



NÁRODNÍ KONVENT

Udržitelná mobilita v kontextu balíčku „Fit for 55“

Shrnutí a doporučení vyplývající z diskuze kulatého stolu Národního konventu o EU
konaného dne 15. října 2021

Doporučení vypracoval Michal Hrubý



Úvod do problematiky

V červenci tohoto roku byl představen balíček změn klimatické a energetické legislativy pod názvem „Fit for 55“. Toto číselné označení odkazuje na snahu snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů minimálně o 55 % oproti roku 1990. Přestože balíček je komplexní a zahrnuje více než 15 návrhů, jejich ultimátní cíl zůstává stejný – ochrana klimatu a udržitelnost jeho změny.

Vybrané návrhy se přímo dotýkají emisí z dopravy a celého automotive sektoru. Jedná se především o návrh na změnu nařízení, kterým se stanoví emisní normy CO₂ pro osobní automobily a dodávky, návrh na revizi směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, či návrh na revizi směrnice o obnovitelných zdrojích energie. Mimo to se v návrhu revize systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) uvažuje o zahrnutí sektoru dopravy a budov.

Jelikož tyto navrhované změny by se přímo propsaly do výkonu a směřování české ekonomiky, ve které právě automotive tvoří přibližně 10 % HDP, a ovlivnily by i dopravu jako celek, je nutné vést diskuzi nad možnostmi a kroky, které nyní jednotlivé státy musí učinit pro hladký přechod k novému ekosystému mobility. Ambiciózní cíle balíčku Fit for 55 bezpochyby staví stát, instituce, firmy i spotřebitele do pozice, kdy budou čelit nelehkým, a především komplexním otázkám, které si budou vyžadovat neméně jednoduché odpovědi.

Rámec kulatého stolu

Dne 15. října 2021 se v prostorách Lichtenštejnského paláce a prostřednictvím online platformy Webex Teams uskutečnil kulatý stůl Národního konventu o Evropské unii, tentokrát na téma: Udržitelná mobilita v kontextu balíčku „Fit for 55“. O tématu diskutovali zástupci státní správy, podnikatelské sféry, vzdělávacího sektoru, sociální partneři a další pozvaní hosté, celkem 17 hostů prezenční formou a dalších 80 online. Odborným garantem tohoto kulatého stolu byl Institut pro evropskou politiku EUROPEUM.

Kulatý stůl se věnoval následujícím diskuzním otázkám:

- Jakými kroky lze podpořit nízkouhlíkovou transformaci v oblasti meziměstské a městské hromadné dopravy?
- Měla by ČR podpořit návrh stanovující konec prodeje vozidel spalující fosilní paliva?
- Jaké kroky je potřeba učinit směrem k vybudování adekvátní infrastruktury pro alternativní paliva pro osobní automobily v ČR?

Podkladem pro diskuzi u kulatého stolu byl výzkumný dokument Michala Hrubého z Institutu pro evropskou politiku EUROPEUM, který se zabývá aktuálním směřováním dopravy v kontextu návrhu legislativních změn v balíčku Fit for 55. K danému tématu připravily svá

stanoviska Ministerstvo průmyslu a obchodu, Ministerstvo dopravy a Sdružení automobilového průmyslu AutoSAP.

Setkání Národního konventu o EU zahájila státní tajemnice pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR **Milena Hrdinková**. Její úvodní slovo mělo především zdůraznit význam debaty o dekarbonizaci dopravy v širším kontextu, který představuje balíček změn Fit for 55. Zdůraznila, že rámcové pozice Vlády ČR k jednotlivým návrhům byly schváleny Výborem pro EU den před konáním konventu, protože projednávání v Radě EU již začalo, nicméně s dalším legislativním procesem se tyto pozice mohou měnit a vyvíjet. Jelikož jsme malou exportní ekonomikou, která je zásadně ovlivňována vývojem automotive sektoru a energetiky, představuje Fit for 55 výzvu nejen technologickou, ale také sociální a politickou. Na druhou stranu ale upozornila také na pozitivní aspekt, a to příležitosti, které tato zelená transformace nabízí, a ocenila, že hospodářští a sociální partneři jsou při dané diskuzi hojně zastoupeni.

