V.

**Vypořádání připomínek k materiálu s názvem:**

**Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility**

Dle Jednacího řádu vlády byl materiál rozeslán do meziresortního připomínkového řízení dopisem ministra průmyslu a obchodu dne 16. 12. 2019, s termínem dodání stanovisek do 3. 1. 2020. Vyhodnocení tohoto řízení je uvedeno v následující tabulce:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Resort** | **Připomínky** | **Vypořádání** |
| **Ministerstvo dopravy** | **Zásadní připomínka**:  1. Z usnesení vlády k Aktualizaci Národního programu snižování emisí (NPSE), který minulý týden projednala vláda, vyplývá, že v rámci Aktualizace NAP CM (a rovněž v rámci Analýzy zdanění a zpoplatnění vozidel) mají být navržena opatření „k dodatečnému snížení emisí oxidů dusíku v sektoru silniční dopravy minimálně o 5 kt ročně nejpozději v roce 2030 oproti scénáři NPSE-WM 2019“. Současná podoba materiálu se však tomuto tématu v zásadě nikterak nevěnuje, resp. není zde žádný propočet, nakolik naplňování NAP CM (v podobě jeho Aktualizace s novými cíli pro rok 2030) již samo o sobě přispívá k zmiňovanému cíli Aktualizace NPSE. Považujeme proto za žádoucí materiál v tomto směru dopracovat. Pro MD je klíčové při následném dopracování výše uvedené Analýzy zdanění a zpoplatnění vozidel vědět, nakolik již samotná Aktualizace NAP CM přispívá k naplnění uvedeného cíle, a nakolik je žádoucí přijmout dodatečná opatření v oblasti zdanění vozidel. V této souvislosti jsme přesvědčeni, že samotná Aktualizace NAP CM by měla obsahovat i novou kartu opatření, která by se týkala dané problematiky. | **Akceptováno**. Doplněna kapitola 1.3 Přínos Aktualizace NAP ČM ke snížení emisí NOx ze sektoru dopravy dle emisní projekce obsažené v Aktualizaci Národního programu snižování emisí ČR. |
| **Ministerstvo financí** | **Zásadní připomínky:**  1) Bodem II. 2. návrhu usnesení vlády je příslušným členům vlády uloženo zajistit realizaci opatření uvedených v Aktualizaci NAP CM. Očekáváme, že opatření a nástroje, u kterých lze předpokládat dopady, budou řešené (včetně analýzy dopadů na státní rozpočet, která v Plánu pro jednotlivá opatření zcela chybí nebo je uváděna velmi obecně) v samostatných materiálech, které budou podléhat schválení vládou. V této souvislosti upozorňujeme, že na základě skutečnosti, že určité opatření či nástroj je uvedeno v Aktualizaci NAP CM, nelze automaticky generovat nárok na jejich financování ze státního rozpočtu. | **Vysvětleno.** Předpokládáme, že bude postupováno v souladu s rozpočtovými pravidly.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 2) Požadujeme předložený materiál (předkládací zprávu) upravit tak, aby z něho bylo zcela zřejmé, že dopady na státní rozpočet budou pokryty zainteresovanými kapitolami v rámci jejich výdajových limitů schválených na jednotlivé roky. Součástí předkládací zprávy by měl být i odhad finančních dopadů na státní rozpočet vyplývajících z návrhů příslušných opatření. V této souvislosti připomínáme, že povinnost uvést zdroj krytí stanoví Jednací řád Vlády České republiky (Čl 4., odst. 7). | **Akceptováno.** Bude postupováno v souladu s rozpočtovými pravidly a Jednacím řádem vlády. |
| 3) Z bodu II. 4 návrhu usnesení, kterým je uloženo zajistit vytvoření podmínek pro úspěšné čerpání prostředků z Evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF), požadujeme vyjmout slova „ve spolupráci s místopředsedkyní vlády a ministryní financí“. Odůvodnění: uvedené je v kompetenci MMR. | **Akceptováno.** |
| 4) V souvislosti s návrhy opatření, ve kterých jsou zmiňovány daňové výjimky, upozorňujeme, že se vláda v Programovém prohlášení vlády zavázala ctít princip daňové neutrality, zajistit revizi a sloučení daňových výjimek a bránit zavádění dalších, zjednodušit daně a eliminovat daňové distorze. Ministryně financí a ministr průmyslu a obchodu se v srpnu 2019 dohodli na znění Živnostenského balíčku MF a MPO, jehož součástí je závazek nezavádět další daňové výjimky. Současně se oba ministři dohodli, že MPO nebude bez předchozí dohody s MF předkládat ani navrhovat žádné daňové výjimky ani obdobné úpravy daňového práva. | **Vysvětleno.** Jsme si vědomi Programového prohlášení vlády i znění Živnostenského balíčku. MF má zřejmě na mysli kartu V3, u které však nejde o zavádění nové daňové výjimky, ale její doplnění. Vysvětlení k této kartě níže.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 5) Karta opatření 8.7.2., v aktualizaci akčního plánu postihující oblast daně z příjmů, má za cíl vyjasnit části daňového režimu při poskytování elektromobilu zaměstnanci jako služebního vozidla zaměstnavatelem. V části popisu opatření mimo vymezení problematiky již částečně předjímá možná řešení. Požadujeme od tohoto rozšíření v popisu opatření upustit a nahradit jej následujícím textem:  „Je potřebné nejprve vyjasnit současné možnosti, jak uplatnit výdaj na dobíjení elektromobilu a jakým způsobem stanovit náhradu zaměstnanci za domácí nabíjení. Obdobné souvislosti je třeba vyřešit i ve vztahu k poskytnutí tzv. wallboxů (tj. technických prvků pro domácí nabíjení). Nebude-li situace uspokojivě řešitelná dle stávajících právních předpisů, bude zapotřebí realizovat návrh na jejich změnu.“.  K rozpočtovému dopadu pak doporučujeme uvést text: „Opatření je navrhováno v zásadě jako rozpočtově neutrální, tj. se zanedbatelnými rozpočtovými dopady.“.  Z podnětu Svazu průmyslu a dopravy rezort MF v úrovni náměstka ministryně financí zahájil řešení za jednotlivé okruhy problémů uváděných citovaným opatřením, a to včetně zainteresování rezortu MPSV. | **Akceptováno.** |
| 6) U karty E14 (str. 104) žádáme odstranit text „Drážní infrastruktura (tramvajové a trolejbusové tratě) je využívána k dobíjení silničních vozidel (elektrobusy, ale též potenciálně elektromobily), což přináší komplikaci zvláštního měření a dodatečného zdanění těchto odběrů. Osvobození od daně z elektřiny pro dobíjení z drážní infrastruktury, resp. pro elektrobusy MHD podpoří jejich účelný rozvoj.“ Odůvodnění: Dle stávajícího znění směrnice 2003/96/ES není toto opatření možné. Vozidla MHD musí splňovat minimální sazby dané směrnicí (viz čl. 5 směrnice), rovněž tak elektromobily. Navrhovaného cíle by bylo možné dosáhnout pouze zdaněním vozidel závislé trakce (tramvaje, trolejbusy). | **Akceptováno.** |
| 7) Na straně 41 na konci prvního odstavce žádáme doplnit větu: „Česká republika v tomto ohledu podporuje koordinovaný přístup EU k určité míře zdanění leteckého paliva, který by neohrozil konkurenceschopnost dotčených sektorů, a to například v rámci připravované revize směrnice 2003/96/ES, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny. Důvodem je dlouhodobý cíl České republiky revidovat daňové výjimky tak, aby byl daňový systém maximálně transparentní a rovněž funkce spotřebních daní, které mají mimo jiné zohledňovat negativní externality.“ | **Akceptováno.** |
| 8) Zásadně nesouhlasíme se zněním úkolové karty V3 na str. 79, požadujeme její úplné vypuštění z materiálu, nebo popř. její změnu v níže navrženém kompromisním znění. Je sice možné přistoupit k analýze stávajícího výkladu, ale není možné v opatření uložit úkol, který by nebyl podložen zpracováním komplexní analýzy. MF nemá k dispozici informace jednoznačně potvrzující, že ve všech případech lze vozidla s palivem vodík podřadit pod množinu elektrických nebo hybridních pohonů, které jsou osvobozeny od silniční daně. Daňová správa v současné době takto široce rozsah osvobození dle § 3 písm. f) nevykládá. Pro daňové účely nelze měnit výklad bez odpovídající analýzy, která by změnu výkladu odůvodnila a vysvětlila.  Opatření, tedy úkol, by měl v kompromisním případě znít "Analýza metodického výkladu vodíkového paliva", zpracovatel - MD ve spolupráci s MŽP. Analýza by podle našeho názoru měla být komplexní, tj. včetně posouzení přínosu tohoto druhu paliva pro životní prostředí. Analýza by také měla zvážit nejen výklad stávajícího ustanovení § 3 písm. f) zákona o dani silniční, ale rovněž se objektivně zabývat dalšími důsledky jeho existence vč. možných negativních dopadů na jednoduchost daňového systému, a to i ve vazbě na základní konstrukční prvky silniční daně, která primárně zohledňuje dopady negativních externalit silniční dopravy na související infrastrukturu. Tento negativní dopad přitom zpravidla nezávisí na druhu pohonu jednotlivých vozidel.  Teprve potom je možno zvážit další možnosti a formu případné legislativní úpravy. S navrženým opatřením v předložené podobě (rozšíření osvobození) nelze souhlasit mj. i proto, že stávající znění předmětných osvobození § 3 písm. f) ZDSL neobsahuje časově omezení. | **Akceptováno jinak/vysvětleno.** Vozidla s palivovými články jsou ve své podstatě vozidla poháněná elektřinou a vodík je jen nosičem energie. Ze strany předkladatele došlo k prokazatelnému objasnění technologie formou doplnění v Příloze. Karta V3 upravena dle nového návrhu MF a MD.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 9) Ke kapitole 3.3.1. : V poslední větě druhého odstavce je třeba spojení „nulové sazby silniční daně pro CNG“ nahradit spojením „osvobození od daně silniční pro CNG“. Podle § 3 písm. f) zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, se nejedná v případě vozidel na CNG o nulovou sazbu, nýbrž o osvobození těchto vozidel od daně silniční. | **Akceptováno.** |
| 10) Ke kapitole 3.3.1. : V poslední větě čtvrtého odstavce není jasné, co se rozumí pojmem „**poplatek za externí náklady“**. Požaduje se pojem **vysvětlit, resp. objasnit jeho vztah k pojmu „poplatek za znečištění“**, který se používá v kapitole 3.4 a kartě opatření 8.2.9. Z materiálu není jasné, zda má jít o stejný institut (srov. karta opatření 8.2.9., kde se pojmy libovolně zaměňují), nebo nikoliv. | **Akceptováno.** Upraveno. Bude používán pojem „složka mýtného za znečištění.“ |
| 11) Ke kapitole 3.4 a kartě opatření 8.2.9. : V části Přímé pobídky k nákupu vozidel a v kartě opatření 8.2.9. se zmiňuje dnes v právním řádu zatím neexistující **poplatek za znečištění, který se má nově zavést jako součást mýtného**. Pokud má k zavedení tohoto poplatku dojít, požaduje Ministerstvo financí jako ústřední správní úřad pro daně, poplatky a jiná obdobná peněžitá plnění, aby bylo od počátku zapojeno do jeho přípravy, přičemž Ministerstvu financí nepřísluší vyjadřovat se ke vhodnosti jeho zavedení, nýbrž pouze k jeho formě. | **Vysvětleno.**  Z materiálu byl odstraněn pojem „Poplatek za znečištění“ a nahrazen pojmem „složka mýtného za znečištění.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 12) Ke kapitole 4.4 a kartě opatření 8.2.10. : V části přímé pobídky k nákupu vozidel a v kartě opatření 8.2.10. je jako jedno z opatření uvedena **legislativní změna zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, případně alternativně metodický výklad stávajících ustanovení, za účelem osvobození vodíkových vozidel s palivovým článkem od silniční daně**. Vláda se ale v Programovém prohlášení vlády zavázala ctít princip daňové neutrality, zajistit revizi a sloučení daňových výjimek a bránit zavádění dalších, zjednodušit daně a eliminovat daňové distorze. Ministryně financí a ministr průmyslu a obchodu se v srpnu 2019 dohodli na znění Živnostenského balíčku MF a MPO, jehož součástí je závazek nezavádět další daňové výjimky. Současně se oba ministři dohodli, že MPO nebude bez předchozí dohody s MF předkládat ani navrhovat žádné daňové výjimky ani obdobné úpravy daňového práva. Ústředním správním úřadem pro daně, poplatky a jiná obdobná peněžitá plnění je MF (věcným útvarem pro otázky daně silniční je 18 – Nepřímé daně). Případnému návrhu změny daňových zákonů by měla předcházet důkladná a komplexní analýza, na níž by MF mělo participovat od samého počátku – viz také zásadní připomínka č. 8. | **Vysvětleno.**  Viz vyjádření u připomínky č.8 výše.    *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| **Doporučující připomínky:**   1. Karta 8.1.15. E9 Účtování / vykazování nákladů za palivo na služebních cestách pro elektromobily. K rozpočtovému dopadu doporučujeme uvést: „Navržené opatření nebude mít významný rozpočtový dopad.“ | **Akceptováno.** |
| 1. V rámci části „Přímé pobídky k budování infrastruktury pro alternativní paliva“ na str. 19 a 27 a 36 je uváděno opatření „Podpora nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí“. Vzhledem k tomu, že opatření týkající se stimulace nákupu vozidel mají vlastní kategorii, mělo by toto opatření být z částí týkajících se podpory budování infrastruktury vyjmuto. | **Akceptováno.** |
| 1. Dle veřejně dostupných informací bylo v ČR v roce 2018 evidováno cca 4 000 veřejných čerpacích stanic. V Aktualizaci NAP CM na str. 8 se předpokládá do roku 2030 s 19 000 dobíjecími stanicemi (nikoliv dobíjecími body) v případě pesimistického scénáře a 35 000 dobíjecími stanicemi v případě optimistického scénáře. V ohledu na počet čerpacích stanic se zdají být predikce vývoje počtu dobíjecích stanic nadhodnocené. Měly by být uvedeny na pravou míru (popř. v příslušných predikcích dobíjecí stanice přejmenovány na dobíjecí body v souladu s terminologií definovanou v NAP CM). | **Akceptováno.** Přejmenováno na dobíjecí body. |
| 1. V kapitole 2.3 „Očekávaný vývoj“ je pracováno s několika scénáři vývoje počtu el. vozidel do roku 2030. Bylo by vhodné rovněž **uvést údaj o vlastnictví těchto vozidel FO, podnikateli a PO**. | **Akceptováno.** Doplněno. V současné době je 75 % nových vozidel pořizováno podnikateli (jak podnikateli, tak zejména PO). U vozidel na alternativní pohon je tento podíl ještě vyšší, přes 95 %. Pokud bude podpořen nákup vozidel pro FO, předpokládáme nadále dominantní podíl na prodejích nových vozidel na alternativní pohon podnikateli a FO. Ani dovoz ojetých elektromobilů či plug in hybridů nebude znamenat výrazné navýšení podílu fyzických osob. |
| 1. V tabulce 1 „Jednotlivé cíle počtu vozidel a infrastruktury v roce 2030“ jsou uváděna vždy dvě čísla oddělená lomítkem. Doporučujeme zde doplnit vysvětlení, že jde o hodnoty pro pesimistický a optimistický scénář či lomítko nahradit pomlčkou, aby bylo na první pohled patrné, že se jedná o interval. | **Akceptováno**. |
| 1. V materiálu je používán pojem Národní klimaticko energetický plán. Jedná se však o starší název příslušného materiálu. Aktuálně je předmětný dokument označován jako „Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu“. | **Akceptováno.** |
| 1. Na str. 50 doporučujeme ověřit, **zda za** **implementaci** **směrnice EU o čistých a energeticky účinných vozidlech má skutečně zodpovídat MMR**. Dle našeho názoru je tato činnost nad rámec působnosti svěřené MMR dle zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů. | **Vysvětleno**. Implementuje skutečně MMR, spolupráce MD. |
| 1. Na str. 86 v části „Rozpočtový dopad/financování“ je uvedeno, že od roku 2021/2022 přechází podpora nových bytových domů (vyjma Prahy) na MŽP. Z uvedeného lze vyvozovat, že MMR již nebude poskytovat podporu nových bytových domů, například prostřednictvím národních programů či SFRB. Současně je v materiálu uvedeno, že se nabízí využití prostředků MMR. Tato tvrzení považujeme za protichůdná a doporučujeme uvedený text vyjasnit. | **Akceptováno.** Upraveno. |
| 1. Z materiálu, resp. předkládací zprávy není na první pohled zřejmé, zda obsahuje jen nová doplnění úkolových karet, resp. které dosavadní úkolové karty zůstávají v platnosti a které byly trvale vyřazeny. Doporučujeme materiál v tomto ohledu doplnit. | **Vysvětleno.** Aktualizace NAP CM obsahuje pouze úkolové karty z původního NAP CM, které jsou aktuální a dále nová opatření. Vzhledem k tomu, že dochází k doplnění karet a přečíslování, by zmiňování starých karet bylo matoucí. |
| **Ministerstvo pro místní rozvoj** | **Zásadní připomínky:**   1. 2.1 Východiska - V 5. (předposledním) odstavci požadujeme **vypustit text „a zdlouhavé povolovací procesy a jejich řetězení jsou jednou z bariér rychlejšího rozvoje dobíjecí infrastruktury“**.   Odůvodnění:  Předkladatel nedoložil žádnou analýzu, která by uvedený závěr potvrdila. | **Neakceptováno**. Daný problém je dlouhodobě zmiňován na všech úrovních (pracovní skupiny, konference, tisk), zejména v odborných kruzích. Máme k dispozici také stanovisko energetických společností (provozovatelů dobíjecích a plnicích stanic).  Například i Českomoravská konfederace odborových svazů zmiňuje v připomínce č. 1: …*horizontálním problémem, který zpožďuje realizaci jakékoliv infrastruktury pro alternativní paliva (včetně vodíkových plnicích stanic), je současná vnitrostátní právní úprava týkající se procesu povolování výstavby dotčené infrastruktury (stavební zákon), jakož i její výklad.*  Návrh nového stavebního zákona se zabývá zrychlením povolování všech staveb. V současné době probíhá vypořádání připomínek vzešlých z mezirezortního připomínkové řízení.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. 2.6 Doporučení pro samosprávu   V písmenu b) požadujeme vypustit text první odrážky „Zjednodušením procesů, na základě kterých lze na pozemcích města realizovat výstavbu a provoz veřejné dobíjecí infrastruktury.“  Odůvodnění:  Dodržování právních předpisů dopadá na všechny vlastníky pozemků bez rozdílu. Není odůvodněné stanovit jiná - měkčí pravidla, pokud je vlastníkem obec. | **Akceptováno.** |
