



NÁRODNÍ KONVENT

Čistá (nízkouhlíková) mobilita

Shrnutí a doporučení vyplývající z diskuze kulatého stolu
Národního konventu o EU konaného dne 27. září 2019

Doporučení vypracoval František Marčík



ALIANCE
PRO ENERGETICKOU
SOBĚSTAČNOST

Úvod do problematiky

Český Národní akční plán čisté mobility si klade za cíl prostřednictvím rozvoje alternativních paliv v dopravě, podpůrné infrastruktury a obměny vozového parku snížit emise zdraví škodlivých látek a skleníkových plynů v dopravě. Jeho chystaná aktualizace zohlední nová, ambicióznější pravidla EU, stejně jako technologický vývoj posledních let. Podle poznatků státních i světových výzkumných institucí jsou zdravotní důsledky současné dopravy násobně vyšší než z dopravních nehod. Inovace a nové technologie spojené s pokročilými generacemi biopaliv, vodíku a elektromobility jsou příležitostí, jak zvýšit kvalitu života ve městech, tak kondici a exportní potenciál českých podniků.

Rámec kulatého stolu

Národní konvent v pátek 27. září 2019 diskutoval otázky související s čistou mobilitou. Debaty se zúčastnili zástupci státní správy, institucí EU, neziskových organizací, sociálních partnerů, akademické sféry a další účastníci. Kulatý stůl organizoval Úřad vlády ČR ve spolupráci s Aliancí pro energetickou soběstačnost.

Diskuze se soustředila na čtyři základní otázky:

1. Jaké jsou výhody a nevýhody jednotlivých alternativních pohonů: elektromobility, (bio)CNG, LNG, vodíku, biopaliv II. generace včetně nákladů na výrobu, pořízení a údržbu ve srovnání se spalovacími motory?
2. Existuje vhodná kombinace státních a tržních opatření, která může podpořit rozvoj nízkouhlíkových a nízkoemisních řešení, aniž by tím utrpěla konkurenceschopnost českého automobilového průmyslu?
3. Pro které sektory průmyslu a cílové skupiny je či může být čistá mobilita nejpřínosnější z hlediska ekonomiky, kvality života, nebo ochrany klimatu a ovzduší, a jak by se tyto přínosy měly správně komunikovat/prezentovat směrem k veřejnosti?
4. Jaký dopad bude mít rozvoj infrastruktury pro nabíjení elektromobilů na stabilitu sítě a jakými kroky mohou české státní instituce přispět k její odolnosti?

Podkladový materiál vypracoval odborný garant kulatého stolu Aliance pro energetickou soběstačnost a jeho hlavním autorem byl František Marčík. Stanoviska k diskusním otázkám připravilo Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem průmyslu a obchodu, Sdružení automobilového průmyslu a společnost ČEZ. Moderace kulatého stolu se zhostil Tomáš Jungwirth, analytik Asociace pro mezinárodní otázky. Úvodní slovo přednesla státní tajemnice pro evropské záležitosti Milena Hrdinková. Ve svém příspěvku připomněla základní energetickou a emisní bilanci sektoru dopravy, platnou evropskou legislativu a z ní vyplývající emisní cíle v sektoru dopravy a výzvy, které to představuje pro český automobilový průmysl.

Podkladový materiál prezentoval **František Marčík z Aliance pro energetickou soběstačnost**. Nejprve představil klíčová fakta o množství emisích skleníkových plynů a zdraví škodlivých látek produkovaných v dopravě a poté současnou evropskou legislativu, národní akční plán čisté mobility a jeho chystanou aktualizaci. Poukázal na rozpor v tom, že přestože se očekává velký rozvoj elektromobility v Česku, současný návrh národního

klimaticko-energetického plánu počítá se sníženým podílem elektřiny z obnovitelných zdrojů v dopravě.

Doplňující stanovisko za **Ministerstvo dopravy a Ministerstvo průmyslu a obchodu** představil **pověřenec ministra dopravy pro čistou mobilitu Jan Bezděkovský**. Uvedl, že z hlediska rozvoje čisté mobility v ČR bude klíčové, že stát bude i nadále podporovat rozvoj infrastruktury pro elektromobilitu, ale i další zdroje, například biopaliv II. generace či vodíku, který se jeví zajímavě zejména z hlediska rozvoje městské hromadné dopravy či ve využití neelektrifikované vlakové dopravy. Podle Bezděkovského je také důležité informovat občany o tom, kde se nacházejí dobíjecí stanice. Stát za tímto účelem připravuje elektronický informační systém ve spolupráci s Národním informačním centrem, který má být k dispozici na začátku roku 2021. Zmínil také dopady probíhající změny dané evropskou legislativou na automobilový průmysl. Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility má být do vlády předložena na konci roku 2020.