Podkladový dokument poté představil **Michal Hrubý**. Během úvodu zdůraznil fakt, že doprava a emise s ní spojené jsou v České republice stabilně rostoucí a pokud chceme docílit změny, je potřeba začít konat hned. Dále rozdělil prezentovaný podkladový dokument do tří oblastí, které ve zkratce okomentoval – městskou a meziměstskou dopravu, návrh na prodej pouze bezemisních vozidel a infrastrukturu pro moderní e-mobilitu. K veřejné dopravě vyzdvihl především snahu a praxi ze zahraničí, která spoléhá na pobídky k využití veřejné hromadné dopravy, popř. nízkoe emisní zóny ve městech, mytné či uhlíkovou daň. K návrhu o prodeji pouze bezemisních vozidel po roce 2035 dodal, že elektromobilita je dostupná a plně akceptované řešení pro dekarbonizaci osobní dopravy, naproti tomu vodíkové technologie budou hrát významnou roli především v autobusové, nákladní či vlakové dopravě. Stanovení konkrétního data na prodej pouze bezemisních vozidel může celému průmyslu určit směr, a především dodat podnikatelskou jistotu. K poslednímu bodu, budování vhodné dobíjecí/plnící infrastruktury, upozornil na ekonomickou náročnost této infrastruktury (především pro nákladní dopravu), ale taktéž vyzdvihl obrovské a dostupné prostředky z financování EU, které jsou pro úkol rozšíření infrastruktury klíčové.

Stanovisko Ministerstva průmyslu a obchodu prezentoval **Oldřich Macák**. V úvodu zdůraznil, že ČR podporuje snižování emisí z dopravy a integrovaný přístup. Tyto cíle považuje za jasné a dané, nicméně i podle schválené rámcové pozice nebude ČR podporovat návrh na stanovení data pro konec prodeje aut se spalovacími motory v roce 2035 – nebo jinými slovy datum pro umožnění prodeje pouze aut s nulovými emisemi. Argumentoval také současnou postcovidovou situací, kdy jsou podobné vyhlídky ekonomicky a strukturálně přespříliš složité k realizaci a nelze vyloučit významné negativní dopady na českou ekonomiku. Ministerstvo průmyslu a obchodu bude také prosazovat, aby se k roku 2030 nejednalo o snížení emisí z osobních vozů o 55 %, ale pouze o 50 %, a u lehkých užitkových vozidel o 50%, ale pouze o 40%, což představuje střední scénář podle doprovodné studie EK. Velký otazník pak dle slov pana Macáka visí nad návrhem nové emisní normy Euro 7, která může být další ránu pro ekonomiku a automotive sektor.

Další stanovisko, konkrétně za Ministerstvo dopravy, představil **Luděk Sosna**. Jeho řeč se věnovala dvěma rovinám problému snižování emisí z dopravy. Z pohledu infrastruktury bylo zmíněno, že Ministerstvo dopravy se snaží plně podporovat rozvoj infrastruktury skrze Operační program Doprava, který má na toto období oproti předchozímu několikrát navýšený rozpočet, aktuálně 6 miliard Kč. Dále zdůraznil budoucí kroky, které se budou týkat především aktualizace Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží a Koncepce dálničních odpočívek. Těmito kroky a změnou přístupu k nakládání s pozemky v majetku státu by měl být vytvořen mnohem větší prostor pro rozvoj dobíjecí infrastruktury. Z pohledu veřejné dopravy upozornil především na výhodnost elektromobility na bázi přímého napájení z troleje a využívání kolejové dopravy. Za prioritu též označil železniční infrastrukturu, jejíž modernizace byla označena za klíčovou pro další snižování emisí v dopravě. Pro meziměstskou a městskou dopravu pak vidí jako zásadní, aby došlo k přijetí směrnice v podobě nového zákona o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících.