| 1. 3.3.2 Rozvoj infrastruktury CNG a LNG plnících stanic   Požadujeme vypustit poslední odstavec „Z hlediska rozvoje uvedené infrastruktury…………podvazovat další rozvoj trhu.“  Odůvodnění:  Předkladatel nedoložil žádnou analýzu, která by uváděná tvrzení potvrdila. | **Neakceptováno/vysvětleno.** Skutečnost, že výstavbu jakékoliv infrastruktury pro alternativní paliva brzdí současná legislativní úprava povolování výstavby, je všeobecně známá. Viz odpověď na připomínku č.1.  Návrh nového stavebního zákona se zabývá zrychlením povolování všech staveb. V současné době probíhá vypořádání připomínek vzešlých z mezirezortního připomínkové řízení.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. 3.4. Klíčová opatření pro plnění cílů   U opatření „právní/legislativní“ požadujeme v 6. odrážce vypustit text „a zjednodušení“  Odůvodnění:  Předkladatel nedoložil žádnou analýzu, ze které by vyplynulo, že jsou procesy pro povolení infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic CNG/LNG složité, v čem je problém a už vůbec nenavrhuje, co konkrétně by se mělo zjednodušit. | **Neakceptováno/vysvětleno.** Skutečnost, že výstavbu jakékoliv infrastruktury pro alternativní paliva brzdí současná legislativní úprava povolování výstavby, je všeobecně známá. Viz odpověď na připomínku č.1.  Návrh nového stavebního zákona se zabývá zrychlením povolování všech staveb. V současné době probíhá vypořádání připomínek vzešlých z mezirezortního připomínkové řízení.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. 4.3.4. Zlepšení regulatorního rámce vodíkové elektromobility   Z identifikovaných oblastí požadujeme vypustit text prostřední odrážky „úprava procesu povolování výstavby vodíkové infrastruktury“.  Odůvodnění:  Předkladatel nedoložil žádnou analýzu, ze které by vyplynulo, že je nutná úprava procesu povolování výstavby vodíkové infrastruktury, v čem je problém a už vůbec nenavrhuje, co konkrétně by se mělo upravit. | **Neakceptováno/vysvětleno.** Skutečnost, že výstavbu jakékoliv infrastruktury pro alternativní paliva brzdí současná legislativní úprava povolování výstavby, je všeobecně známá. Jde o horizontální problém, který se netýká jen vodíkových stanic, ale i ty jsou tímto dotčeny (viz výše).  Návrh nového stavebního zákona se zabývá zrychlením povolování všech staveb. V současné době probíhá vypořádání připomínek vzešlých z mezirezortního připomínkové řízení.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. 4.3.4. Zlepšení regulatorního rámce vodíkové elektromobility   Požadujeme vypustit předposlední odstavec:  „Horizontálním problémem, který zpožďuje realizaci jakékoliv infrastruktury pro alternativní paliva (včetně vodíkových plnících stanic) představuje současná vnitrostátní právní úprava týkající se procesu povolování výstavby dotčené infrastruktury (stavební zákon), jakož i její výklad……….. Prvním krokem v této oblasti by mohlo být, aby stát uznal za všeobecně platnou metodiku výstavby a provozu plnících stanic stlačeného vodíku pro mobilní zařízení, kterou připravila v roce 2018 společnost APT ve spolupráci s ÚJV Řež a předal ji k dalšímu užívání jednotlivým stavebním úřadům.“  Odůvodnění:  Předkladatel nedoložil žádnou analýzu, která by potvrzovala existenci tvrzeného „horizontálního problému“. Jde o mnohokrát použitou proklamaci něčeho, co nemá reálný základ. Rovněž nelze souhlasit s tím, že je stavebním úřadům předkládám jako metodika materiál, který nezpracovalo ani nevidělo MMR jako ústřední orgán státní správy na úseku územního plánování a stavebního řádu. | **Neakceptováno/vysvětleno .**  Skutečnost, že výstavbu jakékoliv infrastruktury pro alternativní paliva brzdí současná legislativní úprava povolování výstavby, je zcela zřejmá. Jde o horizontální problém, který se netýká jen vodíkových stanic, ale i ty jsou tímto dotčeny.  K metodickému materiálu je MD ochotno se sejít a vysvětlit obsah dané metodiky a její užitečnost.  Navrhovaná schůzka k metodickému materiálu mezi MMR a MD je ze strany MMR vítaná.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. 4.3.5. Vytváření rámce pro výzkum a vývoj; písmeno d)   Požadujeme nahradit text „ úprava stavebních předpisů pro parkování“ textem „úprava technických požadavků pro parkování“. | **Akceptováno.** |
| 1. 4.4 Klíčová opatření pro plnění cílů   U opatření „právní/legislativní“ požadujeme v 7. odrážce nahradit slovo „Formalizace“ slovem Příprava“.  Odůvodnění:  Podle § 14 odst. 3 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy, ve znění pozdějších předpisů, zabezpečuje MMR informační metodickou pomoc vyšším územním samosprávným celkům, městům, obcím a jejich sdružením. Věcně příslušný odbor MMR neměl možnost se s citovanou metodikou výstavby a provozu plnicích stanic vodíku vůbec seznámit, tudíž ani posoudit věcnou správnost z hlediska působnosti MMR. | **Neakceptováno/vysvětleno.** Viz výše. Uvedená metodika již existuje a po odborné stránce může MD garantovat její kvalitu. Důležité je, aby se tato metodika stala všeobecně známa a byla v budoucnosti využívána.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. 7. Souhrnný přehled karet opatření a jejich harmonogram   Požadujeme úpravu gesce u opatření S2, S6 a V2 dle níže uvedených zásadních připomínek k jednotlivým kartám opatření. | **Akceptováno částečně.** Viz níže.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. 8.1.6. S6 Sjednocení a zjednodušení procesu schvalování výstavby infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic CNG/LNG   Požadujeme z názvu opatření vypustit text „a zjednodušení“.  Odůvodnění:  Předkladatel nedoložil žádnou analýzu, ze které by vyplynulo, že jsou procesy pro schvalování výstavby infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic CNG/LNG složité, v čem je problém a už vůbec nenavrhuje, co konkrétně by se mělo zjednodušit. | **Akceptováno.** |
| 1. 8.1.6 Karta opatření NAP CM S6 – Popis opatření   Požadujeme vypustit celý text „ Stávající proces schvalování jejich výstavby je často zdlouhavý a komplikovaný z důvodů současné legislativy v oblasti stavebního práva, ale v řadě případů je i způsoben neznalostí pracovníků dotčených orgánů a stavebních úřadů příslušné technické problematiky, která je pro ně zcela nová, nebo jejich nejednotným přístupem. Přitom dobíjecí i plnicí stanice CNG/LNG charakterizují standardní certifikované technologie.  Situace je obtížná i v tom, že každá realizace dobíjecí/plnicí stanice je svým způsobem specifická, a to primárně v části zajištění potřebných souhlasů a povolení. Subjekty, které se výstavbou dobíjecích/plnicích stanic zabývají, jsou připraveny poskytnout nezbytné praktické zkušenosti a doporučení. Toto opatření navíc podporuje splnění závazku ČR v oblasti povinného podílu obnovitelných zdrojů energie v dopravě.“  Odůvodnění:  Předkladatel nedoložil žádnou analýzu, ze které by uvádění tvrzení vyplývala. | **Neakceptováno.** Nejednotný přístup stavebních úřadů je problémem při výstavbě, neboť dochází k nežádoucímu prodlužování schvalovacích procesů. Na základě jednání, které proběhlo v září 2019 s NM Pavlovou a NM Muřickým jsme nabyli dojmu, že není problém toto opatření v rámci aktualizace NAP CM zachovat.  Viz odpověď na připomínku č.1.  Návrh nového stavebního zákona se zabývá zrychlením povolování všech staveb. V současné době probíhá vypořádání připomínek vzešlých z mezirezortního připomínkové řízení.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. 8.1.6 Karta opatření NAP CM S6 – Odpovědnost a spolupráce   Požadujeme odpovědnost za plnění opatření přiřadit MPO, spolupracovat na plnění opatření by měly MV GŘHZS, MŽP a MMR.  Odůvodnění:  V cílech opatření je uveden obsah metodiky, který věcně přísluší zejména MPO. Dílčí části pak spadají do gesce MV GŘHZS, MŽP a MMR. Tomu musí odpovídat přiřazení gesce a spolugesce. | **Akceptováno.** |
| 1. 8.1.9. E3 Bezpečnost převozu a zpracování použitých baterií na bázi lithia – Spolupráce   Požadujeme vypustit MMR ze spolupráce na tomto opatření.  Odůvodnění:  Uvedená problematika nespadá do působnosti MMR. | **Akceptováno.** |
| 1. 8.1.17. V1 Zlepšení regulatorního rámce v rámci technologických norem – Spolupráce   Požadujeme vypustit MMR ze spolupráce na tomto opatření.  Odůvodnění:  Uvedená problematika nespadá do působnosti MMR.  Normy ISO 17268:2012 a další v rámci ISO/TC 197 nejsou stavební. | **Akceptováno.** |
| 1. 8.1.18. V2 Formalizace metodiky výstavby a provozu plnicích stanic vodíku   Požadujeme v názvu opatření nahradit slovo „Formalizace“ slovem Příprava“. Nesouhlasíme s tím, že by metodika k níž se nemělo možnost vyjádřit MMR jako ústřední orgán státní správy na úseku územního plánování a stavebního řádu, měla být všeobecně platná.  Odůvodnění:  Podle § 14 odst. 3 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy, ve znění pozdějších předpisů, zabezpečuje MMR informační metodickou pomoc vyšším územním samosprávným celkům, městům, obcím a jejich sdružením. Věcně příslušný odbor MMR neměl možnost se s citovanou metodikou výstavby a provozu plnicích stanic vodíku vůbec seznámit, tudíž ani posoudit věcnou správnost z hlediska působnosti MMR. | **Neakceptováno/vysvětleno.** Viz vysvětlení výše. Uvedená metodika již existuje a po odborné stránce může MD garantovat její kvalitu. Důležité je, aby se tato metodika stala všeobecně známa a byla v budoucnosti využívána.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. 8.1.18. V2 Formalizace metodiky výstavby a provozu plnicích stanic vodíku – Popis opatření   Požadujeme celý popis opatření přepracovat s ohledem na působnost MMR, tj. v souladu s právními předpisy ČR.  Odůvodnění:  Podle § 14 odst. 3 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy, ve znění pozdějších předpisů, zabezpečuje MMR informační metodickou pomoc vyšším územním samosprávným celkům, městům, obcím a jejich sdružením. Věcně příslušný odbor MMR neměl možnost se s citovanou metodikou výstavby a provozu plnicích stanic vodíku vůbec seznámit, tudíž ani posoudit věcnou správnost z hlediska působnosti MMR. | **Vysvětleno.** Viz výše.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. 8.4.4. S20 Zajištění parkování vozidel na plynná paliva a vodík v nově budovaných hromadných garážích – Popis opatření   V textu důsledně uvádět slovní spojení „hromadné garáže“ a nikoli pouze „garáže“. Text „Rekodifikací stavebního zákona a případně dalších souvisejících prováděcích předpisů každému investorovi stanovit povinnost vybavit nově budované garáže takovou technologií, která bezproblémově umožní parkování vozidel na plynná paliva a vodík.“ Nahradit textem „V rámci rekodifikace veřejného stavebního práva stanovit každému investorovi povinnost vybavit nově budované hromadné garáže takovou technologií, která bezproblémově umožní parkování vozidel na plynná paliva a vodík.“  V odůvodnění textu nahradit text „Tato zásada by měla být zakotvena do připravovaného nového stavebního zákona a bližší podrobnosti stanoveny v prováděcím předpise k tomuto zákonu.“ textem „Tato zásada by měla být zakotvena v technických požadavcích na stavby.“.  Odůvodnění:  Požadovanou povinnost nelze uložit obecně každému stavebníkovi/investorovi, např. v případě garáže u rodinného domu.  Nový stavební zákon je v současné době v mezirezortním připomínkovém řízení a podrobné technické požadavky neobsahuje, ty budou obsahem prováděcího právního předpisu. | **Akceptováno.** |
| 1. 8.4.4. S20 Zajištění parkování vozidel na plynná paliva a vodík v nově budovaných hromadných garážích – Spolupráce   Požadujeme doplnit další rezorty jako spolupracující – např. MV GŘ HZS, MZdr., MD a MPO.  Odůvodnění:  Problematika stanovení technických požadavků na stavby hromadných garáží, které v nich umožní kapacitně nelimitované parkování vozidel pro všechny druhy pohonných hmot, není jednooborová. Zahrnuje požadavky na požární bezpečnost, ochranu zdraví, značení dle dopravních předpisů a v neposlední řadě změnu ČSN. | **Akceptováno.** |
| 1. Karty opatření NAP CM, opatření S8   Větu začínající slovy „ Míra podpory pro jednotlivé druhy pohonů bude odstupňována…“ požadujeme odstranit – ve vztahu k IROP obsahuje zavádějící informace, NAP CM nepřísluší zavazovat operační program takovým konkrétním způsobem, míra podpory bude předmětem oficiálního projednávání programového dokumentu a hodnotících kritérií budoucích výzev jak na úrovni ČR, tak EU. Případně je možné větu upřesnit tak, aby bylo zřejmé, že se netýká IROP. | **Akceptováno.** |
| 1. Karty opatření NAP CM, opatření S17   Větu začínající slovy „Pokračování v tvorbě operačních programů v takové struktuře, aby minimálně 25 % veškeré alokace …“ požadujeme odstranit nebo zásadně přeformulovat. Jedná se o stanovení nejednoznačného cíle, ale především se jedná o stanovení „podúkolu“ pro operační programy, které podle našeho názoru NAP CM nepřísluší. Alokace jednotlivých prioritních os, specifických cílů atd. operačního programu bude předmětem oficiálního projednávání programového dokumentu jak na úrovni ČR, tak EU. | **Akceptováno.** |
| 1. Tabulka 1 - Chybí elektrokola a e-cargokola | **Vysvětleno**. Na straně 14 je řečeno, že strategií rozvoje elektromobility v tomto segmentu by měla být primárně řešena na regionální a místní úrovni. Na celostátní úrovni může být toto téma reflektováno v připravované **Koncepci městské a aktivní mobility**. Pokud jde o otázku podpory v této oblasti ze stran státu, za žádoucí lze považovat pokračování existující podpory vybraných typů vozidel kategorie L pro města a kraje v rámci NPŽP. Žádná nová opatření na úrovni státu se však v tuto chvíli nepředpokládají.  Bude však doplněna nová karta **E10 -** **Vytvoření regulačního rámce v oblasti tzv. lehké elektromobility**, jejímž cílem bude vymezit určité základní legislativní předpoklady pro rozvoj tzv. lehké elektromobility (tj. pro jednotlivé typy vozidel kategorie L – elektrická jízdní kola, elektrické skútry atd.) a to jednak za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu, a dále k zajištění přístupnosti prostředí pro všechny uživatelé (včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace).  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. Str. 14 - Chybí popis i detailnější informace a data k situaci na rychle se rozvíjejícím poli elektrokol a e-cargokol | **Vysvětleno.** Viz připomínka 21.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. Str. 15-17 - Naprosto opomenuta dobíjecí infrastruktura pro elektrokola | **Vysvětleno**. Viz připomínka 21.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. Kap. 2.6 - Pracuje se pouze s MHD, avšak tu je třeba vnímat jako součást integrovaných regionálních dopravních systémů a města jako funkční městské oblasti. Prosíme přepracovat v tomto smyslu. | **Akceptováno.** Doplněno do textu. |
| 1. Str. 84 Kap. 8.3.6. Karta E11 Investiční podpora neveřejných dobíjecích stanic u nepodnikajících subjektů (domácnosti, bytové domy).   Žádáme o přeřazení gesce MMR z „odpovědnost“ do „spolupráce“. V části karty „rozpočtový dopad / financování“ žádáme o odstranění věty „*Nabízí se využití finančních prostředků na MMR.*“. **Není nám jasné, jaké prostředky má MPO na mysli.** | **Akceptováno.** Upraveno. Lze využít finanční prostředky z programu NZÚ na renovace stávajících budov a nových budov s velmi nízkou energetickou náročností. Nové podmínky aktualizované výzvy budou platné od 1. 3. 2020 a jsou kompatibilní s IROP. |
| **Doporučující připomínky:**   1. Materiál (kap. 1.1) Překládací zpráva (str. 2 odst. 3), Návrh usnesení bod II.4, Příloha k materiálu (podkap. 1.4.2)   Doporučujeme nahradit slova „Evropské strukturální a investiční fondy“ a „ESIF“ (případně též „strukturální fondy“) slovy „fondy EU“ v případě, že se jedná o fondy EU pro programové období 2021-2027. | **Akceptováno**. |
| 1. Příloha k materiálu (podkap. 1.4.2)   Doporučujeme změnit název podkapitoly „Očekávaná podpora v programovém období 2014-2020“ na „Očekávaná podpora v programové období 2021-2027“, neboť je zřejmé, že se podkapitola netýká programového období 2014-2020. | **Akceptováno.** |
| 1. Materiál (str. 94, 8.5.3.S23, Tabulka S23, popis opatření)   Doporučujeme nahradit slova „ex ante podmínka“ slovy „předběžná podmínka“ v souladu s českou terminologií nařízení EP a Rady (EU) č. 1303/2013. | **Akceptováno.** |
| 1. Předkládací zpráva (str. 2, 1. odst.)   Doporučujeme upřesnit text, který se vztahuje k Vnitrostátnímu plánu v oblasti energetiky a klimatu – v r. 2018, který je uveden, byl vypracován pouze návrh plánu. Doporučujeme formulaci textu konzultovat s gestorem dokumentu. | **Akceptováno.** Aktualizováno. |
| 1. Příloha k Aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility 2019; str. 48   „Prodej CNG autobusů odpovídá reálné situaci s čerpáním dotací na jejich nákup. Jednalo se především o výzvy vyhlášených programů podpory (např.: 20. výzva IROP - MMR), které se ukončily v roce 2017.“  Výše uvedený text evokuje, že podpora nákupu CNG autobusů byla ukončena v r. 2017. Doporučujeme doplnit informaci, že v rámci IROP byla vyhlášena v r. 2019 výzva č. 89 na pořízení nízkoemisních a bezemisních vozidel. Navíc v r. 2020 IROP vyhlásí další výzvu na tuto aktivitu. | **Akceptováno.** |
| **Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy** | **Zásadní připomínky:**   1. **K materiálu, bod 8.5.1. na str. 92:** V řádku označeném jako „Analogické opatření v ČR“ požadujeme nahradit zkratku „NÚV“ zkratkou „NPI ČR“, neboť NÚV nebude v době předložení materiálu vládě existovat. Zároveň požadujeme zavést uvedenou zkratku „NPI ČR“ jako „Národní pedagogický institut České republiky“ | **Akceptováno**. |
| 1. V řádku označeném jako „Rozpočtový dopad financování“ požadujeme odstranit slova „/NÚV, SŠ, VOŠ a VŠ“, neboť, jak jsme již uvedli, organizace NÚV nebude v době předložení materiálu vládě existovat a nelze také předkládaným materiálem stanovovat úkoly středním školám, vyšším odborným školám nebo vysokým školám, kromě státních. | **Akceptováno**. |
| 1. V řádku označeném jako „Odpovědnost“ požadujeme odstranit slova „Střední školy a vyšší odborné školy-„ a slova „vysoké školy ve spolupráci s MŠMT a firmami“ nahradit slovy „Národní akreditační úřad pro vysoké školství ve spolupráci s vysokými školami“. Důvodem je, že nelze usnesením vlády ukládat odpovědnost středním školám a vyšším odborným školám, kromě těch, jejichž činnost vykonává stát. Za akreditace v oblasti vysokých škol je zodpovědný Národní akreditační úřad pro vysoké školství (NAÚ), tedy nikoliv MŠMT. Je také třeba upozornit, že akreditace vzdělávacích programů v oblasti vyššího odborného vzdělávání a studijních programů vysokých škol jsou vydávány na předem stanovenou dobu. MŠMT nebo Národní akreditační úřad pro vysoké školství je tedy schopno ovlivnit akreditace pouze po uplynutí této doby nebo v případě, že příslušná právnická osoba požádá o změnu akreditace. | **Akceptováno.** |
| **Ministerstvo životního prostředí** | **Zásadní připomínky:**   1. **Doplnění přínosu Aktualizace NAP ČM ke snížení emisí NOx z dopravy**   Dne 16. prosince 2019 vláda ČR schválila Aktualizaci Národního programu snižování emisí ČR. Materiál požaduje, aby v sektoru dopravy došlo do konce roku 2030 k dodatečnému snížení emisí oxidů dusíku o 5 kt v porovnání se scénářem NPSE-WM 2019 (scénář s předpokládanou produkcí emisí při současně platné legislativě). Tohoto cíle má být zajištěno aplikací opatření obsažených v Analýze zpoplatnění a zdanění vozidel, která je v gesci Ministerstva dopravy, a aplikací opatření obsažených v Aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility, který je v gesci Ministerstva průmyslu a obchodu. Pro umožnění naplnění tohoto úkolu je nutné do Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility doplnit vyčíslení souboru navržených opatření na produkci emisí NOx. | **Akceptováno.** Po schůzce s MŽP a MD domluven postup a doplněna kapitola 1.3 Přínos Aktualizace NAP ČM ke snížení emisí NOx ze sektoru dopravy dle emisní projekce obsažené v Aktualizaci Národního programu snižování emisí ČR. |
| 1. **Doplnění provázání s aktualizovanou politikou druhotných surovin (2019-2022)**   Nejlépe ji zmínit v příloze materiálu, kapitola 1.3.3.4 Průřezová témata, k bodu recyklace baterií. | **Akceptováno.** |
| 1. **Žádáme o sjednocení grafů u jednotlivých pohonů**   Jednou jsou zde cíle, poté predikce. | **Akceptováno**. |
| 1. Na str. 97 žádáme z řádku „Rozpočtový dopad financování“ odstranit „NPŽP“ a za slovní spojení „Inovační fond“ doplnit „Modernizační fond (v případě disponibilních zdrojů)“. Dále požadujeme v řádku „Odpovědnost“ odstranit „MŽP“ a místo toho doplnit „MD“ či „MPO“. MŽP požadujeme doplnit jako spolupracujícího gestora a v tomto smyslu také náležitě upravit řádek „Spolupráce“. | **Akceptováno.** |
| 1. Na str. 104 požadujeme upravit řádek „Rozpočtový dopad financování“ **dopsáním** následujícího textu: „Modernizační fond (v případě disponibility zdrojů)“. Dále požadujeme upravit řádek „Odpovědnost“ **následovně**: „MD (analytická fáze), MPO (implementační fáze), MŽP (v případě disponibility finančních prostředků v Modernizačním fondu)“. | **Akceptováno.** |
