla (el, H2) pro podnikatelské subjekty včetně E-cargokol**

|  |  |
| --- | --- |
| Výzva | Malá penetrace vozidel na alternativní paliva u podnikatelských subjektů |
| Cíl | Navýšení počtu vozidel na alternativní paliva u podnikatelů o 4 555ks |
| Implementace | Podnikatelské subjekty – gesce MPO |
| Spolupráce a zapojení zúčastněných stran | Podnikatelské subjekty, dopravci, prodejci vozidel, |
| Překážky a rizika | Nedostatek vozidel na trhu, nutnost výběrového řízení |
| Cílové skupiny populace a ekonomické subjekty | Podnikatelské subjekty a dopravci, |
| Souhrnné náklady realizace financované z RRF za celé období | 940 mil. Kč |
| Dodržování pravidel státní podpory | Podpora se bude řídit podle článku 36 Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem, případně bude poskytována v režimu de minimis. DPH nebude uznáváno jako způsobilý výdaj. |
| Uveďte dobu implementace | Plánovaná doba realizace (2021-2025). Kdy se očekává dokončení (4Q 2025). |

**Podpora nákupu vozidel (el. H2) a neveřejné dobíjecí infrastruktury pro** **obce, kraje, státní správu**

|  |  |
| --- | --- |
| Výzva | Navýšit vozový park na alternativní paliva obce, kraje, státní správu a dalších splnit povinné podíly při pořizovaní nových vozidel |
| Cíl | Navýšení počtu vozidel u obcí, krajů, státní správy o 1 485 vozidel a navýšení počtu neveřejných dobíjecích stanic u obcí, krajů, státní správy a jimi zřízených institucí o 200 ks |
| Implementace | Obce, kraje, státní správa – gesce MŽP |
| Spolupráce a zapojení zúčastněných stran | Obce, kraje, státní správa a jim podřízení organizace, prodejci vozidel |
| Překážky a rizika | Po coronavirové krizi výrazný pokles příjmů obcí a krajů a nutnost seškrtávání investic do obnovy vozového parku, zdlouhavost veřejné zakázky, nedostatek vozidel u prodejců. Složitost výzvy a projektových žádostí. Zástupci municipalit (nejen velkých ale zejména menších) volají po co nejjednodušší výzvě, jelikož nemají administrativní kapacitu na podávání složitých žádostí. |
| Cílové skupiny populace a ekonomické subjekty | Obce, kraje, státní správa a jim podřízení organizace, prodejci vozidel |
| Souhrnné náklady realizace financované z RRF za celé období | 600 mil. Kč |
| Dodržování pravidel státní podpory | Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. 6. 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (podle dle relevantních článků, zejména čl. 36);  Nařízení Komise (EU) č. 1407/2013 ze dne 18. 12. 2013, o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu de minimis;  Rozhodnutí Komise ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu;  Nařízení Komise (EU) č. 360/2012 ze dne 25. dubna 2012 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu de minimis udílenou podnikům poskytujícím služby obecného hospodářského zájmu. DPH nebude uznáváno jako způsobilý výdaj. |
| Uveďte dobu implementace | Plánovaná doba realizace (2021-2025). Kdy se očekává dokončení (4Q 2025). |

**Podpora nákupu vozidel – vozidla (bateriové trolejbusy a nízkopodlažní tramvaje pro veřejnou hromadnou dopravu v Hlavním městě Praha**