Třetí stanovisko za Sdružení automobilového průmyslu AutoSAP prezentovala **Lucie Krčmářová**. Zdůraznila, že s ohledem na dále diskutované faktory by bylo lepší nyní nestanovit pevný datum 2035 pro cíl 100% snížení emisí z prodaných vozidel. Naopak za lepší považuje vyčkat, jelikož pro automotive sektor přišel tento návrh na nové emisní limity teprve dva roky poté, co byla schválena předchozí podoba (2019). Dobrým krokem naopak podle AutoSAP bude vyhodnotit reálné dopady dekarbonizačních technologií až s odstupem, nicméně dříve než je navrhováno v aktuální revizní klauzuli, která mluví o roce 2028. Taktéž upozornila na Euro 7 normu, která leží mimo balíček Fit for 55, ale může automotive sektor významně formovat už od roku 2025, pokud by případný návrh a norma byly schváleny. Mimo jiné podpořila slova předchozích předkladatelů stanovisek o podpoře rozvoje infrastruktury, veřejných zakázek a roli vlády v komunikaci s průmyslovými partnery. S ohledem na veřejnou dopravu upozornila na dostupné financování z fondů EU. V neposlední řadě poukázala na očekávaný návrh revize stanovující emisní normy CO₂ pro těžká užitková vozidla, které by mohlo rozšířit svou působnost i o autobusovou dopravu a nákladní přepravu.

V následné diskusi vystoupili odborníci ze státní správy, představitelé sociálních partnerů i zástupci soukromých společností – jmenovitě europoslanec **Luděk Niedermayer**, za Evropský hospodářský a sociální výbor **Zuzana Brzobohatá**, manažer strategických projektů v energetice ve společnosti Deloitte, **Miroslav Lopour**, **Robert Veselý** z Ministerstva pro místní rozvoj, **Oldřich Macák** z Ministerstva průmyslu a obchodu, poradce europoslankyně Konečné **Petr Karola**, **Milena Hrdinková** z Úřadu vlády ČR, **Lucie Krčmářová** z AutoSAP, koordinátor vnějších vztahů Škoda Auto **Rudolf Matuš**, **Luděk Sosna** z Ministerstva dopravy, senátor Parlamentu ČR **Mikuláš Bek**, **Michaela Mlíčková** z Akademie věd, **Lucie Horová** z ČEZ, ředitel Institutu pro evropskou politiku **Zdeněk Beránek** a **Michal Hrubý** z Institutu pro evropskou politiku EUROPEUM.

Kromě výše zmíněných stanovisek a názorů prezentovaných předkladateli stanovisek debatou také rezonovala témata spojená s přechodem na čistou energetiku v ČR a makroekonomické výhledy s ohledem na zaměstnanost v automotive sektoru. Jako

důležité téma k další debatě byla zdůrazněna možnost vzniku nové emisní normy Euro 7, která by do automobilového průmyslu přinesla ještě větší tlak na dosavadní dekarbonizaci v dopravě a potřebné investice. Zastřešující myšlenkou, která zazněla několikrát napříč debatou, byl apel na potřebu konat a společnými silami snižovat emise skleníkových plynů, a k tomu využívat všech dostupných řešení – elektřiny, vodíku či jiných alternativních paliv. Impulzem pro budoucí jednání bylo označeno blížící se předsednictví ČR v Radě EU v roce 2022.

Závěry z diskuze

Předkladatelé stanovisek se shodovali na tom, že v současné situaci by bylo lepší nestanovit konkrétní **datum pro ukončení prodeje vozidel se spalovacím motorem** – tedy umožnění prodeje pouze bezemisních vozidel – počínaje rokem 2035. Na druhou stranu ovšem mezi diskutujícími byli tací, kteří považují elektrifikaci vozového parku za nutnou a pevně stanovené datum může dát podnikatelskému sektoru dostatečnou jistotu s ohledem na vývoj a výzkum, investice i strategické plánování. Navíc se zdá, že napříč Radou EU bude volba pevného data preferována. Stejně jako je elektrifikace preferovanou volbou průmyslu.