| **Doporučující připomínky:**   1. Tabulka 1 Jednotlivé cíle počtu vozidel a infrastruktury v roce 2030   Počet vozidel na CNG doporučujeme rozdělit na počet osobních vozidel a počet autobusů, tak jak je to uvedeno v případě elektromobilů. Dále doporučujeme uvést množství vozidel v pesimistickém a optimistickém scénáři tak, aby byl přístup konzistentní k přístupu v případě ostatních vozidel. Počty vozidel jsou uvedeny na str. 58 přílohy materiálu. Tabulka 1 by tak měla být rozšířena o tyto údaje:   |  |  | | --- | --- | | **vozidla** | **rok 2030** | | elektromobily | 220 000 / 500 000 | | EV busy | 800 / 1 200 | | CNG OA | 20 000 / 44 600 | | CNG busy | 1 740 / 2 650 | | LNG kamiony | 3 500 / 6 900 | | LPG OA | 170 000 / 250 000 | | vodík OA | 40 000 / 50 000 | | vodíkové autobusy | 870 | | **dobíjecí/plnicí stanice** | **rok 2030** | | elektrické | 19 000 / 35 000 | | CNG | 350 / 400 | | LNG | 30 | | vodík | 80 | | **Akceptováno.** |
| 1. Doporučujeme sjednotit a dát do grafu jen cíle do roku 2030. | **Akceptováno.** |
| 1. Doporučujeme upravit na str. 69 NPŽP ČR na NPŽP. | **Akceptováno.** |
| 1. Na str. 94 doporučujeme upravit záhlaví karty ve znění „S23 Aktivní podpora výzkumu a vývoje v oblasti elektromobility **a dalších alternativních paliv**“. | **Akceptováno.** |
| **ÚVČR - VÚV** | **Zásadní připomínky:**   1. Vzhledem k tomu, že dokument zahrnuje celou řadu výzkumných témat, požadujeme, aby byl v souladu se zákonem č. 130/2002 Sb., o podpoře výzkumu, experimentálního vývoje a inovací z veřejných prostředků a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o podpoře výzkumu, experimentálního vývoje a inovací), ve znění pozdějších předpisů **projednán na zasedání RVVI a stanovisko RVVI bylo součástí dokumentu předloženého vládě.** | **Akceptováno.** Materiál bude předložen na zasedání RVVI. |
| 1. Žádáme do předkládací zprávy doplnit, že plnění Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility opatření nebude mít vliv na státní rozpočet ve výzkumu, vývoji a inovacích. | **Akceptováno.** |
| 1. Požadujeme do předkládací zprávy a do materiálu doplnit, že plnění opatření nebude vyžadovat změny ve financování stávajících schválených programů (TA ČR, MŽP, MD). | **Akceptováno částečně**. Akceptováno v předkládací zprávě.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. Požadujeme do předkládací zprávy doplnit, že realizace uvedených úkolů nebude mít vliv na schválený státní rozpočet ve výzkumu, vývoji a inovacích. | **Akceptováno**. |
| 1. Na str. 98 (karta S23 Aktivní podpora výzkumu a vývoje v oblasti elektromobility a dalších alternativních paliv) je uveden Úřad vlády, resp. RVVI jako spolupracující subjekty při plnění úkolu. Doporučujeme, aby se zástupci RVVI byl z důvodu přidělení vhodného gestora uvedeného úkolu projednán záměr a cíl této spolupráce. | **Vysvětleno.** Předpokládáme, že gestoři osloví RVVI dle svých gescí.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| **Doporučující připomínky:**   1. Do seznamu zkratek doporučujeme doplnit položku RVVI – Rada pro výzkum, vývoj a inovace. | **Akceptováno.** |
| 1. K bodu 2.4.2 Rozvoj infrastruktury dobíjecích stanic: Domníváme se, že elektr. distribuční soustava bude muset být připravena na připojení ultra výkonných dobíjecích stanic pro osobní automobily o výkonu větším než 350 kW – viz např. dobíjecí stanice ABB pro Audi e-tron na veletrhu AMPÉR 2019 v Brně. | **Akceptováno.** Odstraněna zmínka o výkonu. |
| 1. Příloha k NAP CM v bodu 2.1.3.3 mimo jiné uvádí, že „Při úpravě stávající tarifní struktury je v dalším kroku nezbytné, aby byla zahájena komunikace s ERÚ tak, aby bylo možné zohlednit tyto úpravy již v cenovém rozhodnutí ERÚ pro roky 2020“. Cenové rozhodnutí pro rok 2020 problematiku tarifů pro nabíjecí stanice neřeší. Je proto nezbytné neprodleně práce k této problematice na ERÚ zahájit a postupně od roku 2021 do cenových rozhodnutí zapracovat. | **Akceptováno.** |
| 1. Příloha k NAP CM – 3.3.4.1 - Pokročilý biometan jako nezbytné alternativní palivo: Biometan jako plyn vyrobený úpravou bioplynu z biologicky rozložitelných surovin, které jsou buď odpadními látkami či vedlejšími produkty výroby (biologicky rozložitelné komunální odpady, zbytky z restaurací, odpady z potravinářského průmyslu, chlévská mrva apod.) by měl mít prioritu včetně podpory před výrobou bioplynu z cíleně pěstované jako energetické plodiny (např. kukuřice, travní senáž apod). | **Akceptováno.** |
| 1. Pro úspěšný rozvoj elektromobility je naprosto nezbytná pravidelná koordinace a spolupráce s NAP SG. | **Vysvětleno.** Koordinace na MPO existuje. |
| **Hospodářská komora ČR** | **Zásadní připomínky:**   1. I druhá verze (revize) dokumentu si zachovává vady verze prvé – obsahuje rozpracování několika druhů alternativních paliv, ostatní cesty ke snižování emisí ignoruje. Ostatně i na jedné z konferencí, kde byl dokument představován, padl argument, že jiné cesty ke snižování emisí v dokumentu být nemusí, protože nevznášejí požadavky na dotace. Ale jde o vládní strategický dokument, nikoli o souhrn připravených a prolobovaných dotací.   Proto požadujeme změnu názvu: ***„Vládní strategie podpory elektromobility a plynných paliv v dopravě.“***  Pokud zpracovatel trvá na zachování názvu, je třeba mnohem důkladněji zpracovat kapitoly biopaliv, syntetických paliv, cyklistické dopravy, úlohu hromadné dopravy, možnosti snižování emisí regulacemi (snižování rychlosti, zvyšování plynulosti dopravy), výchovu řidičů, potřeby technických kontrol vozidel…).  U LNG vozidel je třeba reflektovat fakt, že pořizovací náklady těchto vozidel jsou minimálně o třetinu vyšší než pořizovací náklady dieselových vozidel stejné kategorie. **Problematické je i financování a nejasná perspektiva trhu s ojetými LNG užitkovými auty.** Žádoucí tak je jednak zavést přímou podporu na nákup těchto vozidel s využitím **jednak** EU fondů (OP TAK), **tak i národních zdrojů**, a implementovat i některé z možností nepřímé podpory (např. zavedení úlevy ze silniční daně pro LNG vozidla nad 12 t nebo osvobození těchto vozidel z poplatku za externí náklady). | **Vysvětleno.** Jak je uvedeno v úvodu dokumentu, Národní akční plán čisté mobility (NAP CM) vznikl na základě požadavku směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, aby členské státy EU přijaly národní rámce politiky na podporu rozvoje alternativních paliv v dopravě a vytvořily *tak dostatečně příznivé prostředí pro širší uplatnění vybraných alternativních paliv a pohonů, a to primárně v sektoru silniční dopravy.* Toto je pouze aktualizace tohoto dokumentu, reaguje na dosavadní postup plnění a některé nové výzvy v této oblasti a reflektuje mj. nejnovější vývoj legislativy EU. S ohledem na důraz kladený na úrovni EU na dosažení dekarbonizace ve všech druzích dopravy, obsahuje NAP CM i samostatnou kapitolu týkající se čisté mobility v nesilničních druzích dopravy.  Jiné cesty ke snižování emisí řeší Národní program snižování emisí v gesci MŽP.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. **ke kapitole 1.1 Obecná východiska pro zpracování aktualizace NAP ČM (str. 7)**   Do odrážky k OP Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost požadujeme doplnit nový odstavec ve znění:  *„****Program je dále zaměřen mj. na oblast energetické infrastruktury, což umožňuje podporu výstavby zkapalňovacích stanic na LNG včetně potřebné úpravy plynárenské infrastruktury a podporu činností umožňujících širší využití biometanu v oblasti dopravy****.“*  Odůvodnění:  Jedná se o popis připravovaného OP TAK 2021 – 2027.  Na tuto připomínku navazují další připomínky ohledně podpory výstavby zkapalňovací stanice LNG. | **Akceptováno**. Lehce přeformulováno. |
| 1. **ke kapitole 2.5** **Klíčová opatření pro plnění cílů (str. 18)**   Do odrážky Přímé pobídky k budování infrastruktury pro alternativní paliva požadujeme doplnit novou pododrážku ve znění:  ***„Podpora budování neveřejné dobíjecí infrastruktury pro subjekty státní správy a samosprávy a jimi zřízené organizace“***  Odůvodnění:  Dostupná infrastruktura alternativních paliv je klíčová i v sektoru státní správy a samosprávy, opatření se doplňuje s pobídkami na nákup vozidel. Tuto možnost zmiňuje rovněž karta opatření S10. | **Akceptováno.** |
| 1. **ke kapitole 3.3.3 Rozvoj výroby biometanu pro využití v dopravě**   Požadujeme doplnit do názvu strategického cíle slova: **„LNG a“.** Nový název strategického cíle tedy zní: **„***Rozvoj výroby* ***LNG a****biometanu pro využití v dopravě****.“*** Následně upravit název strategického cíle ve všech relevantních kartách opatření.  Dále požadujeme úpravu prvních dvou odstavců takto:  *„Pokud má být zemní plyn v segmentu dopravy vnímaný širokou veřejností jako ekologické palivo je nezbytné jeho postupné nahrazování pokročilým biometanem. Česká republika je vázána cíli plnění podílu OZE v dopravě. Významný potenciál částečné náhrady zemního plynu (CNG) lze spatřovat ve formě pokročilého biometanu (bioCNG,* ***bioLNG****).“*  *„Rozvoj výroby* ***LNG a****biometanu pro dopravu v ČR je tudíž strategickým cílem NAP CM, který má usnadnit* ***výstavbu zkapalňovacích stanic na LNG******a****~~jak~~ konverzi bioplynových stanic (BPS) na výrobny biometanu.* ***Dále je nutné****~~, tak~~ zajistit potřebné vstupy pro výrobu pokročilého biometanu,* ***v potřebném rozsahu zajistit úpravu stávajících plynárenských sítí*** *a v maximální* míře zjednodušit podmínky připojení výroben **LNG a** biometanu do plynárenské sítě.“  Odůvodnění:  Biometan v dopravě lze využít ve stlačené (CNG) i zkapalněné (LNG) formě zemního plynu. Každé z těchto paliv má jinou cílovou skupinu uživatelů, Podporou zdrojů LNG, tzn. zkapalňovací stanice na LNG v ČR, lze dosáhnout rozšíření možností vykazování biometanu coby obnovitelné složky v dopravě. | **Akceptováno**. |
| 1. **ke kapitole 3.4 Klíčová opatření pro plnění cílů**   Mezi Přímé pobídky k budování infrastruktury pro alternativní paliva požadujeme doplnitbod: ***„Podpora výstavby zkapalňovacích stanic na LNG.“***  Odůvodnění:  Viz výše a viz návrh Karty opatření.  LNG je jedinou možností, jak zavést alternativní paliva do segmentu nákladní dopravy.  V současné době neexistuje v ČR zkapalňovací stanice na LNG, je nutné ho dovážet ze zahraničí.  Zkapalňovací stanice na území ČR by napomohla: (a) diverzifikaci zvýšení spolehlivosti dodávek LNG do plnících stanic; b) omezení transportu LNG ze zahraničí a s tím související „emisní stopy“ tohoto transportu; c) výrobu, popř. vykazování výroby a dodávek bioLNG v segmentu dopravy na území ČR.  Náklady na výstavbu a zprovoznění zkapalňovací stanice jsou vysoké (pořízení technologie, projektové a inženýrské práce, povolovací řízení v úplně nové oblasti s nejistým výsledkem, apod.), zároveň trh a odbyt pro LNG v České republice dosud neexistuje.  V rámci dosavadních jednání o podobě budoucího OP TAK 2021 – 2027 zástupci MPO vyjádřili svou podporu tomuto návrhu a souhlasili s jeho zařazením do tohoto OP. | **Akceptováno.** |
| 1. **ke kapitole 3.4 Klíčová opatření pro plnění cílů (str. 25)**   Mezi Právní / legislativní požadujeme doplnitbod: ***„Podpora budování neveřejné dobíjecí infrastruktury pro subjekty státní správy a samosprávy a jimi zřízené organizace“.***  Odůvodnění:  Toto opatření ve výčtu chybí, ač jej NAP CM v textu zmiňuje. | **Neakceptováno**. Myslíme si, že do kapitoly Zemní plyn v silniční dopravě toto opatření nepatří.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* |
| 1. **ke kapitole 3.4 Klíčová opatření pro plnění cílů (str. 26)**   Mezi Přímé pobídky k budování infrastruktury pro alternativní paliva požadujeme doplnitbod: ***„Budování neveřejných plnících stanic v podnicích“ a „Zkapalňovací stanice LNG“.***  Odůvodnění:  Toto opatření doplňuje přímé pobídky k nákupu vozidel a je uvedeno v poslední dostupné verzi návrhu OP TAK. | **Akceptováno.** |
| 1. **ke kapitole 4.3.4 Zlepšení regulatorního rámce vodíkové elektromobility (str. 32)**   Požadujeme z posledního odstavce na str. 32 vypustit text: *~~„Je přitom třeba poukázat na potenciální konkurenční výhodu bateriových elektrických vozidel, na které se tyto zákazy nikterak nevztahují, aniž by bylo zřejmé, že jsou tato vozidla bezpečnější než vodíková vozidla.“~~*  Odůvodnění:  Cílem NAP CM by mělo být odstraňování bariér pro rozvoj alternativních paliv, nikoliv jejich vytváření. Uvedená věta není pro text nezbytná, navíc je problematice bezpečnosti bateriových elektrických vozidel věnováno několik karet opatření, na tuto oblast je tedy v NAP CM pamatováno. | **Akceptováno**. |
| 1. **ke kapitole 8.1.2. S2 Implementace směrnice EU o čistých a energeticky účinných vozidlech (str. 49)**   V rámci části S2 „Popis opatření“, pokud jde o cíle pro osobní a lehká užitková vozidla, požadujeme doplnit tento text: ***„pro první referenční období od 2. srpna 2021 do konce roku 2025 vozidla s emisemi do 50 g CO2/km, pro druhé referenční období od roku 2026 do roku 2030 pak pouze vozidla s emisemi nulovými“.***  Odůvodnění:  Text je nezbytný pro vyjasnění charakteru cíle, vychází ze směrnice 2019/1161. | **Akceptováno.** |
| 1. **ke kapitole 8.1.12 E6 Bezpečnost dobíjející infrastruktury elektromobilů (str. 60)**   Požadujeme upravit následovně popis opatření:  Se zvyšujícím se počtem vozidel s pohonem na akumulovanou elektrickou energii na území ČR a EU lze očekávat významnou potřebu budovat adekvátní množství související dobíjecí infrastruktury.  ***Je nutné nastavit dodatečné bezpečnostní požadavky na dobíjecí místa a dobíjecí stojany.*** ~~Při současném nastavení předpisové základny, nejsou kladeny žádné bezpečnostní požadavky na samotná dobíjecí místa, ale ani na osazené dobíjecí stojany.~~  **Důležitá** ~~Naprosto zásadní~~ ***Důležitá*** je rovněž rozmanitost umisťování dobíjecích míst, které mohou být umisťovány v hromadných garážích, podzemních prostorech v blízkosti čerpacích stanic apod. Je tedy **důležité** ~~zcela nezbytné~~ stanovit **dodatečná** ~~potřebná~~ bezpečnostní opatření, kterými bude zajištěna nejen bezpečnost dobíjecích míst, avšak i ochrana jejich bezprostředního okolí, a to ve všech prostorech jejich možného výskytu, přičemž bude vždy umožněn bezpečný a efektivní zásah jednotek požární ochrany, včetně stanovení způsobu zachycení kontaminované vody použité pro hašení.  ~~Stanovit povolený způsob dobíjení a eliminaci rizik způsobených laickou manipulací s dobíjecí stanicí a rizik spojených s připojením poškozeného zařízení ve vlastnictví majitele vozidla (poškozené kabely, dobíjecí kabely bez certifikace~~).  S ohledem na naprostou absenci tuzemských i zahraničních metodik a standardů bezprostředně aplikovatelných v podmínkách ČR bude toto vysoce specifické téma saturováno v rámci programů podpory VVI a získané poznatky následně ~~implementovány~~ **navrženy** do odpovídajících právních předpisů, případně českých technických norem.  Klíčovým výstupem formulovaným na základě výzkumu bude stanovení podmínek požární ochrany ~~pro povolování výstavby~~ ~~a zásady~~ **doporučení** pro provoz dobíjecích stanic (členění dle ČSN EN 61 851-1). ~~Dalším nezbytným~~ **Důležitým**opatřenímje stanovení pravidelných revizí přípojných a připojovacích zařízení.  Odůvodnění:  Bezpečnost dobíjení a dobíjecí infrastruktury je důležitým tématem, v kartě E6 je však třeba provést několik úprav.  Text uvedený v prvním odstavci není zcela pravdivý. Dobíjecí stojany a dobíjecí stanice jsou předmětem certifikace, jsou tedy bezpečné, stejně tak jsou kladeny požadavky na dobíjecí místa, na kterých jsou dobíjecí stanice stavěny. Navrhujeme tedy nahrazení textu větou o nastavení dodatečných bezpečnostních požadavků.  Pokud jde o text ve třetím odstavci, nelze stanovit povolený nebo nepovolený způsob dobíjení. Každý uživatel předchází přirozeně vzniku požáru.  Pokud jde o úpravy v posledním odstavci této části karty E6, HZS je účastníkem konzultačního procesu, jejich stanovisko má pouze doporučující charakter. | **Akceptováno**. |
| 1. **ke kapitole 8.1.13 E7 Zajištění bezpečného a efektivního zdolávání mimořádných událostí za účasti elektromobilů (str. 61)**   Požadujeme upravit následovně Popis opatření:  Již v současné době, kdy je na pozemních komunikacích jen minimum vozidel s pohonem na akumulovanou elektrickou energii, lze identifikovat **ojedinělé** případy jejich požárů. S předpokladem ~~jejich výrazného~~ nárůstu **vozů na elektrický pohon** je ~~nezbytné~~ **potřebné** řešit zajištění adekvátních hasebních a záchranných postupů s důrazem na bezpečnost osob a jednotek požární ochrany ***(např. prostřednictvím e-callu nebo specifických značek).***  Současné konvenční metody hašení se jeví jako neefektivní a hašení se tak omezuje spíše na pouhé ochlazování a zabraňování rozšiřování vzniklého požáru.  Navrhnout způsob identifikace vozidel s trakčním bateriovým systémem (katalogizace EV a HEV) ***a vozidel s palivovým článkem na vodík.*** Je nezbytné navrhnout bezpečné a efektivní postupy jednotek požární ochrany u různých konfigurací vozidel při mimořádných událostech a vybavit jednotky požární ochrany nezbytnými technickými prostředky pro provedení hasebního zásahu.  Kodifikovat způsob záznamu události/nehody vozidel s trakčním bateriovým systémem. Tak, aby byla jasná klasifikace poškozeného vozidla ~~jako nebezpečného~~ v návaznosti na přepravu a servis. Definovat body, kdy lze klasifikaci vozidla změnit, například provedením servisní prohlídky po nehodě.  Odůvodnění:  Úpravy v prvním odstavci slouží k vyjasnění textu a doplnění konkrétního příkladu opatření.  Ke třetímu odstavci: Do budoucna budou jezdit v ČR ve větší míře i tato vozidla a je nutné se připravit i na hašení vozů, která mají jak baterii, tak nádrž na vodík.  K úpravě v posledním odstavci: Nelze říci, že by vozidla na alternativní pohon mohla být více či méně nebezpečná, splňují stejné podmínky NCAP jako vozidla na konvenční pohon. | **Akceptováno**. |
| 1. **ke kapitole 8.1.14 E8 Bezpečnost servisování elektromobilů (str. 62)**   Požadujeme upravit následovně v Popisu opatření: V současné době lze identifikovat zásadní nedostatky jak z pohledu preventivních opatření, ~~kladených na prostory pro servis elektromobilů~~, tak z pohledu provedení hasebního zásahu jednotkami požární ochrany.  Odůvodnění:  Není pravdivé tvrzení, že zcela chybí či se nepřipravují opatření související se servisováním vozidel na elektrický pohon. Text by měl být adekvátně upraven. Cíl opatření i jeho popis v kartě E8 by měly reflektovat existující aktivity (např. sněmovní tisk 535 nebo příprava nařízení vlády, které má nahradit dosud platnou vyhlášku č. 50/1978 Sb. o odborné způsobilosti v elektrotechnice). | **Akceptováno**. |
| 1. **ke kapitole 8.1.15 E9 Účtování / vykazování nákladů za palivo na služebních cestách pro elektromobily (str. 63)**   Požadujeme upravit následovně v Popisu opatření a spolupráci: V případě domácího dobíjení služebních vozidel bohužel neexistuje žádná metodika ohledně zjištění nákladů vynaložených zaměstnancem na dobíjení služebního vozidla ***a na poměr uskutečněných jízd v soukromém a služebním režimu***.  Určení průměrné (referenční) ceny elektřiny, které by bylo pro podobné účely bylo možné použít, by zřejmě mohlo být kalkulováno ve spolupráci s ERÚ ***a ČSÚ***, který disponuje potřebnou datovou základnou.  Spolupráce doplnit **ČSÚ.**  Odůvodnění:  U pátého odstavce se jedná o doplnění dalšího aspektu, který je třeba řešit.  Doplnění ČSÚ odpovídá již realizovaným jednáním a aktivitám (viz i vazba na zákoník práce, paragraf 189). Relevantní vyhláška MPSV je již po MPŘ a měla by v následujících týdnech projít LRV a být schválena vládou. Tento postup je chápán jako přechodné řešení, stálé řešení by měla definovat v průběhu roku 2020 pracovní skupina. | **Akceptováno jinak**. Dle připomínky SP ČR č. 13. |