|  |  |
| --- | --- |
| Výzva | Podpora nákupu vozidel – vozidla (bateriové trolejbusy a nízkopodlažní tramvaje pro veřejnou hromadnou dopravu v Hlavním městě Praha |
| Cíl | Navýšení počtu bateriových trolejbusů a nízkopodlažních tramvají o 40 ks |
| Implementace | Dopravní podnik hlavního města Prahy – gesce MD |
| Spolupráce a zapojení zúčastněných stran | Dopravní podnik hlavního města Prahy, prodejci trolejbusů a tramvají, výrobci dobíjecí infastruktury, |
| Překážky a rizika | Zdlouhavost výběrových řízení, nedostatek vozidel |
| Cílové skupiny populace a ekonomické subjekty |  |
| Souhrnné náklady realizace financované z RRF za celé období | 1 700 mil. Kč. |
| Dodržování pravidel státní podpory | 1. Všechna pořizovaná vozidla musí mít perspektivní využití v přepravě cestujících po celou dobu životnosti vozidla a pořizovací investiční náklady musí být omezeny na nezbytné minimum na základě transparentního a otevřeného výběrového/zadávacího řízení podle platné legislativy.  2. Žadatel musí mít při podání žádosti o podporu platnou a plněnou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících v souladu s nařízením č. 1370/2007 a s příslušnými ustanoveními zákona č. 194/2010 Sb., nebo smlouvu o smlouvě budoucí o veřejných službách. Pokud nebyla smlouva ke dni podání žádosti uzavřena, musí žadatel předložit vyjádření objednatele o úmyslu smlouvu o veřejných službách s žadatelem uzavřít. Současné platné smlouvy podle nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 musí být uzavřené v souladu s článkem 8 nařízení 1370/2007 odst.  3. Smlouvy o veřejných službách musí být uzavřeny na základě transparentního a otevřeného výběrového/zadávacího řízení či na základě přímého zadání podle platné legislativy, nejméně však do konce doby udržitelnosti projektu (5 let). |
| Uveďte dobu implementace | Plánovaná doba realizace (2021-2026). Kdy se očekává dokončení (1Q 2026). |

**5.** **Přeshraniční projekty a projekty realizované více státy**

Není relevantní k této komponentě.

6. Zelená dimenze

Aktualizovaný Národní program snižování emisí ČR (dále jen „NPSE“) obsahuje projekci emisí znečisťujících látek z jednotlivých sektorů (energetika, průmysl, doprava a zemědělství) do konce roku 2030. Emisní projekce je v NPSE provedena za účelem zjištěni plnění národních závazků ke snížení emisí stanovených pro roky 2020, 2025 a 2030 v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284 ze dne 14. prosince 2016 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší. Projekce emisí znečisťujících látek vychází ze spotřeby jednotlivých druhů paliv dle návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu.

Z provedené emisní projekce vyplývá, že Česká republika v roce 2030 nesplní národní závazky ve snížení emisí pro NOx, VOC a NH3. Z tohoto důvodu stanoví NPSE dodatečná opatření, která zajistí, že národní závazky budou splněny. V sektoru dopravy požaduje NPSE snížit k roku 2030 emise NOx o dodatečných 5kt v porovnání se scénářem NPSE WM. Opatření, která mají zajistit splnění tohoto cíle, mají být dle schváleného usnesení vlády č. 917/2019 k NPSE obsažena v Analýze zpoplatnění vozidel v České republice a v Aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility.

Níže uvedená tabulka shrnuje přínos Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility, ke splnění požadovaného snížení emisí NOx, ze kterého vychází komponenta čistá mobilita.

Tabulka: Přínos NAP ČM k dodatečnému snížení emisí NOx požadovaného NPSE v roce 2030

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Druh vozidla | Počet vozidel dle scénáře NPSE WM | Počet vozidel dle NAP ČM | | Úspora emisí NOx [t/rok]\* | |
| Minimální počet | Maximální počet | při min. počtu vozidel | při max. počtu vozidel |
| OA BEV | 60 169 | 220 000 | 500 000 | 189 | 521 |
| OA H2 | 0 | 40 000 | 50 000 | 47 | 59 |
| BUS BEV | 409 | 800 | 1 200 | 7 | 14 |
| BUS H2 | 0 | 870 | 870 | 16 | 16 |

*\*Úspora emisí je vypočítána na základě emisní projekce NPSE, která zohledňuje předpokládanou strukturu vozového parku v roce 2030 (počet vozidel dle druhu používaného paliva a plnění emisních norem EURO), počet najetých kilometrů dle reálných projezdů vozidel z CIS STK a emisní faktory dle modelu COPERT. Předpokládá se, že OA BEV a OA H2 nahradí v 90 % případech vozidla EURO 6 a v 10 % vozidla EURO 5, přičemž zastoupení naftových a benzínových vozidel bude stejné.*

Z uvedené tabulky vyplývá, že při naplnění minimálního počtu vozidel s alternativním pohonem dle Aktualizace NAP ČM bude dosaženo úspory emisí NOx pouze 224 tun ročně. V případě naplnění maximálního předpokládaného počtu vozidel bude dosaženo úspory emisí NOx cca 0,6 kt. Samotný NAP ČM tak nezajistí požadované snížení emisí NOx o 5 kt. Vzhledem k tomu, že ČR je tranzitní zemí, může ve skutečnosti hlavní cíl NAP CM, tj. zavedení infrastruktury pro alternativní paliva, snížit tyto emise ve větším měřítku, protože zahraniční dopravci se podílí více jak 50 % na přepravních výkonech u nás.