Pozici **Sdružení automobilového průmyslu** prezentovala **Lucie Krčmářová**. Kromě zásadního postavení automobilového průmyslu v české ekonomice připomněla výzvy, kterým nyní automobilový průmysl čelí, a to zejména v podobě poměrně ambiciózních cílů pro jednotlivé typy vozidel pro roky 2021, 2025 a 2030. Zdůraznila, že výrobci automobilů berou čistou mobilitu velmi vážně s ohledem na možné sankce, které hrozí v případě neplnění závazku v oblasti energetiky a klimatu, a evropská legislativa jasně signalizuje, jaká vozidla mají vyrábět. Z potenciálních podpůrných nástrojů pro rozvoj čisté mobility se již v Česku pro vozidla s emisemi pod 50 g/km podařilo schválit speciální registrační značky a zrušit povinnosti platit některé poplatky. Stále ovšem existuje poměrně velká mezera mezi tím, co se daří v západních zemích EU a v ČR, což je dáno zejména nižší kupní silou obyvatelstva. Z hlediska budoucího rozvoje čisté mobility bude důležitá role některých nových dotačních programů pro rozvoj čisté hromadné dopravy, komunálních vozidel a vozidel pro podnikatele a soukromé společnosti, které by zároveň sloužili jako přepravní prostředky pro zaměstnance.

Stanovisko společnosti **ČEZ** prezentoval **Tomáš Chmelík**, manažer útvaru čisté technologie. Podle něj se nacházíme v době měnícího se paradigmatu v dopravě, v němž se sektor dopravy výrazně propojuje se energetikou, a proto by česká vláda měla vytvořit nástroje a prostředí k transformaci českého automobilového průmyslu.

Do diskuse se následně zapojili mezi jinými europoslanec **Luděk Niedermayer**, **Ondřej Krátký** (Liftago), **Daniel Adamka** (Arriva Transport), **Jiří Pohl** (Siemens), **Václav Chrz** (Český plynárenský svaz), **Pavel Novotný** (Institut pro cirkulární ekonomiku), **Martin Mata** (Inovační centrum Ústeckého kraje), **Petr Füzék** (EUROWAG), **Jakub Ditrich** (Ekolo.cz), **Michal Šimoník** (Autonapůl), **Ivan Indráček** (Unie nezávislých petrolejářů) či **Martin Pultzner** (Asociace pro elektromobilitu). První půle diskuse se věnovala koncepčním tématům, trendům a evropské legislativě. Druhá část kulatého stolu se zaměřila především na jednotlivé technologie a alternativní paliva a jejich výhody a nevýhody, potenciál a limity, které brání jejich dalšímu rozšíření.

V první části se diskutovalo o propasti v rozvoji elektromobility mezi řadou západních zemí EU a ČR. Dále zazněl názor, že ČR v této oblasti postrádá vizi a přehlíží benefity, které rozvoj elektromobility přináší. Účastníci se věnovali překážkám, které brání budoucímu rozvoji elektromobilů, jako jsou těžko předvídatelné budoucí ceny elektřiny či chybějící síť dobíjecích stanic, zejména na velkých sídlištích, které nejsou vybaveny dostatečným výkonem. Také se diskutovalo o dopadech elektromobilů na životní prostředí, celkových emisích elektromobilů v porovnání s automobily na spalovací motory a uhlíkové stopě zdrojů elektřiny, které pohání elektromobily. Řeč byla také o nezanedbatelné roli menších elektrodopravních zařízení pro dopravu ve městě a měkkých řešeních v dopravě ve městě, včetně infrastruktury pro chodce a cyklisty. S tím úzce souvisí také klíčové postavení veřejné

dopravy a nutnosti pokračující státní podpory veřejné dopravy. Zmíněn byl také fakt, že automobilová doprava spotřebovává většinu energie a produkuje většinu emisí, zatímco MHD spotřebovává minimum energie a produkuje minimum emisí i o vysokém koeficientu využití vozů MHD a nízkém u osobních automobilů. Tématem diskuse bylo také dynamické prostředí e-commerce a s ním související rostoucí podíl messengerů a kurýrů v dopravě ve městech.