| 1. **ke kapitole 8.2.3 S9 Podpora nákupu vozidla na alternativní paliva pro podnikatele (pro účely podnikání) (str. 71)**   Požadujeme upravit následovně v Cíli opatření: Podpora nákupu vozidel na alternativní paliva (vozidla na elektrický pohon/palivové články ~~pro podnikatele~~ a ~~LNG~~ **zemní plyn** ~~kamiony~~, včetně komunálních vozidel), **pro podnikatele** na celém území ČR.  Rozpočtový dopad: V rámci OP TAK přepokládáme podporu nákupu ~~elektromobilů~~ ***elektrických vozidel*** a ~~LNG kamionů~~ ***vozidel na zemní plyn*** pro podnikatele. Celková alokace zatím není známa.  Odůvodnění:  Text opatření by se měl vztahovat na všechna alternativní paliva a různé kategorie vozidel, odpovídat návrhu OP TAK. Nákladním vozidlům je pak specificky věnována karta S11.nákupu vozidla. | **Akceptováno.** |
| 1. **ke kapitole 8.2.4 S10 Podpora na pořízení vozidla s alternativním pohonem pro subjekty státní správy a samosprávy a jimi zřízené organizace (str. 72)**   Požadujeme upravit následovně v Cíli opatření: Cílem opatření je podpořit penetraci vozidel s elektrickým/vodíkovým pohonem/vozidel na CNG do vozového parku odstraněním nevýhody v celkových nákladech vlastnictví (TCO) v porovnání s vozidlem se spalovacím motorem, včetně podpory neveřejné dobíjecí infrastruktury. Dalším cílem je snížení emisí, hluku zlepšení kvality ovzduší. ***Důležité bude toto opatření i z pohledu implementace požadavků směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých vozidel.***  Odůvodnění:  Jedná se o doplnění dalšího významného důvodu pro toto opatření. | **Akceptováno.** Doplněno i LPG při vypořádání připomínky. |
| 1. **ke kapitole 8.3.5 S17 Investiční podpora pro budování firemní infrastruktury pro elektromobily a vodík**   Požadujeme do názvu karty opatření doplnit za slovo elektromobily slovo **LNG. Navazující úprava celé karty opatření je vyznačena níže.**  Rozvoj trhu elektrických vozidel (klasické bateriové i ty s palivovým článkem) (kap. 2.4.1.)  Rozvoj infrastruktury dobíjecích stanic (kap. 2.4.2.)  ***Rozvoj infrastruktury CNG a LNG plnících stanic (kap. 3.3.2.)***  Rozvoj infrastruktury vodíkových plnicích stanic (kap. 4.3.1.)  Cílem opatření je podpořit penetraci elektromobilů (BEV a FCEV) a ***nákladních vozidel LNG*** do firemních flotil pokrytím části nákladů spojených s instalací potřebné infrastruktury neveřejného charakteru.  Podmínkou pro využití dotace OP TAK by bylo pořízení a následné provozování ***LNG vozidel a*** elektromobilů (BEV a FCEV).  Typovým projektem v oblasti zavádění nízkouhlíkových technologií v dopravě budou pilotní projekty zaměřené na zavádění elektromobility a vodíkové mobility u podnikatelských subjektů tak, aby došlo k žádoucím synergiím s OP Doprava a Integrovaným regionálním operačním programem.  Způsobilé výdaje budou vynakládány na pořízení souvisejících technologií, dobíjecích a plnicích stanic.  Výstupem projektu bude rozšiřování ~~dobíjecí~~ infrastruktury ***neveřejných stanic na alternativní paliva*** *a počtu* ***vozidel na alternativní paliva*** ~~elektromobilů~~ v ČR.  Pokračování v tvorbě operačních programů v takové struktuře, aby minimálně 25 % veškeré alokace na podporu v této oblasti bylo směřováno do rozvoje infrastruktury vodíkových plnicích stanic pro hromadnou (především FCEB) a nákladní dopravu, firemní flotily a příp. zásilkovou dopravu.  Podpora výstavby neveřejných plnicích stanic v rámci IROP pro dopravní podniky využití velkých flotil vozidel veřejné dopravy.  Úspěšné projekty budou prezentovat mobilitu jako nízkoemisní a nízkonákladový dopravní prostředek ve velkých aglomeracích.  ***Budování plnících stanic v podnicích***  ***Zkapalňovací stanice LNG***  Odůvodnění:  Cílovou skupinou pro alternativní palivo LNG jsou subjekty provozující nákladní silniční dopravu. Tyto firmy, více než jiné subjekty na trhu, požadují kontrolu nad vlastními dodávkami paliva, které je pro ně klíčovým výrobním faktorem. Z toho důvodu především větší dopravci preferují vlastní čerpací stanice nad těmi veřejnými.  Výstavba vnitropodnikových plnících stanic na LNG je dle našeho názoru dalším logickým krokem pro rozšiřování infrastruktury LNG stanic poté, co v roce 2021 již budou v provozu první veřejné plnící stanice. Toto opatření přispěje k rychlejšímu rozšíření LNG jakožto alternativního paliva v nákladní dopravě.  V rámci dosavadních jednání o podobě budoucího OP TAK 2021 – 2027 zástupci MPO vyjádřili svou podporu tomuto návrhu a souhlasili s jeho zařazením do tohoto OP.  Jedná se o doplňující opatření ke kartě S9 (podpora nákupu vozidel na alternativní paliva podnikateli), uvedené aktivity jsou uvedeny v současném znění návrhu OP TAK. | **Akceptováno**. |
| 1. **ke kapitole 8.3 Přímé pobídky pro budování infrastruktury pro alternativní paliva**   Požadujeme doplnit nové karty opatření:  ***Px Podpora výstavby zkapalňovacích stanic na LNG***  *Cílem karty je podpora výstavby a zprovoznění zkapalňovacích stanic LNG v Česku. Existencí vlastních zkapalňovacích stanic získá Česko diverzifikované zdroje, vyšší spolehlivost dodávek. V neposlední řadě se zkrátí i přepravní vzdálenosti, což vede ke zvýšení operativnosti a zejména k úsporám emisí.*  ***Podpora výroby bioLPG a syntetických paliv***  *Cílem karty je v návaznosti na kartu P2 podpořit výstavbu a zprovoznění výrobních kapacit na bioLPG a syntetická paliva v Česku. BioLPG je přirozenou náhradou LPG, nejrozšířenějšího alternativního paliva v Evropě. Investicí do jeho výroby se Česko mlže stát nikoli pouhým konzumentem, ale jedním z klíčových producentů. Obdobně, syntetická paliva jsou předpokládána jako přirozená náhrada fosilních paliv v oblastech, kde zůstane kapalné palivo ještě dlouhou dobu nejefektivnějším přenašečem energie (letecká doprava, nákladní doprava, …). I v tomto případě je investice do výrobní kapacity sázkou na budoucnost, včasným zachycením nových trendů a příležitostí pro tuzemské firmy.*  ***Zajištění parkování vozidel na alternativní paliva v existujících hromadných garážích***  *Cílem karty je dovybavení stávajících garáží tak, aby v nich bylo možné parkování vozů užívajících všechny typy alternativních paliv (LPG, CNG, LNG, vodík, elektřina…). V principu jde o dovybavení stávajících garáží senzory a zvýšením výkonnosti ventilace. Předpokládá se vypsání grantu, který pomůže dovybavit určitý počet garáží, pro ostatní se stane následné dovybavení příslušnou technologií nezbytností. Cílem je, aby každá garáž umožňovala parkování vozů s alternativními palivy bez omezení, protože každé omezování (vyhrazená místa) je uživatelsky nepřívětivé a z logistického hlediska nevhodné*  ***Podpora přestaveb starších benzínových vozů na pohon LPG***  *Cílem karty je snížení emisí produkovaných staršími benzínovými vozy v provozu. Vychází z předpokladu, že vlastníci provozují tyto vozy (s výjimkou uznaných veteránů z ekonomické nutnosti (nemají prostředky na koupi nového vozu). Grant jim pomůže konvertovat benzínový pohon na ekologicky čistší (o jednu až dvě třídy) pohon, čímž dojde k výrazné emisní úspoře. Pro samotného vlastníka vozu je pak pozitivem úspora v provozních nákladech.* | **Akceptováno**. Vložena karta P5 Podpora výstavby zkapalňovacích stanic na LNG.  **Neakceptováno.** Aktualizace obsahuje kartu P2 Analýza potenciálu výroby bioLPG, syntetických paliv a „zeleného vodíku“ a podpora pilotních projektů.  *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.* Akceptováno jinak. Doplněno do karty *Zajištění parkování vozidel na plynná paliva a vodík v nově budovaných a rekonstruovaných hromadných garážích*, kde je financování ze strany investorů. *Připomínkové místo s vypořádáním souhlasí.*  **Neakceptováno.** Vzhledem k současným cenám LPG a nákladům na přestavbu vozidel na LPG, představuje realizace této přestavby již za současných podmínek jednoznačně nákladově efektivní investici a požadovaná dodatečná intervence státu v podobě dotace se nejeví jako nutná. |
| 1. **ke kapitole 8.4.1 S18 Zvýhodněné parkování na jinak vyhrazených místech pro vozidla na alternativní paliva (str. 88)**   Požadujeme upravit následovně v popisu opatření:  Úleva na úrovni 100 % pro BEV a PHEV do 50 g/CO2/km u M1 ***a u vodíkových elektrických vozidel.***  Odůvodnění:  Stejně jako bateriová elektrická vozidla, jsou i vozidla na vodík lokálně bezemisní, toto opatření by se tak mělo vztahovat i na ně. | **Akceptováno.** |
| 1. **ke kapitole 8.5.1 S21 Zvýhodněné parkování na jinak vyhrazených místech pro vozidla na alternativní paliva (str. 92)**   Požadujeme upravit následovně v části Analogické opatření v ČR: Po schválení RVP (očekáváno **do konce 1. pololetí 2020** ~~v září 2019~~) začne platit pro školy dvouletá lhůta, během které by měly upravit své školní vzdělávací programy.  Odůvodnění:  Jedná se o formální připomínku reagující na současný stav schvalovacího procesu. | **Akceptováno.** |
| 1. **ke kapitole 8.6 Ostatní opatření**   Navrhujeme ještě jednou zvážit zařazení karet opatření týkajících se zrychlení odpisů dobíjecích stanic a plnících stanic na vodík (případně i el. vozidel) a snížení odvodů z pořizovací ceny elektrického služebního vozidla využívaného i pro soukromé účely.  Odůvodnění:  Jedná se o opatření, která by mohla podstatným způsobem podpořit rozvoj čisté mobility, současně by byla bez významného negativního fiskálního dopadu. Tato opatření byla během jednání nad aktualizací NAP CM rovněž diskutována, nicméně do finální verze dokumentu zařazena nebyla. | **Akceptováno částečně.** Zařazena karta S7 Odpisy na technologie dobíjecích a plnicích vodíkových stanic, kterou vede gesčně MF. Cílem je v rámci nastavení odpisových skupin v rámci zákona o daních z příjmů zohlednit životnost technologie dobíjecích a plnících vodíkových stanic. V rámci budoucích úprav zákona o daních z příjmů se primárně předpokládá integrace do dvou odpisových skupin do toliko dvou. Jedné pro movitý a druhé pro nemovitý majetek. Záměrem této změny je zjednodušení daňového systému odpisování. |
| 1. **k Příloze, kapitola 1.1.4, (str. 7)**   Text v prvním odstavci na str. 7 je třeba upravit takto:  *„…pro těžká užitková vozidla pak z období červenec 2019 – červenec 2020. V případě osobních a lehkých užitkových vozidel návrh definuje pojem nízkoemisního vozidla tak, že jde o vozidlo, které nepřekračuje limit 50 g CO2/km. V případě těžkých vozidel byl tento limit nakonec stanoven komplexněji (měl být 350 g CO2/km vozidlo se specifickými emisemi CO2 o více než polovinu nižšími, než jsou referenční emise CO2 všech vozidel podskupiny vozidel, do níž toto těžké vozidlo patří).“*  Odůvodnění:  Úpravy vychází z nařízení EP a Rady (EU) 2019/1242 (čl. 1 a čl. 3.12). | **Akceptováno.** |
| 1. **k Příloze, kapitola 3.3.4, (str. 61)**   Text v prvním odstavci týkající se kvót stanovených revizí směrnice 2009/33/ES požadujeme upravit takto:  *„(kvóta pro ČR ~~46~~* ***41*** *% do konce roku 2025 a ~~70~~****60*** *% od 2026 do 2030 z veškerých veřejných zakázek v této oblasti).“*  Odůvodnění:  Text obsahuje hodnoty obsažené v původním návrhu EK, nikoliv ve finální schválené verzi směrnice. | **Akceptováno.** |
| **Doporučující připomínky:**   1. **k celému dokumentu**   V dokumentu se objevují překlepy, chybí čárky ve větách atp.; doporučuje se proto ještě jednou celý dokument projít a doladit.  Rovněž by bylo užitečné přeskupit karty opatření, aby na sebe pořadím logicky lépe navazovaly (např. karta E4 po kartě E1; karty S1, E8 a E2 atd.). | **Akceptováno.** |
| 1. **ke kapitole 1.1 str. 5 (rovněž str. 49, karta S2)**   Navrhujeme doplnění čísel nařízení schválených v roce 2019 (2019/631 a 2019/1242), která stanovují emisní cíle CO2 pro nová osobní, lehká a těžká užitková vozidla; rovněž je užitečné uvést číslo revidované směrnice o energetické náročnosti budov (2018/844) a směrnice o podpoře čistých a energeticky účinných vozidel (2019/1161).  Dále dáváme ke zvážení, zda mezi seznamem strategických dokumentů uvádět pouze jeden ze zásadních legislativních aktů (směrnice o energetické náročnosti budov) – doporučujeme buď seznam rozšířit o další (viz legislativní akty uvedené v odstavci výše, důležitá je také směrnice 2018/2001, případně další), nebo tuto směrnici z této části textu vypustit.  Do úvodní části NAP CM by mohla být doplněna také stručná zmínka o zveřejnění **European Green Deal.**  Odůvodnění:  Doplnění čísel legislativních aktů usnadní čtenáři orientaci a jejich vyhledávání.  I další legislativní akty budou mít zásadní vliv na čistou mobilitu - na podobu vyráběných a nově registrovaných vozidel v EU a infrastrukturu alternativních paliv – není zcela pochopitelné, proč je na seznamu strategických dokumentů uveden pouze jeden z nich.  European Green Deal, aktivity a legislativa z něj vycházející bude mít nepochybně zásadní dopad na podobu (čisté) mobility v EU do budoucna. Pochopitelně není možné jej zahrnout do stávající aktualizace NAP CM, stručná zmínka o jeho uveřejnění by možná ale byla užitečná. | **Akceptováno. Doplněno.** |
| 1. **ke kapitole 2.1, str. 9**   Označení OPD coby programu z domácích zdrojů by mělo být upraveno, OPD je financován z převážné části z ESIF.  Odůvodnění:  Stávající text by mohl být chápán tak, že se jedná o program hrazený pouze ze státního rozpočtu ČR. | **Akceptováno.** |
| 1. **ke kapitole 2.3, str. 11**   Poslední větu na stránce doporučujeme doplnit následovně:  *„Tento rozvoj elektromobility představuje úroveň spotřeby elektřiny (po očištění o tramvajovou dopravu) 430 GWh, což odpovídá spotřebě zhruba 250 000 elektromobilů. Tato hodnota zhruba odpovídá dolní hranici intervalu* ***cíle počtu vozidel NAP CM (viz tabulka 1).“***  Odůvodnění:  Doplnění text vyjasní. | **Akceptováno.** |
| 1. **ke grafu 2, str. 12**   Modrá křivka v grafu by měla být zřejmě označena jako „nízký“, nikoliv „střední“ (zvážit také pro graf 4 na str. 29).  Odůvodnění:  Je třeba v textu jasně odlišovat scénáře obsažené v NAP CM a NAP SG. Graf by měl odpovídat NAP CM – tedy nízká a vysoká část intervalu (i z důvodu vazby na další části textu, např. kap. 2.4.2). Vysoký scénář NAP SG by odpovídal 800 tisícům vozidel. | **Akceptováno.** |
| 1. **ke kapitole 2.5, str. 18 (rovněž uvedeno na str. 26, kap. 3.4 a str. 35, kap. 4.4)**   V seznamu klíčových opatření by mělo být opatření „Podpora nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí“ zařazeno mezi „Přímé pobídky k nákupu vozidel.“  Odůvodnění:  K zařazení do pobídek k budování infrastruktury došlo zřejmě nedopatřením. | **Akceptováno.** |
| 1. **ke kapitole 3.2, str. 23**   Navrhujeme úpravu v poslední větě kapitoly: Jde mj. o reakci na aktuální vývoj na poli ~~evropské~~ legislativy EU, která tlačí výrobce do ~~na~~ vývoje a výroby lokálně bezemisních vozidel.  Odůvodnění:  Jde o drobnou úpravu upřesňující text. | **Akceptováno.** |
| 1. **ke kapitole 8.3.7, karta E12, str. 85**   Ve čtvrtém odstavci části karty E12 „Popis opatření“ navrhujeme úpravu formulace takto:  „V daném případě se jedná především o ~~reflexi~~ **prevenci** rizik plynoucích ze společného garážování vozidel s trakčním bateriovým systémem, dalších vozidel využívajících alternativní paliva a vozidel využívajících paliva konvenční.  Kartu E12 bychom rovněž zařadili spíše mezi právní/legislativní opatření.  Odůvodnění:  Slovo „prevence“ lépe zapadá do obsahu textu opatření.  Opatření v kartě E12 je podobné jako v kartě E6, karta by tak měla být zařazeno do stejné skupiny opatření. | **Akceptováno.** |
| 1. **k Příloze, str. 19**   Doporučujeme vypustit údaje o kapacitě baterií u FHEV a PHEV.  Odůvodnění:  Text byl psán k určitému datu, vzhledem k vývoji elektrických vozidel nemusí být uvedené údaje nadále/do budoucna validní; je tedy lepší je neuvádět. | **Akceptováno.** |
| 1. **k Příloze, str. 26**   Je možné aktualizovat informace o podpoře nákupu elektrických vozidel na Slovensku.  Odůvodnění:  V prosinci tohoto roku byl spuštěn nový dotační program – např. https://www.auto.cz/slovaci-vycerpali-vladni-dotace-na-elektromobily-za-par-minut-132503. | **Akceptováno.** |