Vládou ČR schválený Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu (MPO ČR, listopad 2019) určuje pro oblast zvyšování energetické účinnosti závazný cíl snižovat v období let 2021 až 2030 konečnou spotřebu energie, a to zaváděním nových úspor tempem 0,8 %/rok, tedy 8,4 PJ/rok (při předpokládané úrovni konečné spotřeby energie v ČR v roce 2020 v úrovni 1 050 PJ/rok). To znamená v přepočtu pro obor dopravy (při předpokládané úrovni konečné spotřeby energie v dopravě v ČR v roce 2020 v úrovni 305 PJ/rok – 85 TWh/rok) zvyšovat úspory energie v dopravě tempem 2,44 PJ/rok (0,68 TWh/rok).

V oblasti snižování produkce oxidu uhličitého určuje Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu cíl snížit mezi roky 2020 a 2030 emise CO2 produkované spalováním fosilních paliv ze 116 Mt/rok na 104 Mt/rok, tedy zhruba o 10 %. To znamená v přepočtu pro obor dopravy (při předpokládané úrovni produkce oxidu uhličitého v dopravě v ČR v roce 2020 v úrovni 21,3 Mt/rok) zvyšovat úspory emisí oxidu uhličitého v dopravě tempem 0,2 Mt/rok.

V tabulce výše uvedená intramodální úsporná opatření v silniční dopravě přinesou (v uváděném rozpětí počtu vozidel):

* úspory konečné spotřeby energie v dopravě tempem 0,24 PJ/rok (0,07 TWh/rok) až 0,50 PJ/rok (0,14 TWh/rok),
* úspory produkce oxidu uhličitého v dopravě tempem 0,02 Mt/rok až 0,04 Mt/rok.

Cíle uvedené v tabulce Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility naplňují cíle uvedené ve Vnitrostátním plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu v rozsahu 10 až 20 %. A to jak v oblasti snižování spotřeby energie, tak i v oblasti snižování emisí oxidu uhličitého.

Touto komponentou napomůžeme k dekarbonizaci dopravy a transformaci automobilového průmyslu směrem k zelené ekonomice. Zároveň přispějeme k plnění závazku ČR vyplývajícího ze Směrnice EP a Rady 2018/2001, čl. 25, která zavádí pro každý členský stát povinný cíl do roku 2030 dosažení 14% podílu energie v dopravě z obnovitelných zdrojů a plnění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

**7.** **Digitální dimenze**

 Není relevantní k této komponentě.

**8.** **Do no significant harm**

Veškeré reformy a investice vzhledem ke svému charakteru princip „významně nepoškozovat“ naplňují zcela.

Princip DNSH je popsán v příloze.

9. Milníky, cíle a harmonogram

Milníky, cíle a časová osa jsou popsány v tabulce v příloze.

10. Financování a costing

Financování a náklady jsou popsány v tabulce v příloze a v přiložených souborech prokazujících věrohodnost stanovených nákladů.

1. Včetně klasifikace COFOG (výdaje vládního sektoru podle funkce). [↑](#footnote-ref-2)
2. Zdroj: str. 6 Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM) 2019 https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/aktualizace-narodniho-akcniho-planu-ciste-mobility--254445/ [↑](#footnote-ref-3)
3. Zdroj: str. 7 Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM) 2019 https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/aktualizace-narodniho-akcniho-planu-ciste-mobility--254445/ [↑](#footnote-ref-4)
4. 6, 7,8 Zdroj: výpočty vycházejí z Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM) 2019 https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/aktualizace-narodniho-akcniho-planu-ciste-mobility--254445/ [↑](#footnote-ref-5)
5. [↑](#footnote-ref-6)