V druhé technologicky zaměřené půli se jednotlivé příspěvky často věnovaly nedostatečné či chybějící státní podpoře jednotlivých alternativních pohonů. Konkrétně byl diskutován potenciál, připravenost infrastruktury a technické požadavky, které jsou potřebné k rozšíření (bio)LNG do budoucna, a přínos (bio)LNG z hlediska kamionové a hromadné dopravy. Hovořilo se o technologických možnostech a environmentálních přínosech biopaliva II. generace, bioCNG, a překážce budoucího rozšíření v podobě chybějící dotační podpory. Diskuse se věnovala také vodíku, coby slibnému médiu z hlediska dopravy, akumulace, nebo vytápění. Bylo upozorněno na chybějící komplexní přístup k této technologii, a možné memorandum o rozvoji vodíkové infrastruktury na celostátní úrovni. Zmíněna byla také absence státní politiky pro čistou (tranzitní) kamionovou dopravu, chybějící státní podpůrné mechanismy pro výzkum, vývoj a nákup nákladních vozidel na alternativní pohon, rozvoj potřebné infrastruktury (LNG, elektromobily, bioCNG) a příležitost pro Česko stát se inovátorem a inkubátorem čisté mobility v kamionové dopravě. V neposlední řadě zazněl zásadní význam fyziky z hlediska pozitivních dopadů na snižování emisí v dopravě, konkrétně nízká energetická účinnost biopaliv I. generace vyráběných pomocí fotosyntézy v přepočtu na jednotku plochy ve srovnání s fotovoltaikou.

Navrhovaná doporučení

Závěry diskuze kulatého stolu Národního konventu lze shrnout do následujících šesti doporučení:

- 1. Veřejná doprava** je klíčový prvek čisté mobility, a jako taková by **měla být podporována**.
- Zástupci českého státu by měli na evropské úrovni v oblasti čisté mobility prosazovat cíle, nástroje a opatření **založené na přesné analýze dat a faktů**.
- Ministerstvo vnitra, Policie ČR a municipality** by měly zvýšit úsilí **k důslednému dodržování platné legislativy, týkající se technického stavu vozidel a jejich emisních norem**.
- Stát by měl ve své politice čisté mobility důsledně dodržovat politiku technologické neutrality a rozvíjet čistou mobilitu také v jiných oblastech, než je osobní doprava. Jmenovitě by se měl více zaměřit na (tranzitní) **kamionovou, lodní či nevozovou elektromobilní dopravu**.
- Pro úspěch vládních politik v oblasti čisté (nízkouhlíkové) mobility** je klíčová **dlouhodobá komunikace s veřejností**, která by se měla opírat o aktuální data a vyzdvihnout výhody jednotlivých řešení v oblasti čisté mobility.
- Současný návrh národního klimaticko-energetického plánu (NKEP) počítá se snížením emisí v sektoru dopravy na základě významného zvýšení podílu produkce biopaliv I a II. generace. Naopak podíl obnovitelné elektřiny má oproti dnešnímu stavu významně klesnout. **NKEP by měl souladu s principem technologické neutrality odrážet rozvoj všech nízkouhlíkových zdrojů**.

Tento text není prostým zápisem jednotlivých příspěvků, které byly v diskuzi předneseny. Neobsahuje tedy vše, co bylo v diskuzi řečeno, a nevyjadřuje názor všech účastníků na všechna diskutovaná témata. Jedná se o shrnutí nejdůležitějších bodů a formulaci doporučení na základě proběhlé diskuze.

Národní konvent o Evropské unii představuje diskuzní platformu, která je stálým místem pro debatu o evropských otázkách v ČR.

Projekt, koordinovaný na půdě Úřadu vlády České republiky, propojuje zástupce vlády, obou komor Parlamentu ČR a Evropského parlamentu, odbornou veřejnost, neziskový sektor a sociální partnery a další zainteresované aktéry.

Více o Národním konventu najdete na internetových stránkách www.narodnikonvent.eu, na Twitteru [@KonventEU](https://twitter.com/KonventEU) a na facebookovém [@konventeu](https://www.facebook.com/konventeu) a instagramovém profilu [@narodnikonvent](https://www.instagram.com/narodnikonvent).