| **Svaz průmyslu a dopravy ČR** | **Zásadní připomínky:**   1. **Ke kapitole 1.1 – Obecná východiska pro zpracování aktualizace NAP CM**   Do odrážky k OP Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost na str. 7 požadujeme doplnit nový odstavec ve znění:  „***Program je dále zaměřen mj. na oblast energetické infrastruktury, což umožňuje podporu výstavby zkapalňovacích stanic na LNG včetně potřebné úpravy plynárenské infrastruktury a podporu činností umožňujících širší využití biometanu v oblasti dopravy.***“  *Odůvodnění*:  Jedná se o popis připravovaného OP TAK 2021 – 2027. Na tuto připomínku navazují další připomínky ohledně podpory výstavby zkapalňovací stanice LNG. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 1.2 – Shrnutí cílů aktualizace NAP CM**   Žádáme pod tabulku č. 1 doplnit nový text týkající se spotřeby energie v dopravě.  *Nový text*:  „*Podle Souhrnné energetické bilance ČR (MPO ČR, únor 2019) roste v průběhu posledních čtyřech statisticky zpracovaných letech (2013 až 2017) konečná spotřeba energie v dopravě v ČR tempem 9,19 PJ/rok (2,55 TWh/rok) a produkce oxidu uhličitého roste v dopravě tempem 0,68 Mt/rok.*  *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 1 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 1 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.*  *Zbývajících 80 až 90 % cílů v oblasti snižování spotřeby energie, i cílů v oblasti snižování emisí oxidu uhličitého v dopravě, bude zajištěno extramodálními úsporami, tedy převodem části přeprav z energeticky a emisně velmi náročné automobilové dopravy na energeticky méně náročnou dopravu kolejovou. Příslušné investice do dopravní cesty i do vozidel, k zajištění vyšší kvality i vyšší kapacity jsou programově řešeny jak v oblasti železniční dopravy (výstavba vysokorychlostních železnic, elektrizace a stavba druhých traťových kolejích na silně zatížených konvenčních tratích, přechod na jednotný napájecí systém 25 kV), tak i v oblasti městské hromadné dopravy (rozvoj metra, tramvajové a trolejbusové dopravy).*  *Tato relace je vcelku logická, neboť potenciál extramodálních úspor je výrazně vyšší než potenciál intramodálních úspor. Intramodální úspory snižují spotřebu energie a emise typicky na 40 %, extramodální úspory snižují spotřebu energie a emise typicky na 15 %.*  *Podobně je to i s efektivitou investic. Individuálně vlastněné a individuálně využívané dopravní prostředky jsou velmi slabě využívány (například osobní automobil v ČR: střední časové využití 1,7 %, střední obsazení 26 %, tedy v součinu 0,43 %), zatímco dopravní prostředky veřejné hromadné dopravy (např. železniční vozidla, vozidla městské hromadné dopravy) jsou vyžívány z 20 % až 40 %, tedy o dva řády intenzivněji. To má zásadní vliv na efektivitu investic do snížení spotřeby energie i emisí. Proto bude i nadále veřejná hromadná doprava základním nástrojem ke snížení spotřeby energie v dopravě a dopravou produkovaných emisí.*“  *Odůvodnění*:  V prosinci 2020 dostala vláda ČR ke schválení aktualizovanou podobu Vnitrostátním plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu, který zavazuje ČR k cílům v oblasti snižování konečné spotřeby energie i v oblasti snižování produkce oxidu uhličitého. Národní akční plán časté mobility je potřebný vnímat jako podpůrný plán ke splnění cílů v oblasti energetiky a klimatu. | **Akceptováno jinak.**  V principu lze se závěry v tomto příspěvku souhlasit. Daný text navrhujeme uvést do analytické části (Příloha).  **SP ČR**  Děkujeme za akceptaci textu. Dáváme ke zvážení, zda alespoň vyplývající závěry a vazba na Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu by se neměla objevit v hlavním materiálu, a to např. následovně:  Čistá mobilita má tři hlavní cíle:   1. snižování spotřeby energie (viz vazba na vládou ČR schválený Vnitrostátní plán v oblasti energetiky a klimatu, zpracovaný MPO ČR, 2. snižování emisí oxidu uhličitého (viz vazba na vládou ČR schválený Vnitrostátní plán v oblasti energetiky a klimatu, zpracovaný MPO ČR), 3. snižování emisí zdraví škodlivých látek (viz vazba na vládou ČR schválený Národní plán snižování emisí).   Odůvodnění:  Jiná připomínka uvádějící přinos Národního akčního plánu čisté mobility pro plnění Národního plánu snižování emisí (viz výše, ad c) byla do materiálu v rámci jeho současné aktualizace doplněna (viz materiál, strana 9, nová kapitola 1.3).  Proto je vhodné v rámci vyváženosti textu stejným způsobem zapracovat do materiálu i navrženou připomínku SP ČR týkající se energie a emisí oxidu uhličitého, uvádějící přinos Národního akčního plánu čisté mobility pro plnění Vnitrostátního plánu v oblasti energetiky a klimatu (viz výše, ad a, ad b) – zařadit ji na stranu 8 na konec kapitoly 1.2. Dle našeho názoru není vhodné, aby se NAP ČM propojoval pouze s jedním ze tří sledovaných cílů.  **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 2.5 – Klíčová opatření pro plnění cílů (Elektromobilita)**   Mezi klíčové opatření v oblasti „*Přímé pobídky k budování infrastruktury pro alternativní paliva*“ žádáme doplnit také opatření „***Podpora budování neveřejné dobíjecí infrastruktury pro subjekty státní správy a samosprávy a jimi zřízené organizace***“.  *Odůvodnění*:  Dostupná infrastruktura alternativních paliv je klíčová i v sektoru státní správy a samosprávy, opatření se doplňuje s pobídkami na nákup vozidel. Tuto možnost zmiňuje rovněž karta opatření S10. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 3.3.3 – Rozvoj výroby biometanu pro využití v dopravě**   Požadujeme doplnit do kapitoly „*Rozvoj výroby biometanu pro využití v dopravě*“ i LNG obnovitelného původu.  *Dále požadujeme úpravu prvních dvou odstavců*:  „*Pokud má být zemní plyn v segmentu dopravy vnímaný širokou veřejností jako ekologické palivo je nezbytné jeho postupné nahrazování pokročilým biometanem. Česká republika je vázána cíli plnění podílu OZE v dopravě. Významný potenciál částečné náhrady zemního plynu (CNG) lze spatřovat ve formě pokročilého biometanu (bioCNG,* ***bioLNG****).*  *Rozvoj výroby biometanu pro dopravu v ČR je tudíž strategickým cílem NAP CM, který má usnadnit* ***výstavbu zkapalňovacích stanic na bioLNG a****~~jak~~ konverzi bioplynových stanic (BPS) na výrobny biometanu****.******Dále je nutné****~~, tak~~ zajistit potřebné vstupy pro výrobu pokročilého biometanu,* ***v potřebném rozsahu zajistit úpravu stávajících plynárenských sítí*** *a v maximální míře zjednodušit podmínky připojení výroben biometanu do plynárenské sítě.*“  *Odůvodnění*:  Biometan v dopravě lze využít ve stlačené (CNG) i zkapalněné (LNG) formě zemního plynu. Každé z těchto paliv má jinou cílovou skupinu uživatelů. Podporou zdrojů bioLNG, tzn. zkapalňovací stanice na LNG v ČR, lze dosáhnout rozšíření možností vykazování biometanu coby obnovitelné složky v dopravě. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 3.4 – Klíčová opatření pro plnění cílů (Zemní plyn)**   Žádáme doplnit mezi „*Přímé pobídky k budování infrastruktury pro alternativní paliva*“ také bod „***Podpora výstavby zkapalňovacích stanic na LNG***“.  *Odůvodnění*:  LNG je jedinou v současnosti dostupnou možností, jak zavést alternativní paliva do segmentu nákladní dopravy. V současné době neexistuje v ČR zkapalňovací stanice na LNG, je nutné ho dovážet ze zahraničí.  Přitom by zkapalňovací stanice na území ČR napomohla:   * diverzifikací zvýšení spolehlivosti dodávek LNG do plnících stanic; * omezení transportu LNG ze zahraničí a s tím související „emisní stopy“ tohoto transportu; * výrobě, popř. vykazování výroby a dodávek bioLNG v segmentu dopravy na území ČR.   Náklady na výstavbu a zprovoznění zkapalňovací stanice jsou vysoké (pořízení technologie, projektové a inženýrské práce, povolovací řízení v úplně nové oblasti s nejistým výsledkem apod.), zároveň trh a odbyt pro LNG v České republice dosud neexistuje.  V rámci dosavadních jednání o podobě budoucího OP TAK 2021 – 2027 zástupci MPO vyjádřili svou podporu tomuto návrhu a souhlasili s jeho zařazením do tohoto OP (je již uvedeno v poslední dostupné verzi návrhu OP TAK). | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 3.4 / 4.4 – Klíčová opatření pro plnění cílů (Zemní plyn / Vodík)**   Mezi klíčové opatření v oblasti právní/legislativní žádáme doplnit také opatření „***Odstranění bariér v oblasti garážování vozidel na zemní plyn***“. Obdobný text by měl být doplněn i mezi klíčová opatření u vozidel na vodík.  *Odůvodnění*:  Toto opatření ve výčtu chybí, ač jej NAP CM v textu zmiňuje. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 4.3.4 –** **Zlepšení regulatorního rámce vodíkové elektromobility**   Požadujeme z posledního odstavce na str. 32 vypustit text:  „*~~Je přitom třeba poukázat na potenciální konkurenční výhodu bateriových elektrických vozidel, na které se tyto zákazy nikterak nevztahují, aniž by bylo zřejmé, že jsou tato vozidla bezpečnější než vodíková vozidla.~~*“  *Odůvodnění*:  Cílem NAP CM by mělo být odstraňování bariér pro rozvoj alternativních paliv (viz předchozí připomínka), nikoliv jejich vytváření. Uvedená věta není pro text nezbytná, navíc je problematice bezpečnosti bateriových elektrických vozidel věnováno několik karet opatření. Text materiálu by měl pomoci rozptýlit domnělé pochybnosti o bezpečnosti jednotlivých pohonů, ne je posilovat. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 6.2 –** **Čistá mobilita v železniční dopravě**   Požadujeme upravit text kapitoly následovně:  „*Železniční doprava je v porovnání se silniční dopravou již za současných podmínek ekologičtějším druhem dopravy, především díky výrazně nižšímu jízdnímu odporu a zajištění elektrického pohonu vozidel za pomoci liniové elektrizace tratí* ***s vysokou účinností přenosu elektrické energie mezi vozidlem a trakčním vedením****. V dlouhodobé perspektivě je žádoucí především dosáhnout jejího maximálního přechodu ze spalovacích na elektrické motory na tratích, které dosud nejsou elektrizovány. Existující vozidla se spalovacími motory by se tak měla postupně vyřadit z provozu a nahradit je novými vozidly elektrickými, čímž dojde k výrazné úspoře emisí CO2 ze železniční dopravy. K tomu bude docházet jak rozšiřováním ~~tradičního řešení~~ liniové elektrizace tratí, které dosahuje nejvyšší energetické účinnosti, tak rovněž využíváním moderních vozidel využívajících bateriový nebo vodíkový pohon.*  *Česká republika má jeden z nejnižších podílů elektrizovaných tratí mezi evropskými státy (34 %) a aktuálně chybí rozsáhlá síť elektrizovaných železnic především v severní části České republiky****. Při přípravě nových elektrizací tratí by SŽDC měla mít podporu napříč resorty MD, MPO a MŽP.****~~, přičemž systematická liniová elektrizace severního území nastane reálně až po roce 2030.~~ Dalším problémem české železniční sítě je existence dvou hlavních trakčních soustav – stejnosměrné trakční soustavy 3 kV a střídavé trakční soustavy 25 kV, 50 Hz. Pro ~~řešení tohoto stavu~~* ***zahájení sjednocení soustav*** *byla dne 20. 12. 2016 schválena Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE. V návaznosti na tuto koncepci se předpokládá postupné sjednocení trakční soustavy na systém~~u~~ 25 kV, 50 Hz ~~s jednotnou fází~~, které zajistí další energetické úspory v liniové elektrizaci tratí a umožní snížení investičních i provozních nákladů pro další rozšiřování elektrizace.*  *Z technického hlediska je další rozšiřování čistých pohonů na železnici možné více způsoby. Energeticky nejúčinnější řešení je zajištěním přímého trakčního pohonu pomocí liniové elektrizace. Toto řešení však s sebou přináší také značné investiční náklady a je vhodné především pro tratě s dostatečným provozním zatížením, a to nejen v osobní dopravě, ale také tam, kde existuje pravidelná nákladní doprava. Další možností je rozšíření vozidel s akumulátory, které je vhodné využívat především v kombinaci s liniovou elektrizací, kdy se tato vozidla mohou dobíjet i během jízdy pod trolejí a akumulovanou energii využít k další jízdě v úseku bez trakčního vedení. Zejména v případě nemožnosti kombinace jízdy pod trakčním vedením a v úseku bez elektrizace (případně v případech, kdy je podíl úseku s trakčním vedením příliš malý) je možné využít rovněž vozidla s vodíkovým pohonem, která ovšem mají nejnižší účinnost přenosu energie v rámci čistých vozidel.* ***V případech, kdy je podíl úseku s trakčním vedením příliš malý, se musí prověřit jeho prodloužení, aby nemuselo být vozidlo vybaveno vodíkovým pohonem s nejnižší účinností přenosu energie. Problematika provozních i pořizovacích nákladů dvouzdrojových vozidel musí být individuálně posouzena pro konkrétní vozební rameno či trať. Teprve na základě srovnání lze určit, zda-li je výhodnější investice do infrastruktury (elektrizace) nebo do dvouzdrojových vozidel.***  *V případě nákladní dopravy je pak použitelné především řešení s rozšiřováním liniové elektrizace s ohledem na potřebu přenášeného výkonu. Pomocný akumulátorový pohon je využitelný zejména pro posun v případě, kdy technologie nakládky neumožňuje instalaci trakčního vedení.*  *…*  *Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že cílem NAP CM je umožnit* ***další elektrizaci sítě SŽDC a****elementární rozvoj dvouzdrojových vozidel. Je proto žádoucí hledat cesty, jak v budoucnosti podpořit nákup těchto vozidel z veřejných zdrojů.*  ***SŽDC v současné době má v projektové přípravě mnoho úseků tratí k elektrizaci, které při jejich zdárnému dokončení povedou k naplňování cílů NAP CM. Neméně důležité jsou dosud rozpracované dokumentace ve stupni studie proveditelnosti prověřující obhajobu elektrizace tratě/vozebního ramene po stránce ekonomické, dopravní, územní a technické.***  ***Pro naplňování NAP CM je žádoucí, aby SŽDC stále a plynule prověřovala vhodné tratě k liniové elektrizaci. Rozvojem elektrizace tratí SŽDC dále vytváří podmínky k plnění Usnesení vlády č. 978/2015 a Usnesení vlády č. 362/2015. Vedle toho by rovněž měly být vytvořeny podmínky pro obnovu kolejových vozidel, které efektivně umožní využití investic vložených do infrastruktury.***  *~~Protože je však zřejmé, že se v tomto případě nejedná o universální cestu, jak zajistit vyřazení drážních vozidla se spalovacími motory z provozu, je vedle využití EMU jednotek vhodné sledovat možnost aplikace vodíku na železnici. Minimálně by se mělo jednat o přechodné řešení k zajištění bezemisní železniční vozby, použitelné do doby rozvoje liniové elektrizace železnic na severu ČR, kdy by ji měla nahradit závislá elektrická trakce napájená z trakčního vedení, případně v kombinaci s akumulátory. Konkrétně by se měla prověřit technická a ekonomická reálnost převedení vozby z naftového na vodíkový pohon u státem objednávaných rychlíků na linkách R 14 A (Pardubice – Liberec), R 14 B, R 21 (Praha-Tanvald), R 22 (Kolín-Mladá Boleslav-Česká Lípa-Rumburk), R 24 (Praha-Rakovník), R 25, R 26 (Praha-Písek-České Budějovice) a R 27 (Ostrava-Opava-Krnov-Olomouc).~~*  *~~Cílem NAP CM je v tomto smyslu zahájení zavedení vodíkových železničních souprav, kde by vodíkové železniční soupravy měly být využity k přispění naplnění širších energetických a environmentálních cílů, pokud jde o snížení energetické náročnosti dopravy a odstranění její závislosti na fosilních palivech. Za tímto účelem by měla jednak vzniknout studie příležitostí vodíkové mobility na železnici a zároveň by měly být hledány cesty, jak v budoucnosti podpořit nákup vodíkových lokomotiv z veřejných zdrojů. Vedle toho by se měly připravit normy na homologizaci těchto souprav.~~*  *~~Nákup a provoz drážních vozidel s alternativním pohonem bude zohledněn při zajištění objednávky dálkové osobní dopravy Ministerstvem dopravy a jeho zohlednění bude doporučeno jednotlivým krajům včetně možnosti zajištění příspěvku pro objednávku regionální osobní dopravy. V případě nákladní dopravy bude posouzena možnost zajištění spolufinancování části vícenákladů spojených se zajištěním čistého vozidla dopravci.~~*“  *Odůvodnění*:  Jedná se o doplnění a upřesnění textu. | **Akceptováno částečně.**  V principu lze s doplněním souhlasit, ovšem text se jeví ve vztahu k liniové elektrizaci až příliš detailní, což jde nad rámec tohoto dokumentu. Nelze akceptovat požadavek na výrazné zkrácení textu ve vztahu k vodíkové železniční dopravě. Daná problematika je řešena například v Německu a nevidíme důvod, proč by ČR měla jít zcela jinou cestou.  *„Železniční doprava je v porovnání se silniční dopravou již za současných podmínek ekologičtějším druhem dopravy, především díky výrazně nižšímu jízdnímu odporu a zajištění elektrického pohonu vozidel za pomoci liniové elektrizace tratí* ***s vysokou účinností přenosu elektrické energie mezi vozidlem a trakčním vedením****. V dlouhodobé perspektivě je žádoucí především dosáhnout jejího maximálního přechodu ze spalovacích na elektrické motory na tratích, které dosud nejsou elektrizovány. Existující vozidla se spalovacími motory by se tak měla postupně vyřadit z provozu a nahradit je novými vozidly elektrickými, čímž dojde k výrazné úspoře emisí CO2 ze železniční dopravy. K tomu bude docházet jak rozšiřováním ~~tradičního řešení~~ liniové elektrizace tratí, které dosahuje nejvyšší energetické účinnosti, tak rovněž využíváním moderních vozidel využívajících bateriový nebo vodíkový pohon.*  *Česká republika má jeden z nejnižších podílů elektrizovaných tratí mezi evropskými státy (34 %) a aktuálně chybí rozsáhlá síť elektrizovaných železnic především v severní části České republiky****. Při přípravě nových elektrizací tratí by SŽDC měla mít podporu napříč resorty MD, MPO a MŽP.****~~, přičemž systematická liniová elektrizace severního území nastane reálně až po roce 2030.~~ Dalším problémem české železniční sítě je existence dvou hlavních trakčních soustav – stejnosměrné trakční soustavy 3 kV a střídavé trakční soustavy 25 kV, 50 Hz. Pro ~~řešení tohoto stavu~~* ***zahájení sjednocení soustav*** *byla dne 20. 12. 2016 schválena Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE. V návaznosti na tuto koncepci se předpokládá postupné sjednocení trakční soustavy na systém~~u~~ 25 kV, 50 Hz ~~s jednotnou fází~~, které zajistí další energetické úspory v liniové elektrizaci tratí a umožní snížení investičních i provozních nákladů pro další rozšiřování elektrizace.*  *Z technického hlediska je další rozšiřování čistých pohonů na železnici možné více způsoby. Energeticky nejúčinnější řešení je zajištěním přímého trakčního pohonu pomocí liniové elektrizace. Toto řešení však s sebou přináší také značné investiční náklady a je vhodné především pro tratě s dostatečným provozním zatížením, a to nejen v osobní dopravě, ale také tam, kde existuje pravidelná nákladní doprava. Další možností je rozšíření vozidel s akumulátory, které je vhodné využívat především v kombinaci s liniovou elektrizací, kdy se tato vozidla mohou dobíjet i během jízdy pod trolejí a akumulovanou energii využít k další jízdě v úseku bez trakčního vedení. Zejména v případě nemožnosti kombinace jízdy pod trakčním vedením a v úseku bez elektrizace (případně v případech, kdy je podíl úseku s trakčním vedením příliš malý) je možné využít rovněž vozidla s vodíkovým pohonem, která ovšem mají nejnižší účinnost přenosu energie v rámci čistých vozidel.*  *V případě nákladní dopravy je pak použitelné především řešení s rozšiřováním liniové elektrizace s ohledem na potřebu přenášeného výkonu. Pomocný akumulátorový pohon je využitelný zejména pro posun v případě, kdy technologie nakládky neumožňuje instalaci trakčního vedení.*  *…*  *Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že cílem NAP CM je umožnit* ***další elektrizaci sítě SŽDC a****elementární rozvoj dvouzdrojových vozidel. Je proto žádoucí hledat cesty, jak v budoucnosti podpořit nákup těchto vozidel z veřejných zdrojů.*  *Protože je však zřejmé, že se v tomto případě nejedná o universální cestu, jak zajistit vyřazení drážních vozidla se spalovacími motory z provozu, je vedle využití EMU jednotek vhodné sledovat možnost aplikace vodíku na železnici. Minimálně by se mělo jednat o přechodné řešení k zajištění bezemisní železniční vozby, použitelné do doby rozvoje liniové elektrizace železnic na severu ČR, kdy by ji měla nahradit závislá elektrická trakce napájená z trakčního vedení, případně v kombinaci s akumulátory.*  *Nákup a provoz drážních vozidel s alternativním pohonem bude zohledněn při zajištění objednávky dálkové osobní dopravy Ministerstvem dopravy a jeho zohlednění bude doporučeno jednotlivým krajům včetně možnosti zajištění příspěvku pro objednávku regionální osobní dopravy. V případě nákladní dopravy bude posouzena možnost zajištění spolufinancování části vícenákladů spojených se zajištěním čistého vozidla dopravci.*“  **SP ČR**  Děkujeme za akceptovanou část textu. U části týkající se vodíku se jedná zřejmě o nedorozumění. Svaz vůbec nerozporuje potřebu rozvoje alternativních řešení na železnici, naopak je podporuje.  Pouze jsme chtěli upozornit, že je třeba vždy posoudit, zda místo čisté elektrizace sítě, která je obecně nejvhodnější, by mělo být přikročeno k využití jiných řešení např. pomocí zmiňovaného vodíkového pohonu (v případě příliš vysokých investičních nákladů na elektrizaci sítě apod.). To se týká především posuzování konkrétních vozebních ramen. Proto žádáme o doplnění textu, aby byla jasně patrná nutnost tohoto posouzení.  **Žádáme tedy ještě doplnit text následovně**:  „…  *Zejména v případě nemožnosti kombinace jízdy pod trakčním vedením a v úseku bez elektrizace (případně v případech, kdy je podíl úseku s trakčním vedením příliš malý) je možné využít rovněž vozidla s vodíkovým pohonem, která ovšem mají nejnižší účinnost přenosu energie v rámci čistých vozidel.* ***V případech, kdy je podíl úseku s trakčním vedením příliš malý se musí prověřit jeho prodloužení, aby nemuselo být vozidlo vybaveno vodíkovým pohonem s nejnižší účinností přenosu energie. Problematika provozních i pořizovacích nákladů dvouzdrojových vozidel musí být individuálně posouzena pro konkrétní vozební rameno či trať. Teprve na základě srovnání lze určit zda-li je výhodnější investice do infrastruktury (elektrizace) nebo do dvouzdrojových/vodíkových vozidel.