**II.**

**PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA**

Národní akční plán čisté mobility (NAP CM) vznikl na základě požadavku směrnice 2014/94/EU, která uložila členským státům vytvořit svůj národní rámec politiky na podporu rozvoje alternativních paliv v dopravě a vytvořit tak dostatečně příznivé prostředí pro širší uplatnění vybraných alternativních paliv a pohonů v sektoru dopravy. NAP CM byl schválen vládou usnesením vlády ČR č. 941 ze dne 20. listopadu 2015.

Jeho aktualizace vyplývající z tohoto usnesení reaguje na některé nové výzvy v oblasti snižování emisí zejména CO2 v dopravě a reflektuje nejnovější vývoj legislativy EU. Vzhledem k tomu, že na úrovni EU se stále více akcentuje potřeba dosáhnout dekarbonizace ve všech druzích dopravy, obsahuje aktualizace NAP CM i samostatnou kapitolu týkající se zavádění alternativních paliv v nesilničních druzích dopravy.

Za nejvýraznější změnu mezinárodního kontextu rozvoje čisté mobility, ke které došlo od schválení původního NAP CM, 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.

Pro ČR to mj. znamená, že může nadále svoji politku v této oblasti stavět na principu tzv. technologické neutrality. Aktualizace NAP CM tak nadále věnuje prostor všem hlavním typům alternativních paliv (elektřina, zemní plyn a vodík), přičemž v případě vodíku dochází k poměrně značnému rozšíření obsahové stránky dokumentu. Oproti původnímu NAP CM je zde též nově rozpracována problematika biopaliv druhé generace a dalších alternativních paliv (jakou jsou LPG/bioLPG, syntetická paliva, paliva na bázi čpavku).

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 a nově i těžká vozidla 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. Aktualizace NAP CM reflektuje ambicióznost této nové EU legislativy a zohledňuje ji zejména při stanovení strategických cílů týkajících se rozvoje trhu vozidel pro jednotlivé typy alternativních paliv.

Aktualizaci NAP CM je třeba zároveň vnímat v souvislosti s naplňováním Vnitrostátního plánu České republiky v oblasti energetiky a klimatu, který byl zpracován na základě požadavku Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 o správě energetické unie. Tento dokument byl schválen vládou 13. ledna 2020 a mj. shrnuje 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.

V rámci aktualizace NAP CM byla splněná opatření vypuštěna, realizovaná opatření aktualizována a doplněna další, která mají napomoci rozvoji alternativních vozidel a související infrastruktury u nás. V návaznosti na Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu jsou zde uvedeny různé scénáře predikcí vývoje počtu vozidel a infrastruktury.

Z hlediska naplňování strategických cílů aktualizace NAP CM je klíčové to, že i pro období 2021-2027 bude zajištěna finanční podpora z prostředků EU. V první řadě jde o fondy EU, z nichž jsou financovány jednotlivé operační programy (OP):

• OP Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost (gesce MPO)

Program má být zaměřen na podporu nákupu osobních i nákladních vozidel na alternativní paliva (elektřina, vodík, CNG a LNG) pro podnikatele a budování příslušné neveřejné infrastruktury (včetně bytových či nebytových domů, pokud slouží jako sídlo podnikatelského subjektu).

• OP Doprava (gesce MD)

Předpokládá se pokračování dotačního programu na podporu budování veřejné infrastruktury pro alternativní paliva s důrazem na dobíjecí stanice a vodíkové plnící stanice. Na tuto oblast by mohly být vyčleněny až 4 mld. Kč.

• Integrovaný regionální operační program (gesce MMR)

Program počítá s podporou intervencí zaměřených na pořízení nízkoemisních a bezemisních vozidel (autobusů/trolejbusů) a budováním související infrastruktury dobíjecích a plnících stanic pro veřejnou dopravu

Důležitý zdroj financování čisté mobility může představovat Nástroj pro propojení Evropy, tzv. CEF. Nové nařízení CEF II stanoví, že minimálně 15 % z prostředků tvořících tzv. kohezní část CEF musí být použito na akce týkající se tzv. měkké infrastruktury, kam spadá především oblast infrastruktury pro alternativní paliva (kromě třeba rozvoje autonomních vozidel či obecně ITS). Odhadovaná výše podpory z fondu CEF na podporu infrastruktury pro alternativní paliva by v případě ČR mohla být cca 1 mld. Kč.

Novým zdrojem financování čisté mobility by mohl být v budoucnosti i Modernizační fond. Ten má být zřízen v návaznosti na revizi směrnice o obchodování s povolenkami na období let 2021 až 2030 s alokací po ČR 120 mld. Kč. Část z těchto prostředků by mohla být využita na podporu nákupu nízkoemisních a bezemisních autobusů v komplementaritě s IROP a vnitrozemských plavidel či lokomotiv s alternativním pohonem.

Kromě podpory nákupu vozidel a související infrastruktury bude nutné řešit také zajištění elektrické sítě, parkování vozidel v podzemních garážích, splnění požadavku dosažení 14% podílu obnovitelných zdrojů energie v dopravě, podporu vzdělávání, výzkum a vývoj v této oblasti a další opatření, která napomohou zvyšovat počty vozidel na alternativní paliva v ČR, snižovat emise z dopravy a podpořit rovněž český automobilový průmysl a energetiku.

Materiál nemá dopady na otázku rovnosti žen a mužů.

Materiál nepředpokládá zásadní zvýšení výdajů, respektive snížení příjmů, státního rozpočtu. Dopady na státní rozpočet budou pokryty zainteresovanými kapitolami v rámci jejich výdajových limitů schválených na jednotlivé roky. K investicím do nákupu vozidel na alternativní pohon a související infrastruktury budou využity fondy EU, kde předpokládáme alokaci v řádu několika miliard Kč.

Plnění opatření v aktualizaci NAP CM nebude mít vliv ani na státní rozpočet ve výzkumu, vývoji a inovacích, nebude vyžadovat změny ve financování stávajících schválených programů (TA ČR, MPO, MŽP, MD).

Materiál nemá přímý vliv na podnikatelské a životní prostředí. Dopady mohou mít až realizace některých konkrétních opatření. Očekává se však, že přechod na čistou mobilitu bude mít příznivé dopady na životní prostředí

K materiálu proběhlo připomínkové řízení, jehož vypořádání je uvedeno v části IV. tohoto materiálu.

Materiál je předkládán s rozporem se Sdružením místních samospráv, které mezi opatření požadujeme zařadit opatření „Podpora nákupu vozidla na alternativní paliva pro občany“. Takovéto opatření vláda v současnosti nepodporuje.