Všichni účastníci se shodli na tom, že mimo balíček Fit for 55 bude podstatné vést důkladnou debatu nad možným zavedením nové **emisní normy Euro 7**, která může přinést zásadní změnu do prodeje aut již v roce 2025.

Účastníci kulatého stolu se též shodovali na potřebě **budovat dobíjecí a plnicí infrastrukturu**, která bude naplňovat požadavky EU, jelikož z této infrastruktury ve výsledku čerpají všichni, a ČR jako významná tranzitní země musí dobrou infrastrukturu vybudovat i z tohoto důvodu. Návrhy a metodika výpočtu potřebné infrastruktury ovšem vzbuzují otázky a měly by být vyjasněny.

Dále bylo zdůrazněno, že ČR si nemůže dovolit nadále skepticky pochybovat o technologiích pro čistou mobilitu a musí se **přizpůsobit trendu**. Jelikož automobilový průmysl tvoří podstatnou část domácího produktu a ještě významnější součást českého exportu, musíme i výrobně přizpůsobit náš program zahraniční poptávce. Za **pozitivní a potřebný impuls** k rozšíření elektromobility mezi podnikatelskými subjekty byl označen návrh na snížení odvodů u služebního vozu využívaného pro soukromé účely z 1 % na 0,5 %, popř. 0,25 %. Dále také zrychlené odepisování, tedy např. ponechat alespoň v nejbližších letech daňové odpisy osobních vozidel na 2 roky, nikoliv 5 let.

V neposlední řadě byla zdůrazněná základní myšlenka **snížování emisí** – tedy, že lépe než osobní dopravou je vhodné cestovat veřejnou dopravou, a lépe než veřejnou dopravou je v některých situacích lepší se přesouvat pěšky. Tento základní princip kombinování vhodných dostupných dopravních možností byl poté akcentován především ve spojení s multimodální dopravou, modernizací vozového parku veřejné dopravy a jejím lepším využitím. Z prezentovaných stanovisek a následné diskuze vyplynula tato **doporučení**:

Doporučení Národního konventu o EU:

1. Vláda ČR by měla být **obezřetná při úvaze o posunutí data ukončení prodeje** vozidel s nenulovými emisemi. Návrhem Fit for 55 stanovený rok 2035 bude podle všeho většinou preferovanou volbou Rady EU, a proto by měla vláda ČR své pozice na jednáních jasně zdůvodňovat a vyargumentovat. Výsledné kompromisní datum bude jistě ovlivněno také debatami nad novou emisní normou Euro 7.
2. Vláda ČR by měla požadovat **revizi metodiky stanovení cílů pro osobní a nákladní dobíjecí/plnicí infrastrukturu**. Z pohledu osobní dopravy se cíle zdají s ohledem na ambice Fit for 55 nedostatečné, z pohledu nákladní dopravy příliš ambiciózní.
3. Vláda ČR by měla zvážit **vytvoření jednotného konceptu pro komunikaci čisté mobility**. Výzvou se zdá být právě strategická komunikace čisté mobility a komunikace směrem k českým spotřebitelům.
4. Vláda ČR by měla brát v úvahu **technologickou neutralitu** a kontinuálně a jednomyslně podporovat dostupná řešení pro dekarbonizaci dopravy (např. pomocí daňových a odvodových nástrojů) – elektromobilitu, vodíkové technologie i vývoj bio- a syntetických paliv.
5. Vláda ČR musí **využít dostupných finančních rámců EU** pro obměnu vozového parku veřejné hromadné dopravy, stejně jako pro motivaci spotřebitelů k jejímu využívání pomocí vhodných pobídek a obecně pro rozvoj udržitelné mobility v ČR.

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

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

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

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