*** *V případě nákladní dopravy je pak použitelné především řešení s rozšiřováním liniové elektrizace s ohledem na potřebu přenášeného výkonu. Pomocný akumulátorový pohon je využitelný zejména pro posun v případě, kdy technologie nakládky neumožňuje instalaci trakčního vedení*  …“  Zároveň doplňujeme, že se v mezidobí díky legislativní úpravě změnil název SŽDC na Správa železnic, státní organizace.  **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 8.1.2 – S2 Implementace směrnice EU o čistých a energeticky účinných vozidlech**   V rámci části karty S2 „*Popis opatření*“ by měl být, pokud jde o cíle pro osobní a lehká užitková vozidla, doplněn text:  „***(pro první referenční období od 2. srpna 2021 do konce roku 2025 vozidla s emisemi do 50 g CO2/km, pro druhé referenční období od roku 2026 do roku 2030 pak pouze vozidla s emisemi nulovými)***“.  *Odůvodnění*:  Text je nezbytný pro vyjasnění charakteru cíle, vychází ze směrnice 2019/1161. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 8.1.12 – E6 Bezpečnost dobíjecí infrastruktury elektromobilů**   V rámci části karty E6 „*Popis opatření*“ požadujeme text upravit následovně: *Se zvyšujícím se počtem vozidel s pohonem na akumulovanou elektrickou energii na území ČR a EU lze očekávat významnou potřebu budovat adekvátní množství související dobíjecí infrastruktury.* ***Je nutné analyzovat, zvážit a v případě potřeby nastavit dodatečné bezpečnostní požadavky na dobíjecí místa a dobíjecí stojany.*** *~~Při současném nastavení předpisové základny, nejsou kladeny žádné bezpečnostní požadavky na samotná dobíjecí místa, ale ani na osazené dobíjecí stojany.~~*  *~~Naprosto zásadní~~* ***Důležitá*** *je rovněž rozmanitost umisťování dobíjecích míst, které mohou být umisťovány v hromadných garážích, podzemních prostorech v blízkosti čerpacích stanic apod. Je tedy ~~zcela nezbytné~~* ***potřebné*** *stanovit ~~potřebná~~* ***dodatečná*** *bezpečnostní opatření, kterými bude zajištěna nejen bezpečnost dobíjecích míst, avšak i ochrana jejich bezprostředního okolí, a to ve všech prostorech jejich možného výskytu, přičemž bude vždy umožněn bezpečný a efektivní zásah jednotek požární ochrany, včetně stanovení způsobu zachycení kontaminované vody použité pro hašení.*  *~~Stanovit povolený způsob dobíjení a eliminaci rizik způsobených laickou manipulací s dobíjecí stanicí a rizik spojených s připojením poškozeného zařízení ve vlastnictví majitele vozidla (poškozené kabely, dobíjecí kabely bez certifikace).~~*  *S ohledem na naprostou absenci tuzemských i zahraničních metodik a standardů bezprostředně aplikovatelných v podmínkách ČR bude toto vysoce specifické téma saturováno v rámci programů podpory VVI a získané poznatky následně ~~implementovány~~* ***navrženy*** *do odpovídajících právních předpisů, případně českých technických norem.*  *Klíčovým výstupem formulovaným na základě výzkumu bude stanovení podmínek požární ochrany ~~pro povolování výstavby~~ a ~~zásady~~* ***doporučení*** *pro provoz dobíjecích stanic (členění dle ČSN EN 61 851-1). ~~Dalším nezbytným~~* ***Důležitým*** *opatřením je stanovení pravidelných revizí přípojných a připojovacích zařízení.*  *Odůvodnění*:  Bezpečnost dobíjení a dobíjecí infrastruktury je důležitým tématem, v kartě E6 je však třeba provést několik úprav.  Text uvedený v prvním odstavci není zcela pravdivý. Dobíjecí stojany a dobíjecí stanice jsou předmětem certifikace, jsou tedy bezpečné, stejně tak jsou kladeny požadavky na dobíjecí místa, na kterých jsou dobíjecí stanice stavěny. Navrhujeme tedy nahrazení textu větou o nastavení dodatečných bezpečnostních požadavků.  Pokud jde o text ve třetím odstavci, nelze stanovit povolený nebo nepovolený způsob dobíjení. Každý uživatel předchází přirozeně vzniku požáru.  Pokud jde o úpravy v posledním odstavci této části karty E6, HZS je účastníkem konzultačního procesu, jejich stanovisko má pouze doporučující charakter.  Dále jsou v kartě provedeny související úpravy textu. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 8.1.13 – E7 Zajištění bezpečného a efektivního zdolávání mimořádných událostí za účasti elektromobilů**   V rámci části karty E7 „*Popis opatření*“ požadujeme text upravit následovně:  *Již v současné době, kdy je na pozemních komunikacích jen minimum vozidel s pohonem na akumulovanou elektrickou energii, lze identifikovat* ***ojedinělé*** *případy jejich požárů. S předpokladem ~~jejich výrazného~~ nárůstu* ***vozů na elektrický pohon*** *je ~~nezbytné~~* ***potřebné*** *řešit zajištění adekvátních hasebních a záchranných postupů s důrazem na bezpečnost osob a jednotek požární ochrany* ***(např. prostřednictvím využití e-callu anebo specifických poznávacích značek)****.*  *Současné konvenční metody hašení se jeví jako neefektivní a hašení se tak omezuje spíše na pouhé ochlazování a zabraňování rozšiřování vzniklého požáru.*  *Navrhnout způsob identifikace vozidel s trakčním bateriovým systémem (katalogizace EV a HEV). Je nezbytné navrhnout bezpečné a efektivní postupy jednotek požární ochrany u různých konfigurací vozidel při mimořádných událostech a vybavit jednotky požární ochrany nezbytnými technickými prostředky pro provedení hasebního zásahu.*  *Kodifikovat způsob záznamu události/nehody vozidel s trakčním bateriovým systémem. Tak, aby byla jasná klasifikace poškozeného vozidla ~~jako nebezpečného~~ v návaznosti na přepravu a servis. Definovat body, kdy lze klasifikaci vozidla změnit, například provedením servisní prohlídky po nehodě.*  *Odůvodnění*:  Úpravy v prvním odstavci slouží k vyjasnění textu a doplnění konkrétního příkladu opatření.  Ke třetímu odstavci: Do budoucna budou jezdit v ČR ve větší míře i tato vozidla a je nutné se připravit i na hašení vozů, která mají jak baterii, tak nádrž na vodík. Proto by se text třetího odstavce (identifikace, postupy, …) měl týkat i vozidel s palivovým článkem (na vodík).  K úpravě v posledním odstavci: Nelze tvrdit, že by vozidla na alternativní pohon mohla být více či méně nebezpečná. Splňují stejné podmínky NCAP jako vozidla na konvenční pohon. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 8.1.14 – E8 Bezpečnost servisování elektromobilů**   Cíl opatření i jeho popis v kartě E8 by měly reflektovat existující aktivity související s návrhem zákona o bezpečnosti práce v souvislosti s provozem vyhrazených technických zařízení (viz sněmovní tisk 535) a připravovaným nařízením vlády, které nahradí nyní platnou vyhlášku 50/1978 Sb. (tedy obsah karty E2). Je třeba mít tuto separátní kartu opatření, nelze problematiku zahrnout pod další existující karty?  Druhý odstavec v části karty „*Popis opatření*“ navrhujeme upravit takto:  „*V současné době lze identifikovat zásadní nedostatky jak z pohledu preventivních opatření, ~~kladených na prostory pro servis elektromobilů,~~ tak z pohledu provedení hasebního zásahu jednotkami požární ochrany. Doposud je hašení bateriových systémů realizováno konvenčními metodami a hasivy, přičemž nelze tyto zavedené postupy považovat za dostatečně efektivní.*“  *Odůvodnění*:  Tvrzení, že zcela chybí či se nepřipravují opatření související se servisováním vozidel na elektrický pohon, není zcela pravdivé. Karta by měla být adekvátně upravena. | **Akceptováno.** |
| 1. **ke kapitole 8.1.15 – E9 Účtování / vykazování nákladů za palivo na služebních cestách pro elektromobily**   V pátém odstavci části karty E9 „*Popis opatření*“ navrhujeme doplnit text:  „*V případě domácího dobíjení služebních vozidel bohužel neexistuje žádná metodika ohledně zjištění nákladů vynaložených zaměstnancem na dobíjení služebního vozidla.* ***Diskutována a vyjasněna by měla být též problematika týkající se přiřazení a vyúčtování jízd pro soukromé/služební účely v souvislosti s dobíjením vozidla na různých typech dobíjecích bodů.***“  V posledním odstavci a do kolonky „*Spolupráce*“ žádáme doplnit k *ERÚ* také ***ČSÚ*** a dále aktualizovat celý text dle již uskutečněných kroků.  Mezi spolupracující subjekty žádáme doplnit také ***MF***.  *Odůvodnění*:  U pátého odstavce se jedná o doplnění dalšího aspektu, který je třeba řešit. Na rozdíl od vozidel na naftu a benzín (čerpací stanice) je situace u elektrických vozidel komplexnější – dobíjení u zaměstnavatele, doma a na veřejných dobíjecích stanicích. Rovněž nemusí být u domácího dobíjení k dispozici chytrý wallbox.  Doplnění ČSÚ odpovídá již realizovaným jednáním a aktivitám (viz i vazba na zákoník práce, § 189). Relevantní vyhláška MPSV je již po MPŘ a měla by v následujících týdnech projít LRV a být schválena vládou. Tento postup je chápán jako přechodné řešení, stálé řešení by měla definovat v průběhu roku 2020 pracovní skupina.  MF musí být doplněno proto, že MPSV může upravovat jen náhrady za využití soukromých vozidel pro služební účely; při využití služebního vozidla je relevantní MF. | **Akceptováno.** MF odmítlo spolugesci, protože uvedené nespadá do gesce MF. |
| 1. **Ke kapitole 8.2.3 – S9 Podpora nákupu vozidla na alternativní paliva pro podnikatele (pro účely podnikání)**   V rámci části karty S9 požadujeme text upravit následovně:  Cíl opatření**:** *Podpora nákupu vozidel na alternativní paliva (vozidla na elektrický pohon/****baterie a****palivové články ~~pro podnikatele~~ a ~~LNG~~* ***zemní plyn*** *kamiony, včetně komunálních vozidel),* ***pro podnikatele*** *na celém území ČR.*  *Rozpočtový dopad / financování: V rámci OP TAK přepokládáme podporu nákupu ~~elektromobilů~~* ***elektrických vozidel*** *a****vozidel na zemní plyn*** *~~LNG kamionů~~ pro podnikatele. Celková alokace zatím není známa.*  *Odůvodnění*:  Text opatření by se měl vztahovat na všechna alternativní paliva a různé kategorie vozidel, odpovídat návrhu OP TAK. Nákladním vozidlům je pak specificky věnována karta S11. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 8.2.4 – S10 Podpora na pořízení vozidla s alternativním pohonem pro subjekty státní správy a samosprávy a jimi zřízené organizace**   Do části karty „*Cíl* *opatření*“ navrhujeme doplnit větu:  „***Důležité bude toto opatření i z pohledu implementace požadavků revize směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých vozidel*.**“  *Odůvodnění*:  Jedná se o doplnění dalšího významného důvodu pro toto opatření. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 8.3.5 – S17 Investiční podpora pro budování firemní infrastruktury pro elektromobily a vodík**   Požadujeme do názvu karty opatření doplnit za slovo *elektromobily* slovo ***LNG***. Navazující úprava celé karty opatření je vyznačena níže.  *Rozvoj trhu elektrických vozidel (klasické bateriové i ty s palivovým článkem) (kap. 2.4.1.)*  *Rozvoj infrastruktury dobíjecích stanic (kap. 2.4.2.)*  ***Rozvoj infrastruktury CNG a LNG plnících stanic (kap. 3.3.2.)***  *Rozvoj infrastruktury vodíkových plnicích stanic (kap. 4.3.1.)*  *Cílem opatření je podpořit penetraci elektromobilů (BEV a FCEV)* ***a nákladních vozidel na LNG***  *do firemních flotil pokrytím části nákladů spojených s instalací potřebné infrastruktury neveřejného charakteru.*  *Podmínkou pro využití dotace OP TAK by bylo pořízení a následné provozování* ***LNG vozidel a****elektromobilů (BEV a FCEV).*  *Typovým projektem v oblasti zavádění nízkouhlíkových technologií v dopravě budou pilotní projekty zaměřené na zavádění elektromobility a vodíkové mobility u podnikatelských subjektů tak, aby došlo k žádoucím synergiím s OP Doprava a Integrovaným regionálním operačním programem.*  *Způsobilé výdaje budou vynakládány na pořízení souvisejících technologií, dobíjecích a plnicích stanic.*  *Výstupem projektu bude rozšiřování ~~dobíjecí~~ infrastruktury* ***neveřejných stanic na alternativní paliva*** *a počtu ~~elektromobilů~~* ***vozidel na alternativní paliva*** *v ČR.*  *Pokračování v tvorbě operačních programů v takové struktuře, aby minimálně 25 % veškeré alokace na podporu v této oblasti bylo směřováno do rozvoje infrastruktury* ***LNG a****vodíkových plnicích stanic pro hromadnou (především FCEB) a nákladní dopravu, firemní flotily a příp. zásilkovou dopravu.*  *Podpora výstavby neveřejných plnicích stanic v rámci IROP pro dopravní podniky využití velkých flotil vozidel veřejné dopravy.*  *Úspěšné projekty budou prezentovat mobilitu jako nízkoemisní a nízkonákladový dopravní prostředek ve velkých aglomeracích.*  *Operační program* ***Technologie a aplikace*** *pro ~~K~~****k****onkurenceschopnost*  *Integrovaný regionální operační program*  *Odůvodnění*:  Cílovou skupinou pro alternativní palivo LNG jsou subjekty provozující nákladní silniční dopravu. Tyto firmy, více než jiné subjekty na trhu, požadují kontrolu nad vlastními dodávkami paliva, které je pro ně klíčovým výrobním faktorem. Z toho důvodu především větší dopravci preferují vlastní čerpací stanice nad těmi veřejnými.  Výstavba vnitropodnikových plnících stanic na LNG je dle našeho názoru dalším logickým krokem pro rozšiřování infrastruktury LNG stanic poté, co v roce 2021 již budou v provozu první veřejné plnící stanice. Toto opatření přispěje k rychlejšímu rozšíření LNG jakožto alternativního paliva v nákladní dopravě.  V rámci dosavadních jednání o podobě budoucího OP TAK 2021 – 2027 zástupci MPO vyjádřili svou podporu tomuto návrhu, uvedené aktivity jsou uvedeny v současném znění návrhu OP TAK. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 8.3 – Přímé pobídky pro budování infrastruktury pro alternativní paliva**   Požadujeme doplnit novou kartu opatření „***Px Podpora výstavby zkapalňovacích stanic na LNG***“. Navrhované znění nové karty opatření je níže.  *Navržené znění*:   |  |  | | --- | --- | | ***Px Podpora výstavby zkapalňovacích stanic na LNG*** | | | ***Návaznost na strategický cíl*** | ***Rozvoj výroby LNG a biometanu pro využití v dopravě (kap. 3.3.3.)*** | | ***Cíl opatření*** | ***Cílem opatření je diverzifikace zdrojů LNG díky výstavbě tuzemských zdrojů – zkapalňovacích stanic LNG. Dalším cílem je úprava stávající plynárenské sítě, aby k ní bylo možné připojit zkapalňovací stanici.*** | | ***Popis opatření*** | ***Výstavba a zprovoznění zkapalňovacích stanic LNG v ČR umožní:***   1. ***diverzifikaci zdrojů LNG pro zásobování tuzemského trhu;*** 2. ***zkrácení transportních vzdáleností při zásobování tuzemské infrastruktury LNG, které by jinak byly zásobovány ze zahraničních terminálů, přičemž nejbližší terminál v Polsku je vzdálený 800 km od místa spotřeby v ČR. Některé z těchto terminálů navíc neumožňují nakládku LNG na železnice, je tedy nutné jej přepravovat silničními cisternami. Tuzemská výroba LNG mj. přispěje ke snížení emisí skleníkových plynů, které by jinak vznikly dopravou komodity LNG do plnících stanic;*** 3. ***zvýšení spolehlivosti dodávek LNG a zajištění vysoké kvality LNG pro konečné zákazníky. Vzhledem k nízké teplotě LNG (až -162 °C) působí jakákoliv manipulace a přeprava LNG negativně na jeho kvalitu (nežádoucí ohřívání a zvyšování tlaku).***   ***Pro připojení zkapalňovací stanice LNG je nutné provést dodatečné úpravy a s tím spojené investice na rozhraní přepravní a distribuční soustavy (jedná se o vznik dalšího přípojného místa).***  ***Zkapalňovací stanice umístěná na plynárenské sítí v ČR umožní výrobu LNG s certifikací původu bio-LNG.***  ***V období do roku 2027 je reálné uvažovat s výstavbou dvou zkapalňovacích stanic LNG v ČR (první do roku 2023, druhá do roku 2027).*** | | ***Příklad z praxe*** | ***Nákladově efektivní zkapalňovací stanici na LNG je vhodné umístit na rozhraní přepravní a distribuční plynárenské soustavy. Taková aplikace dosud v ČR neexistuje.*** | | ***Rozpočtový dopad / financování*** | ***Operační program Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost, SC 3.3*** | | ***Odpovědnost*** | ***MPO*** | | ***Spolupráce*** | ***MD*** | | ***Termín*** | ***2020 – 2027*** |   *Odůvodnění*:  Cílovou skupinou pro alternativní palivo LNG jsou subjekty provozující nákladní silniční dopravu. Tyto firmy, více než jiné subjekty na trhu, požadují kontrolu nad vlastními dodávkami paliva, které je pro ně klíčovým výrobním faktorem. Z toho důvodu především větší dopravci preferují vlastní čerpací stanice nad těmi veřejnými.  Výstavba vnitropodnikových plnících stanic na LNG je dle našeho názoru dalším logickým krokem pro rozšiřování infrastruktury LNG stanic poté, co v roce 2021 již budou v provozu první veřejné plnící stanice. Toto opatření přispěje k rychlejšímu rozšíření LNG jakožto alternativního paliva v nákladní dopravě.  V rámci dosavadních jednání o podobě budoucího OP TAK 2021 – 2027 zástupci MPO vyjádřili svou podporu tomuto návrhu a souhlasili s jeho zařazením do tohoto OP. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 8.3 – Přímé pobídky pro budování infrastruktury pro alternativní paliva**   Požadujeme doplnit novou kartu opatření ***prověřující výstavbu dobíjecí infrastruktury na majetku SŽDC.*** Cílem daného opatření by mělo být prověření realizovatelnosti požadavků infrastruktury dobíjecích stanic na nově budovaných či modernizovaných parkovacích plochách v přednádražích na veškerou infrastrukturu a zařízení SŽDC.  *Odůvodnění*:  V souvislosti s předpokládaným rozvojem elektromobily lze očekávat rostoucí zájem o možnost dobíjení u vlakových nádraží, které umožní kombinaci silniční a vlakové dopravy. Podobně jako v případě majetku státu, který spravuje ŘSD, by bylo vhodné, kdyby se zpřístupnění parkovacích ploch u přednádraží, které jsou ve správě SŽDC, řešilo systémovým způsobem a usnadnilo tak budování veřejné dobíjecí infrastruktury a naplnění cílů NAP CM v této oblasti. | **Akceptováno.** Do materiálu byla doplněna karta s názvem „Posouzení možnosti zahrnout elektromobilitu do Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“ s termínem realizace 6/2021. |
| 1. **Ke kapitole 8.4.1 – S18 Zvýhodněné parkování na jinak vyhrazených místech pro vozidla na alternativní paliva**   Do části karty „*Popis opatření*“ by měla být uvedena rovněž vodíková elektrická vozidla.  *Odůvodnění*:  Stejně jako bateriová elektrická vozidla, jsou i vozidla na vodík lokálně bezemisní, toto opatření by se tak mělo vztahovat i na ně. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 8.5.1 – S21 Začlenění čisté mobility do rámcových vzdělávacích programů na středních školách, akreditovaných vzdělávacích programů na vyšších odborných školách a akreditovaných studijních programů na vysokých školách**   Do části karty „*Analogické opatření v ČR*“ žádáme upravit termín očekávaného přijetí RVP: „*Po schválení RVP (očekáváno* ***do konce 1. pololetí 2020****~~v září 2019~~) začne platit pro školy dvouletá lhůta, během které by měly upravit své školní vzdělávací programy.*“  *Odůvodnění*:  Jedná se o formální připomínku reagující na současný stav schvalovacího procesu. | **Akceptováno.** |
| 1. **K seznamu opatření**   Navrhujeme zařadit karty opatření týkajících se ***zrychlení odpisů dobíjecích stanic a plnících stanic na vodík*** *(*případně i el. vozidel) a ***snížení odvodů z pořizovací ceny elektrického služebního vozidla využívaného i pro soukromé účely****.*  *Odůvodnění*:  Jedná se o opatření, která by mohla podstatným způsobem podpořit rozvoj čisté mobility, současně by byla bez významného negativního fiskálního dopadu. Byla během jednání nad aktualizací NAP CM rovněž diskutována, nicméně do finální verze dokumentu zařazena nebyla. | **Akceptováno částečně.** Zařazena karta S7 Odpisy na technologie dobíjecích a plnicích vodíkových stanic, kterou vede gesčně MF. Cílem je v rámci nastavení odpisových skupin v rámci zákona o daních z příjmů zohlednit životnost technologie dobíjecích a plnících vodíkových stanic. V rámci budoucích úprav zákona o daních z příjmů se primárně předpokládá integrace do dvou odpisových skupin do toliko dvou. Jedné pro movitý a druhé pro nemovitý majetek. Záměrem této změny je zjednodušení daňového systému odpisování. |
| 1. **K příloze, kapitole 1.1.4**   Text v prvním odstavci na str. 7 je třeba upravit takto: „*U osobních a lehkých užitkových vozidel je referenčním rokem rok 2021 (k tomuto roku je pro všechny nové osobní automobily platný cíl 95 g CO2/km), pro těžká užitková vozidla pak z období červenec 2019 – červen~~ec~~ 2020. V případě osobních a lehkých užitkových vozidel návrh definuje pojem nízkoemisního vozidla tak, že jde o vozidlo, které nepřekračuje limit 50 g CO2/km. V případě těžkých vozidel by****l*** *tento limit* ***nakonec stanoven komplexněji******(****~~měl být 350 g CO~~~~2~~~~/km~~* ***vozidlo se specifickými emisemi CO2 o více než polovinu nižšími, než jsou referenční emise CO2 všech vozidel podskupiny vozidel, do níž toto těžké vozidlo patří)****.*“  *Odůvodnění*:  Úpravy vychází z nařízení EP a Rady (EU) 2019/1242 (čl. 1 a čl. 3.12). | **Akceptováno.** |
| 1. **K příloze, kapitole 3.3.4**   Text v prvním odstavci na str. 61 týkající se kvót stanovených revizí směrnice 2009/33/ES by měl být upraven takto:  „*(kvóta pro ČR ~~46~~* ***41*** *% do konce roku 2025 a ~~70~~****60*** *% od 2026 do 2030 z veškerých veřejných zakázek v této oblasti).*“  *Odůvodnění*:  Text obsahuje hodnoty obsažené v původním návrhu EK, nikoliv ve finální schválené verzi směrnice. | **Akceptováno.** |
| **Doporučující připomínky:**   1. **K materiálu obecně (např. kap. 1.1)**   Doporučujeme doplnění čísel nařízení schválených v roce 2019 (**2019/631** a **2019/1242**), která stanovují emisní cíle CO2 pro nová osobní, lehká a těžká užitková vozidla; rovněž je užitečné uvést číslo revidované směrnice o energetické náročnosti budov (**2018/844**) a směrnice o podpoře čistých a energeticky účinných vozidel (**2019/1161**).  Dále dáváme ke zvážení, zda mezi seznamem strategických dokumentů uvádět pouze jeden ze zásadních legislativních aktů (směrnice o energetické náročnosti budov) – doporučujeme buď seznam rozšířit o další (viz legislativní akty uvedené v odstavci výše, např. směrnice 2018/2001 apod.), nebo tuto směrnici z této části textu vypustit.  Do úvodní části NAP CM by mohla být doplněna také stručná zmínka o zveřejnění **European Green Deal**.  *Odůvodnění*:  Doplnění čísel legislativních aktů usnadní čitatelu orientaci a jejich vyhledávání.  I další legislativní akty budou mít zásadní vliv čistou mobilitu – na podobu vyráběných a nově registrovaných vozidel v EU a infrastrukturu alternativních paliv. Není jasné, proč je v seznamu strategických dokumentů uveden pouze jeden z nich.  European Green Deal, aktivity a legislativa z něj vycházející bude mít nepochybně zásadní dopad na podobu (čisté) mobility v EU do budoucna. Pochopitelně není možné jej zahrnout do stávající aktualizace NAP CM, stručná zmínka o jeho uveřejnění by ale byla vhodná. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 2.1 – Východiska (Elektromobilita)**   Označení OPD coby programu z domácích zdrojů by mělo být upraveno, OPD je financován z převážné části z ESIF.  *Odůvodnění*:  Stávající text by mohl být chápán tak, že se jedná o program hrazený pouze ze státního rozpočtu ČR. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 2.3 – Očekávaný vývoj (Elektromobilita)**   Poslední odstavec kapitoly 2.3 na str. 11 navrhujeme upravit takto: „*Tento rozvoj elektromobility představuje úroveň spotřeby elektřiny (po očištění o tramvajovou dopravu) 430 GWh, což odpovídá spotřebě zhruba 250 000 elektromobilů. Tato hodnota zhruba odpovídá dolní hranici intervalu* ***cíle počtu vozidel NAP CM (viz tabulka 1)****.*“  *Odůvodnění*:  Doplnění text vyjasní. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 2.4.1 – Rozvoj trhu elektrických vozidel (Elektromobilita)**   Modrá křivka v grafu č. 2 (*Vývoj počtu elektromobilů s výhledem k roku 2030*) by měla být zřejmě označena jako „***nízký***“, nikoliv „*střední*“ (zvážit také pro graf 4 na str. 29).  *Odůvodnění*:  Je třeba v textu jasně odlišovat scénáře obsažené v NAP CM a NAP SG. Graf by měl odpovídat NAP CM – tedy nízká a vysoká část intervalu (i z důvodu vazby na další části textu, např. kap. 2.4.2). Vysoký scénář NAP SG by odpovídal 800 tisícům vozidel. |  |
| 1. **Ke kapitole 2.5 – Klíčová opatření pro plnění cílů (Elektromobilita)**   V seznamu klíčových opatření by mělo být opatření „***Podpora nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí***“ zařazeno mezi „*Přímé pobídky k nákupu vozidel*“.  *Odůvodnění*:  K zařazení do pobídek k budování infrastruktury došlo zřejmě nedopatřením. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 3.2 – Očekávaný vývoj (Zemní plyn)**   Navrhujeme úpravu v poslední větě kapitoly 3.2 na str. 23:  „*Jde mj. o reakci na aktuální vývoj na poli ~~evropské~~ legislativy* ***EU****, která tlačí výrobce* ***do*** *~~na~~ vývoj****e a výroby lokálně*** *bezemisních vozidel.*“  *Odůvodnění*:  Jde o drobnou úpravu upřesňující text. | **Akceptováno.** |
| 1. **Ke kapitole 8.3.7 – E12 Bezpečnost hromadného garážování za přítomnosti elektromobilů**   Ve čtvrtém odstavci části karty E12 „*Popis opatření*“ navrhujeme úpravu formulace takto: „*V daném případě se jedná především o ~~reflexi~~* ***prevenci*** *rizik plynoucích ze společného garážování vozidel s trakčním bateriovým systémem, dalších vozidel využívajících alternativní paliva a vozidel využívajících paliva konvenční.*“  Kartu E12 bychom rovněž zařadili spíše mezi právní/legislativní opatření.  *Odůvodnění*:  Slovo „prevence“ lépe zapadá do obsahu textu opatření.  Opatření v kartě E12 je podobné jako v kartě E6, karta by tak měla být zařazeno do stejné skupiny opatření.  Rovněž by bylo užitečné přeskupit další karty opatření, aby na sebe pořadím logicky lépe navazovaly (např. karta E4 po kartě E1; karty S1, E8 a E2 atd.) | **Akceptováno.** |
| 1. **K příloze, kapitole 2.1.1.1**   Doporučujeme vypustit údaje o kapacitě baterií u FHEV a PHEV na str. 19.  *Odůvodnění*:  Vzhledem k rychlému vývoji elektrických vozidel nemusí být uvedené údaje nadále/do budoucna validní. Proto je lepší je neuvádět. | **Akceptováno.** |
| 1. **K příloze, kapitole 2.1.2.4**   Doporučujeme aktualizovat informace o podpoře nákupu elektrických vozidel na Slovensku na str. 26.  *Odůvodnění*:  V prosinci 2019 byl spuštěn nový dotační program – např. <https://www.auto.cz/slovaci-vycerpali-vladni-dotace-na-elektromobily-za-par-minut-132503>. | **Akceptováno.** |
| **Českomoravská konfederace odborových svazů** | **Zásadní připomínka:**  **Obecně k návrhu**  Zadáním celoevropské strategie pro alternativní paliva z roku 2013, jak konstatovala Evropské komise, bylo vystoupení ze začarovaného kruhu, kdy není vybudována infrastruktura pro alternativní paliva kvůli nedostatečnému množství vozidel a automobilky tato vozidla nevyrábějí, protože neexistuje dostatečně silná poptávka ze strany spotřebitelů. Právě z tohoto důvodu byla schválena příslušná směrnice, která jednotlivé státy Unie zavázala, aby vytvořily národní strategii rozvoje alternativních paliv. Obsahem strategie měly být národní cíle počtu dobíjecích a plnicích stanic pro CNG, LNG a vodík do roku 2020 a 2025 a dále soubor opatření k naplnění těchto cílů.  Když byl v listopadu 2015 za účelem splnění tohoto požadavku přijat Národní akční plán čisté mobility, bylo zde konstatováno, že jednou z hlavních bariér rozvoje jednotlivých alternativních paliv je nedostatečná, či spíše zcela chybějící síť dobíjecích a plnicích stanic. V materiálu Aktualizace národního akčního plánu čisté mobility je sice detailně popsán scénář budoucího vývoje, avšak soubor opatření k naplnění určených cílů je pro ČMKOS poněkud nečitelný až absentující. Jsou např. uvedeny národní cíle počtu vodíkových plnicích stanic – 15 fungujících stanic v roce 2025 po celé ČR, nicméně je současně uvedeno, že počet stanic je odvozen z počtu vozidel, který je aktuálně však pouze hypotetickou predikcí. Uvedené má za následek nepřesvědčivost předložené koncepce, pokud lze o koncepci z hlediska jasně definovaných cílů a nástrojů k jejich dosažení vůbec hovořit.  Předložený materiál především postrádá koncepčnost v tom, že neodpovídá na zcela zásadní otázky související s vytvořením nástrojů pro dosažení vytyčených cílů. Nepřináší zejména např. u přechodu na elektromobilitu odpovědi na otázky, kdo, kde a jak bude vyrábět potřebnou energii, jak bude realizován provoz a následná likvidace elektromobilů, jaká bezpečnostní rizika s tím budou spojena a jak jsou na ně připraveny složky IZS.  Podle prognózy našeho západního souseda by Německo chtělo do roku 2030 navýšit počet čistě elektrických vozů v poměru ke zbytku tamního vozového parku na 20 %. K pohonu však potřebují i elektrická auta značné množství energie, kterou by místo čerpacích stanic museli řidiči natankovat ze zásuvek nebo dobíjecích stanic. Je tedy nutno zamyslet se v této souvislosti nad tím, pokud by si ČR stanovila obdobný cíl, jaký dopad by taková změna skladby vozového parku měl na spotřebu elektrické energie. Na konci roku 2018 bylo v ČR registrováno celkem 7 915 700 automobilů, z toho bylo 5 802 520 osobních. Oproti roku 2013 přibylo 982 221 osobních aut. Obdobné tempo nárůstu se dá očekávat i za dalších 10 let.  Podle dostupných statistických dat by tedy bylo možno předpokládat následující situaci.  Výše zmíněný 20 % podíl elektromobilů by za tohoto předpokladu znamenal 1 161 504 vozů. Za předpokladu, že průměrný český řidič najezdí ročně 15 000 km s průměrnou spotřebou 8 l/100 km jízdy, uspořilo by výše zmíněných více než milion elektromobilů ročně 1,4 miliardy litrů pohonných hmot.  Průměrná spotřeba aut s elektrickým pohonem se může pohybovat ve větším rozptylu než v případě použití spalovacích motorů. Je to dáno tím, že topení i klimatizace jsou u elektromobilů spínány zvlášť a mají svůj vlastní pohon a vlastní spotřebu energie. K ohřevu vzduchu v chladném počasí je zapotřebí energie navíc pro topná tělesa a kompresor klimatizace má také svůj vlastní zdroj v podobě dalšího elektromotoru. To má především v případě vytápění v chladném počasí za následek vyšší spotřebu elektrické energie na úkor dojezdu elektromobilu. Auta se spalovacím motorem využívají pro vytápění ve většině případů pouze odpadní teplo ze spalovacího motoru, které nemá vliv na kolísání spotřeby.  Německý autoklub ADAC provedl testy reálné spotřeby několika elektromobilů s výsledkem průměrné spotřeby 21 kWh/100 km. Při aplikaci této hodnoty by v případě 20 % podílu elektromobilů na silnicích Česká republika spotřebovala na nabíjení elektromobilů ročně přes 4 TWh elektrické energie, ve které jsou připočteny i ztráty při dobíjení, které činí přibližně 11 %.  Při přepočtu na možnosti jaderné energetiky se jedná o instalovaný výkon necelých 500 MW, který odpovídá výkonu jednoho bloku jaderné elektrárny Dukovany (srov. zdroj: https://oenergetice.cz/cista-mobilita/kompletni-prechod-cr-elektromobilitu-by-si-vyzadal/). Pro představu, české větrné, vodní a fotovoltaické elektrárny vyprodukovaly v roce 2018 přes 4,5 TWh elektřiny a celkový vývoz elektřiny v roce 2018 byl 13,9 TWh.  V případě ambicí nahradit všechna nyní registrovaná osobní auta elektromobily by byl při předpokladu rovnoměrného dobíjení v průběhu dne a roku zapotřebí zdroj o vyšším výkonu, než má jaderná elektrárna Temelín, tedy přibližně 2,3 GW. A pokud by se potřebná energie měla získávat pouze z obnovitelných zdrojů, bylo by nutné vybudovat více než 4x více instalovaného výkonu větrných, vodních a fotovoltaických elektráren a k tomu dostatečné množství akumulačních prostředků, než je instalováno doposud.  ČMKOS se nicméně ztotožňuje s vysloveným názorem, že v rámci podpory rozvoje elektromobility je nutno se zaměřit na následující hlavní témata:   * Podpora výstavby dobíjecí infrastruktury i po roce 2020 * Podpora nákupu vozidel a jejich provozu * Zajištění stabilního a predikovatelného regulatorního prostředí * Včasnost a kompatibilita legislativního procesu v ČR   Přičemž horizontálním problémem, který zpožďuje realizaci jakékoliv infrastruktury pro alternativní paliva (včetně vodíkových plnicích stanic), je současná vnitrostátní právní úprava týkající se procesu povolování výstavby dotčené infrastruktury (stavební zákon), jakož i její výklad.  Je nutno si tedy nejen stanovit minimální cíle, jak je v materiálu detailně rozpracováno, ale rovněž substantivně a včas rozpracovat prostředky k dosažení těchto cílů. Z tohoto pohledu nebudou postačovat úvahy předkladatele, které zatím nelze takto reálně naplnit. | **Vysvětleno.**  NAP CM je nástrojem implementace směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a má tedy sloužit k zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, nikoliv řešit odpověď na otázky kdo, kde a jak bude vyrábět potřebnou energii, to je úkolem Státní energetické koncepce (SEK).  SEK s elektromobilitou počítá (viz různé scénáře) a obsahuje i jeden z hlavních cílů, tj. zabezpečit výkonově přebytkovou výrobní bilanci založenou na diverzifikovaném palivovém mixu a efektivním využití disponibilních tuzemských primárních zdrojů. K tomu je také třeba vycházet z Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu, který byl připraven na základě požadavků nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu. V jeho rámci jsou rovněž hodnoceny souvislosti s elektromobilitou a zároveň se zde konstatuje, že provozovatel přenosové soustavy, tj. společnost ČEPS, a.s., důsledně analyzuje aktuální rizika spojená s vývojem výrobních kapacit v EU. Za tímto účelem a v souladu s nařízením EK 2019/943 každoročně zpracovává a vydává Hodnocení zdrojové přiměřenosti ES ČR. V Hodnocení zdrojové přiměřenosti ES ČR do roku 2040 (ČEPS, 2019) jsou na str. 10, 4.1.2 uvedeny scénáře spotřeby, které oba v souladu se SEK elektromobilitu obsahují. Kromě toho, flexibilitou energetické soustavy z hlediska výroby energie z obnovitelných zdrojů se specificky zabývá Národní akční plán pro chytré sítě, respektive jeho aktualizace „Národní akční plán pro chytré sítě 2019-2030“. I ten bere v potaz elektromobilitu s tím, že spolu s růstem počtu elektromobilů lze očekávat i zvýšené nároky na samotnou dobíjecí infrastrukturu (bez ohledu na realizaci místa dobití) z hlediska požadavků na soudobost a dostupnost potřebného nabíjecího výkonu v daném místě a čase, a tím i na distribuční soustavu.  Jak bude realizován provoz a následná likvidace elektromobilů, jaká bezpečnostní rizika s tím budou spojena a jak jsou na ně připraveny složky IZS se již řeší, jsou i zmiňované v některých kartách opatření, které připravilo GŘHZS. |
| **Sdružení místních samospráv ČR** | **Zásadní připomínky:**   1. str. 17, kapitola 2.5 Klíčová opatření pro plnění cílů   Mezi opatření požadujeme zařadit opatření:„Podpora nákupu vozidla na alternativní paliva pro občany“. I občané mohou při své individuální dopravě přispět k naplnění cílů čisté mobility. | **Neakceptováno.** Vysvětleno. Na úrovni vlády není politická podpora tomuto návrhu. V tomto bodě panuje shoda na úrovni 3 hospodářských členů vlády (předsedy vlády, místopředsedkyně vlády a ministryně financí a místopředsedy vlády, ministru průmyslu a obchodu a dopravy). Stát tedy v současnosti neuvažuje o podpoře na nákup elektromobilů pro fyzické osoby, nemůže tato karta opatření být v nyní předkládané aktualizaci NAP CM. Fyzické osoby mají možnost využít bezplatnou dálniční známku nebo parkování zdarma.  Podpora toho, aby bylo více nabíjecích stanic, pomůže rozšíření elektromobilů dlouhodobě, kdežto dotace přinese jen nárazové zvýšení počtu aut a nemá dlouhodobý efekt.  Převážná většina prodejů aut směřuje do firemních autoparků. U právnické osoby je značná pravděpodobnost, že to budou auta pořízená na konkrétní účel, kde elektrická auta mohou být efektivní. To jsou typicky rozvozová auta či dodávky, které se pohybují po městech.  **SMS ČR**: ROZPOR  Rozumíme, že v dané problematice není zatím politická podpora takovéhoto návrhu. Nicméně je nutné si uvědomit, že i občané mohou změnou typu pohonu svých automobilů výrazně přispět k naplnění opatření Národního akčního plánu čisté mobility. V odůvodnění uvádíte, že „není zatím politická podpora tomuto návrhu“ a právě z této textace je patrné, že není „zatím“ a není tedy vyloučeno, že v budoucnu pravděpodobně bude. Již nyní je podpora státu vozidel s alternativním zdrojem u veřejné dopravy, u municipalit, krajů, NNO se zakladateli z veřejného sektoru. Tedy dovolujeme si upozornit, že podpora státu v této oblasti čisté mobility ve skutečnosti vlastně je.  SMS ČR zastává názor, že Národní akční plán čisté mobility, by neměl být závislý na aktuálním politickém uspořádání či názorech, ale měl by reflektovat současný a budoucí zájem občanů o podporu vozidel s alternativními pohony. Aktuální způsoby podpory pro fyzické osoby zmíněné v textu Vašeho vypořádání považujeme za nedostatečné.  Národní akční plán čisté mobility by také tímto měl podpořit zlepšení kvality ovzduší pro občany obcí a měst, kde je smog z automobilové dopravy hlavním znečišťovatelem.  Zájem o elektromobily byl jasně prokázán například i v okolních zemích či v dalších státech Evropy, kde podpora vozidel s alternativním pohonem vzbudila velkou vlnu zájmu o tyto vozidla, ale i o problematiku obecně. |
| 1. str. 21, kapitola 2.6 Doporučení pro samosprávu   Zavádění nízkoemisních zón v malých obcích považujeme za nevhodné, a proto navrhujeme úpravu v textaci, aby se tak dělo jen ve větších městech. | **Vysvětleno.** Podle 8 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší není rozlišena velikost obcí pro zavádění nízkoemisních zón. Je na místních samosprávách, zda je vyhlásí.  Je přidána nová karta Ex usnadnění vjezdu elektrických vozidel do nízkoemisních zón. |
| 1. str. 25, kapitola 3.4 Klíčová opatření pro plnění cílů   Mezi opatření požadujeme zařadit opatření: „Podpora nákupu vozidla na alternativní paliva pro občany“. I občané mohou při své individuální dopravě přispět k naplnění cílů čisté mobility. | **Neakceptováno.** Vysvětleno. Viz připomínka č.1.  **SMS ČR**: ROZPOR, shodný s připomínkou č. 1  Rozumíme, že v dané problematice není zatím politická podpora takovéhoto návrhu. Nicméně je nutné si uvědomit, že i občané mohou změnou typu pohonu svých automobilů výrazně přispět k naplnění opatření Národního akčního plánu čisté mobility. V odůvodnění uvádíte, že „není zatím politická podpora tomuto návrhu“ a právě z této textace je patrné, že není „zatím“ a není tedy vyloučeno, že v budoucnu pravděpodobně bude. Již nyní je podpora státu vozidel s alternativním zdrojem u veřejné dopravy, u municipalit, krajů, NNO se zakladateli z veřejného sektoru. Tedy dovolujeme si upozornit, že podpora státu v této oblasti čisté mobility ve skutečnosti vlastně je. |
| 1. str. 38, kapitola 6.2 Čistá mobilita v železniční dopravě   V kapitole požadujeme více klást důraz na elektrifikaci regionálních železničních tratí. Regionální železnice skýtají velký potenciál k naplnění cílů čisté mobility, který plyne z jejich husté sítě, která často nevyžaduje jenom elektrifikaci, ale i komplexnější rekonstrukci. | **Neakceptováno. Vysvětleno.**  Daná problematika jde nad rámec působnosti NAP CM.  Elektrizace železnic je velmi důležité téma. Tématu elektrizace se v současnosti věnuje základní koncepční materiál MD „Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050“, kde je v rámci části 4.3.6. „Zajištění energií pro dopravu“ coby jedno opatření „Pokračovat v elektrizaci železniční a městské dopravy….“ Obdobně bude toto téma součástí nové dopravní politiky pro období 2021-2030. Do samotného NAP CM byla na základě návrhu SP ČR doplněna jen obecná formulace o potřebě součinnosti všech relevantních subjektů (MD, MPO, MŽP) při přípravě nové elektrizace tratí.  NAP CM se věnuje v zásadě tématice rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva. |
| 1. V dokumentu není řešena problematika cyklodopravy.   Cyklodopravu považujeme také za způsob čisté mobility. Tento typ dopravy požadujeme v dokumentu také řešit a náležitě rozpracovat. | **Vysvětleno.** Na straně 14 je řečeno, že strategií rozvoje elektromobility v tomto segmentu by měla být primárně řešena na regionální a místní úrovni. Na celostátní úrovni může být toto téma reflektováno v připravované Koncepci městské a aktivní mobility (gesce MD). Pokud jde o otázku podpory v této oblasti ze stran státu, za žádoucí lze považovat pokračování existující podpory vybraných typů vozidel kategorie L pro města a kraje v rámci NPŽP. Žádná nová opatření na úrovni státu se však v tuto chvíli nepředpokládají.  Problematiku cyklo dopravy či elektro cyklo dopravy by měla řešit Koncepce městské a aktivní mobility.  Nicméně, v souvislosti s tím, že NAP CM se věnuje v zásadě tématice rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva, je doplněna nová karta Ex - Vytvoření regulačního rámce v oblasti tzv. lehké elektromobility, jejímž cílem je vymezit určité základní legislativní předpoklady pro rozvoj tzv. lehké elektromobility (tj. pro jednotlivé typy vozidel kategorie L – elektrická jízdní kola, elektrické skútry atd.) a to jednak za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu, a dále k zajištění přístupnosti prostředí pro všechny uživatelé (včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace). |
| 1. V kapitolách 2.4.2. Rozvoj infrastruktury dobíjecích stanic, 3.3.2. Rozvoj infrastruktury CNG a LNG plnících stanic a 4.3.2. Rozvoj infrastruktury vodíkových plnících stanic požadujeme větší zdůraznění nutnosti plošného pokrytí České republiky vč. venkova. Zastáváme názor, že venkov by neměl zůstávat při zavádění infrastruktury pro čistou mobilitu opomíjen. | **Vysvětleno.** V principu v požadavkem souhlasíme, ale nemyslíme, že stát má možnost ovlivňovat provozovatele CNG/LNG stanic, kde budou dotyční budovat příslušnou infrastrukturu. |
| 1. V dokumentu požadujeme klást větší důraz na budování nízkoemisní veřejné dopravy, která by měla v budoucnu dosáhnout stavu 100 %. | **Neakceptováno.** Tento materiál je implementačním nástrojem směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Rozvojem veřejné dopravy se mají zabývat jiné dokumenty (např. Koncepce veřejné dopravy, projekty Smart Cities) |
| **Technologická agentura ČR** | **Zásadní připomínka:**   1. V rámci připomínkování materiálu bylo zjištěno, že TA ČR je v dokumentu vícekrát uvedena jako hlavní gestor, spolupracující, nebo hlavní zdroj pro zajištění financování, přičemž předsedovi TA ČR se neukládá v návrhu usnesení žádný úkol. Požadujeme zanesení úkolu. | **Akceptováno.** Usnesení doplněno. |
| **Doporučující připomínky:**   1. str. 57-58 subkapitola 8.1.9. E3 Bezpečnost převozu a zpracování použitých baterií na bázi lithia, dále také str. 60 subkapitola 8.1.12. E6 Bezpečnost dobíjecí infrastruktury elektromobilů část rozpočtový dopad / financování. Žádáme o upřesnění způsobu realizace tak, aby bylo zřejmé, zda resorty specifikují vlastní cíle a potřeby, kdo bude realizaci iniciovat a jaká by měla být spolupráce TA ČR na daném opatření. | **Vysvětleno.** Bude řešeno standardním způsobem v rámci specifikace podmínek jednotlivých veřejných soutěží programů realizovaných TAČR (např. prioritními výzkumnými cíli, které definují jednotlivé resorty), nebo formou iniciace výzkumných potřeb v programu veřejných zakázek. |
| 1. str. 60 subkapitola 8.1.12. E6 Bezpečnost dobíjecí infrastruktury elektromobilů. Žádáme o upřesnění očekávaných činností, které má TA ČR vykonávat v případě, kdy je uvedena v časti Rozpočtového dopadu / financování a zároveň není uvedena v části spolupráce  či odpovědnosti. Tato připomínka se týká i ostatních opatření, kde je TA ČR uvedena pouze v části Rozpočtového dopadu / financování (E7, E12, S24, P6). | **Akceptováno a vysvětleno.** TA ČR je doplněna do spolupráce ve zmíněných kartách. Spolupráce bude řešena standardním způsobem v rámci specifikace podmínek jednotlivých veřejných soutěží programů realizovaných TAČR (např. prioritními výzkumnými cíli, které definují jednotlivé resorty), nebo formou iniciace výzkumných potřeb v programu veřejných zakázek. |
| 1. str. 66 subkapitola 8.1.16. P1 Zjednodušení podmínek připojení výroben biometanu do plynárenské sítě část Spolupráce. Žádáme o upřesnění způsobu spolupráce - jakou formou by měla probíhat? | **Vysvětleno.** Spolupráce bude řešena standardním způsobem v rámci specifikace podmínek jednotlivých veřejných soutěží programů realizovaných TAČR (např. prioritními výzkumnými cíli, které definují jednotlivé resorty), nebo formou iniciace výzkumných potřeb v programu veřejných zakázek. |
| 1. str. 76 subkapitola 8.2.8. P2 Analýza potenciálu výroby bioLPG, syntetických paliv a „zeleného“ vodíku a podpora pilotních projektů část Odpovědnost. Upozorňujeme, že TA ČR může podporovat pouze takové činnosti, které jsou v souladu se zákonem 130/2002 Sb., tedy nikoliv pouze činnosti analytického charakteru. | **Bereme na vědomí.** |
| 1. str. 96 subkapitola 8.5.3. S23 Aktivní podpora výzkumu a vývoje v oblasti elektromobility a dalších alternativních paliv část Odpovědnost. Žádáme o upřesnění způsobu prosazování priorit. | **Vysvětleno.** V rámci strategických dokumentů (viz popis opatření) bude podpora elektromobility a dalších alternativních paliv uváděna jako prioritní. TA ČR jako spolupracující. |
| 1. str. 98 subkapitola 8.5.5. V5 Podpora specifických inovativních technologií ve vztahu k vodíkové mobilitě. V části Spolupráce žádáme o doplnění TA ČR vzhledem k tomu, že TA ČR je poskytovatelem resortních programů Doprava 2020+ a TREND, které jsou uvedeny v části Rozpočtový dopad / financování. | **Akceptováno.** |
| 1. str. 99 subkapitola 8.5.6. S25 Vytvoření příznivého podnikatelského prostředí v oblasti výroby baterií v České republice část Popis opatření. V rámci programu THÉTA navrhujeme reflexi skrze prioritní výzkumné cíle. Proto v této subkapitole doporučujeme rovněž zahrnutí TA ČR do části Odpovědnost nebo Spolupráce. Upozorňujeme na to,  že v přehledové tabulce v dokumentu je TA ČR zahrnuta v primární odpovědnosti, avšak tato informace nebyla do příslušné karty propsána. | **Akceptováno.** |
| 1. V rámci celého dokumentu žádáme o technickou úpravu, konkrétně sjednocení akronymu Technologické agentury České republiky na “TA ČR”. | **Akceptováno.** |
| **Svaz dovozců automobilů ČR** | Žádáme, aby v aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility 2019 bylo jednoznačně definováno, že státní podporu při prosazování čisté mobility zahrnuje plně hybridní vozidla (FHEV) a plně hybridním vozidlům bude v Aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility 2019 věnována buď samostatná kapitola, nebo jim bude v rámci části Elektromobilita věnována stejná pozornost jako bateriovým elektromobilům a budou uvedena konkrétní podpůrná opatření pro plně hybridní vozidla. Současně musí být rozšířena a vyjasněna definice elektrického vozidla v části 2.1.1 Přílohy k Aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility 2019, a to tak, že pro účely aktualizovaného Národního akčního plánu čisté mobility se za podporovaná vozidla budou považovat bateriová elektrická vozidla (BEV), plug-in hybridní elektrická vozidla (PHEV) a plně hybridní vozidla (FHEV). | **Vysvětleno.**  Tento materiál je implementačním nástrojem směrnice Evropského parlamentu a Rady **2014/94**/**EU** ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Dle definice pojmu elektrické vozidlo patří pouze bateriový elektromobil a plug-in hybrid. Proti podpoře plně hybridních vozidel je například směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel. Ta definuje čisté vozidlo, jako vozidlo s emisemi do 50 g CO2/km. Tento limit bohužel plně hybridní vozidla nesplňují.  Do 2.1 Východiska vložena věta:  Doplněn text:  *Je třeba vzít v potaz, že v letech 2020-2025 bude hybridní technologie tou, která pro toto období bude zajišťovat stanovené cíle, a to bez potřeby investic do infrastruktury. Vzhledem k současným cenám FHEV tato kategorie vozidel i bez dotačních či daňových podpor zaznamenává výrazný nárůst prodejů právě z důvodu nezávislosti na dobíjecí infrastruktuře. V návaznosti na Směrnici EP a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, která definuje požadavky na veřejné zadavatele při pořizování nových vozidel, jsou definována čistá vozidla určitým limitem CO2. Z tohoto důvodu budou prioritně podporovány nákupy vozidel splňující požadavky této směrnice. Po přechodné období uvažujeme i o podpoře FHEV zejména prostřednictvím NPŽP, který je zaměřen na podporu obcí a krajů při pořizování nových vozidel.* |
| **MV-GŘ HZS ČR** | **Zásadní připomínky:**   * + - 1. K str. 25 a větě: *Přetrvávající bariérou pro rozvoj vozidel na CNG představuje legislativě zakotvený požadavek ze současného znění vyhlášky MV č. 268/2011 o technických podmínkách požární ochrany staveb, který odkazuje na ČSN 73 6058.*   Nejedná se o bariéru, ale o požadavek na zajištění odpovídající bezpečnostní úrovně z hlediska požární ochrany. Na základě jakých podkladů bylo učiněno toto konstatování, že se jedná o bariéru. Již od roku 2011 jsou zde jednoznačně stanoveny technické podmínky, které nejsou odlišné od podmínek jiných evropských států. Chybí zde však zákonná opora, která by pro stavebníka ukládala povinnost, v případě výstavby hromadných garáží, zřídit povinně parkovací stání pro vozidla na plynná paliva.  Návrh opatření:  Jednoznačně stanovit zákonnou povinnost pro stavebníka (gesce MMR + MPO), v případě výstavby a rekonstrukce definovaného rozsahu stávajících hromadných garáží, povinnost zřídit definovaný počet parkovacích stání pro plynná paliva a zajistit tak požadované technické vybavení těchto hromadných garáží. | **Akceptováno.** Do karty S20 doplněno: …v nově budovaných **a** **rekonstruovaných** hromadných garáží. Přidáno i MPO. |
| * + - 1. Str. 32 a věta: *Proto je třeba včas zahájit diskuzi nad úpravou příslušné vyhlášky, aby v okamžiku postupného nástupu vozidel na vodíkový pohon nevznikl stejný problém se zákazem vjezdu těchto vozidel do podzemních garáží.*   **Viz předchozí připomínka.**  V ČR neexistuje zákaz parkování vozidel na plynná paliva, ale jsou jednoznačně stanoveny odpovídající technické podmínky (např. vybavení hromadných garáží detekcí a větráním), při jejich splnění je možné v hromadných garážích legitimně parkovat vozidla i na plynná paliva. | **Akceptováno.** Text změněn. |
| Kód opatření E6 - MV-GŘ HZS ČR může pouze nárokovat bezpečnost v rozsahu požární ochrany a v případě bezpečného a efektivního zásahu jednotkami požární ochrany.  Rozhodně nemůže přebírat zodpovědnost za obecnou bezpečnost, jako např. bezpečnost vyhrazených elektrických zařízení, stanovení prostředí vnějších vlivů apod.  Dobíjecí stanice je výrobek, za jeho uvedení na trh odpovídá MPO.  Z hlediska umístění dobíjecí stanice a související infrastruktury (ve stavbě, či mimo stavbu na volném prostranství) se jedná o aplikaci stavebního zákona - gesce MMR. | **Akceptováno**. Doplněno MPO a MMR jako spolugestoři. |
| **Doporučující připomínky:**  **1.** Ke kartě E12 Odpovědnost- MV-GŘ HZS ČR může pouze nárokovat bezpečnost v rozsahu požární ochrany a v případě bezpečného a efektivního zásahu jednotkami požární ochrany.  Rozhodně nemůže přebírat zodpovědnost za stavebně technické provedení hromadné garáže, kdy se jedná o aplikaci stavebního zákona - gesce MMR. | **Akceptováno.** MMR doplněno jako spolugestor. |
| 1. Kapitola 2.4.3. doplnit bod č.4 Zajištění odpovídající úrovně bezpečnosti v případě mimořádné události požár | **Akceptováno.** |
| 1. Str. 33- V řešených dominantních tématech zcela absentují oblasti bezpečnosti technologie a reakce na mimořádnou událost, z pohledu zájmu hájeného MV-GŘ HZS ČR se primárně jedná o mimořádnou událost požár, či „studenou“ mimořádnou událost - únik plynu ze zásobníků, dopravní nehoda, apod. | **Akceptováno.** Doplněn odstavec. |
| 1. Str. 34 - V bodě příprava podkladů pro hasičský záchranný sbor požadujeme doplnit konkrétněji oblast bezpečnosti technologií a možnou reakci na mimořádnou událost. Z pohledu zájmu hájeného MV-GŘ HZS ČR se primárně jedná o mimořádnou událost požár, či „studenou“ mimořádnou událost - únik plynu ze zásobníků, dopravní nehoda, apod. | **Akceptováno.** |
| 1. Na základě čeho je učiněné prohlášení na str.22 viz dole? Existují nějaká relevantní data, podklady?   *Jednou z výrazných bariér ovlivňující rozvoj CNG aut však nadále zůstává problematika jejich parkování v hromadných podzemních garážích.* | **Vysvětleno**. Toto omezení má přímý vliv na pořizování vozidel na CNG a projevu se ve sníženém zájmu tato auta kupovat, proto je to nazváno bariérou. |
| Ke kartě S1 Odstranění bariér v oblasti servisu vozidel na LNG a vodík - Možná by bylo vhodnější nastavení odpovídajících legislativních a technických podmínek, vzhledem k tomu, že v současné době předpisová základna spíše absentuje.  Odpovědnost: Pro oblast technických doporučení**:** MD  Pro oblast odborné způsobilosti pracovníků servisů: MPSV  Pro oblast požární ochrany MV-GŘ HZS ČR  Spolupráce: ~~MPSV~~, MPO, ~~GŘ HZS~~, ČPS | **Akceptováno částečně.** Není však jasné, za co by MD mělo odpovídat. |
| 1. Karta E7 doplnit: Rozpočtový dopad: TAČR/BV MV ČR / Dovybavení HZS ČR 250 ks speciální CAS, cca 3 mld. Kč bez DPH a 100 ks kontejnerů pro hašení vozidel, cca 70 mil. Kč bez DPH | **Akceptováno.** |
| **ČAPPO** | **1.** Oproti předchozí verzi Národní akčního plánu čisté mobility (NAP CM) z roku 2015 je třeba ocenit větší střízlivost v odhadu cílů pro jednotlivá alternativní paliva a pohony.  NAP CM se (poněkud vágně) opírá zejména o potřebu snížení emisí v dopravě a jen okrajově zmiňuje problematiku OZE v dopravě a to i přesto, že MPO se jí intenzivně zabývá i v rámci zpracování NKEP.  Postrádáme však celkové shrnutí, jaký cíl či dopad má vlastně NAP CM mít, neboť chybí kvantifikace segmentu alternativních paliv v celkové struktuře energie v segmentu dopravy i hodnotící pohled na jednotlivá alternativní paliva, i když je tvrzeno, že ČR zachovává princip technologické neutrality. Důsledkem tohoto přístupu je:   * opomenutí významu nafty a benzínu v kombinaci s biopalivy (jak 1. generace, tak vyspělými) pro úsporu emisí i OZE v dopravě, přičemž jak v roce 2030, tak řadu let poté budou absolutně výrazně většinovým nositelem energie a tedy i úspor emisí a energie z OZE * absence shrnutí celkových nákladů, které NAP OZE očekává pro realizaci jednotlivých opatření, formulovaných na kartách cílů. Jakkoli rozptyl predikcí očekávaného vývoje v jednotlivých alternativních segmentech je zcela pochopitelně značný, přesto pro klíčové z nich jsou formulací typu „Plán cílí na“ stanoveny „střední hodnoty“ a přinejmenším ty by z pohledu nákladů kvantifikovány být měly – a samozřejmě také z pohledu životního prostředí a podílu OZE   Nad rámec výše uvedeného podotýkáme, že nelze přitakat tvrzením z Předkládací zprávy:  *„Materiál nepředpokládá zásadní zvýšení výdajů, respektive snížení příjmů, státního rozpočtu. K investicím do nákupu vozidel na alternativní pohon a související infrastrukturu budou využity strukturální fondy, kde předpokládáme alokaci v řádu několika miliard Kč.*  *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.“*  S téměř všemi těmito tvrzeními lze v kontextu vlastního NAP CM úspěšně polemizovat, takže v předkládací zprávě působí zkreslujícím dojmem.  2. Nemáme ambici posuzovat názor zpracovatelů na jednotlivá alternativní paliva a pohony. Klademe pouze otázku, zda není již v horizontu roku 2030 kladena příliš velká pozornost vodíku (který bezesporu do budoucna je podstatnou alternativou) a zda v odhadu počtu vodíkových OA není NAP CM příliš optimistický. K tomu NAP CM zcela opomíjí zdroj vodíku pro dopravu, přičemž pro posouzení dopadu vodíkové mobility na životní prostředí a na zvyšování podílu OZE v dopravě jde o kruciální otázku, kterou nelze odbýt konstatováním (bod 4.2.6. Přílohy k Aktualizaci NAP CM): *„V kontextu současné, resp. nové evropské legislativy týkající se emisních norem CO2 je třeba na vodíková vozidla nahlížet jako na bezemisní vozidla, a to bez ohledu na to, co je zdrojem výroby vodíku, resp. jaká technologie se k této výrobě používá. V tomto ohledu platí analogie s bateriovou elektromobilitou, kde rovněž není zohledňována struktura energetického mixu v jednotlivých státech EU případně průměrná struktura energetického mixu v rámci celé EU“.*  Je třeba připomenout, že jiná evropská legislativa (např. REDII či Směrnice FQD) hodnotí paliva jiným způsobem. Upozorňujeme přitom ještě na zkušenost z podpory CNG, kdy jakkoli užití CNG v dopravě požívá značné podpory již řadu let (přinejmenším od roku 2007), v roce 2019 není provozu ani polovina počtu OA, které NAP CM předpokládá pro OA na vodík v roce 2030. Ostatně oblast CNG v dopravě je dnes v NAP CM predikována střízlivě. | **Akceptováno částečně.** Doplněno dle připomínky připomínka MŽP a SP ČR.Bohužel v současnosti metodika Well to wheel není celoevropskou metodikou a Tank to wheel není srovnatelná pro všechna alternativní paliva.  Dále musíme upozornit, že NAP CM je prováděcím plánem Státní energetické koncepce a nemůže pojmout všechna hlediska, rovněž tak význam nafty a benzínu v kombinaci s biopalivy, který řeší MPO koordinovaně v rámci nastavení strategie pro biopaliva. Rovněž tak nemůže NAP CM zahrnovat NAP OZE, jelikož stejně jako v případě NAP CM je NAP OZE prováděcím plánem Státní energetické koncepce. Plány jsou v rámci MPO koordinovány.  **Vysvětleno.** V roce 2017 byla zpracována Studie s názvem Využití vodíkového pohonu v dopravě v České republice. Z její aktualizace z roku 2019 vyplývá, že by měl počet vodíkových automobilů v ČR do roku 2030 vzrůst na přibližně 58 000. Tyto údaje se však především v kontextu predikcí v oblasti elektromobility jevily jako optimistické. NAP CM v tomto směru proto cílí na dosažení rozmezí 40–50 tisíc osobních vodíkových vozidel do roku 2030. To představuje přibližně jednu čtvrtinu cíle v oblasti bateriové elektromobility a to odhadujeme jako reálné. |

V Praze dne 10. března 2020

Vypracoval: Ing. Martina Trkanová Podpis: