Zpráva České republiky o provádění vnitrostátního rámce politiky pro rozvoj trhu, pokud jde o alternativní paliva v odvětví dopravy a zavádění příslušné infrastruktury podle článku 10 směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva

1. Úvod

Na základě požadavku vyplývajícího z článku 3 směrnice 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (tzv. „směrnice AFID"), aby členské státy přijaly vnitrostátní rámec politiky pro rozvoj trhu, pokud jde o alternativní paliva v odvětví dopravy a zavádění příslušné infrastruktury (dále jen „vnitrostátní rámec"), byl usnesením vlády ČR č. 941 ze dne 20. listopadu 2015 schválen Národní akční plán čisté mobility (dále jen „NAP CM"). Následně byl uvedený dokument, jako plnění uvedeného požadavku, zaslán Evropské komisi.

Podle čl. 10 uvedené směrnice mají členské státy povinnost předložit Komisi zprávu o provádění vnitrostátního rámce politiky do 18. listopadu 2019 a každé tři následující roky. Tato zpráva obsahuje informace uvedené v příloze I směrnice a případně obsahuje příslušné zdůvodnění úrovně dosažení vnitrostátních obecných a specifických cílů uvedených v čl. 3 odst. 1.

Zpráva obsahuje popis opatření přijatých v členském státě na podporu vytvoření infrastruktury pro alternativní paliva.

2. Informace k provádění vnitrostátního rámce politiky dle přílohy směrnice 2014/94/EU

2.1 Právní opatření

Od doby přijetí NAP CM byly přijaty změny těchto právních předpisů:

- **zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek -** zavedení možnosti pro veřejné zadavatele aplikovat při nákupu vozidel metodiku pro výpočet provozních nákladů životního cyklu dle směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel
- **zákon č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot - povinnosti majitelů dobíjecích stanic, -** v rámci transpozice směrnice AFID byla elektřina, vodík nově zahrnuta do působnosti tohoto zákona, byly odstraněny některé nedostatky legislativy ve vztahu k LNG a provozovatelům veřejných dobíjecích stanic byly stanoveny tyto povinnosti:
  - poskytování možnosti dobíjení ad hoc bez předchozího uzavření smlouvy s dotčeným dodavatelem elektrické energie nebo provozovatelem,
  - jasně porovnatelné, transparentní a nediskriminační účtování ceny za dobíjení.
  - povinnost informovanosti o tom, do kterých provozovaných motorových vozidel je možné pravidelně načerpat jednotlivá paliva uvedená na trh nebo která z těchto vozidel je možné pravidelně dobíjet na dobíjecích stanicích.
- **vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby[1] – v rámci transpozice směrnice AFID byly do uvedené vyhlášky stanoveny technické specifikace pro** dobíjecí a plnicí stanice na vodík a CNG pro motorová vozidla.

- **zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích [2]** - s účinností od 1. 4. 2019 je možné vydávat "registrační značky elektrického vozidla"[3].
- **zákon č. 13/1997, o pozemních komunikacích** - s účinností od 1. 1. 2020 se zavádí osvobození pro elektrická a vodíková vozidla od časového i výkonového zpoplatnění a o rok později (v souvislosti se

[1] Novela uvedené vyhlášky (přijata pod číslem 323/2017 Sb.) je účinná od října 2017

[2] Viz zákon č. 193/2018 Sb.

[3] Dle zákona č. 227/2019 Sb. se toto osvobození týká vozidel používajících jako palivo „elektrickou energii nebo vodík výlučně, nebo v kombinaci s jiným palivem, je-li hodnota emisí CO2 v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km."

zavedením elektronické dálniční známky) částečné zvýhodnění pro vozidla na CNG a biometan z časového zpoplatnění.[4]

Vedle toho byla přijata technická norma TPG 982 02 (Podmínky provozu, oprav, údržby, kontroly vystavování a prodeje motorových vozidel s pohonným systémem CNG), čímž došlo k odstranění bariér v oblasti servisování CNG vozidel.

V některých případech došlo při přijímání naplánovaných opatření obsažených v NAP CM buď ke zpoždění, nebo se jejich přijetí nepodařilo prosadit. Jedná se o tato opatření:

- **Specifikace požadavků na elektrotechnickou kvalifikaci pracovníků (vyhlášky č. 50/1978 Sb.) u elektrických vozidel** - bude přijato až v roce 2020.
- **Odstranění bariér v oblasti garážování plynových vozidel -** jednání se zástupci Generálního hasičského sboru stále pokračují a daná problematika bude řešena komplexně pro všechny typy alternativních paliv a pohonů.
- **Úprava režimů a sazeb silniční daně pro vozidla na CNG/LNG a elektrický pohon nad 12 t a současně zavedení daňové úlevy pro vozidla LNG a vodík** – přijetí daného opatření bylo odloženo do doby zpracování komplexní analýzy zdanění a zpoplatnění.
- **Zvýšení odpisu v 1. roce odepisování pro infrastrukturu dobíjecích/plnících stanic CNG/LNG** – na základě stanoviska ministerstva financí byly plány na zavedení tohoto opatření prozatím zastaveny.
- **Zvýšení odpisu v 1. roce odepisování u vozidla s elektrickým pohonem a vozidel na CNG/LNG** – na základě stanoviska ministerstva financí byly plány na zavedení tohoto opatření prozatím zastaveny.
- **Zajištění informovanosti účastníků silničního provozu o umístění, typu a vybavení dobíjecích a plnicích stanic prostřednictvím systémů ITS -** práce na realizaci opatření probíhají plně dle rámce v příslušných nařízení Komise 2015/962, kterými se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU[5] a dle harmonogramu projektu PSA CEF, do něhož je ČR zapojena[6]. Za tímto účelem se očekává mj. přijetí vyhlášky Ministerstva dopravy, která specifikuje způsob předávání dynamických dat o dobíjecích stanicích.

2.2 Politická opatření na podporu provádění vnitrostátního rámce politiky

2.2.1 Přímé pobídky k nákupu dopravních prostředků využívajících alternativní paliva nebo k budování infrastruktury

Za účelem realizace přímých pobídek k nákupu dopravních prostředků využívajících alternativní paliva nebo k budování infrastruktury ČR v maximálně míře využívá prostředků z Evropských fondů. Zdroji jsou především některé Operační programy:

- Operační program Podnikání, inovace, konkurenceschopnost (OP PIK) v gesci Ministerstva průmyslu a obchodu - podporuje nákup elektromobilů a neveřejných dobíjecích stanic pro podnikatele. Podnikatelé by si měli v rámci prvních tří výzev pořídit cca 500 elektromobilů a 270 dobíjecích stanic. V prosinci 2019 bude vyhlášena pátá výzva. Celkem bylo v rámci 5 výzev alokováno více jak 500 mil. Kč.
- Operační program Doprava (OPD) v gesci Ministerstva dopravy – podpora se týká výstavby veřejných dobíjecích stanic a veřejných plnících stanic na vodík, CNG a LNG. Doposud bylo podpořeno 375 rychlodobíjecích stanic a 444 běžných stanic, dále 13 LNG stanic a 4 vodíkové stanice. Uvedení do provozu se očekává v následujících letech.
- Integrovaný regionální operační program (IROP) v gesci Ministerstva pro místní rozvoj – podpořeno bylo 70 elektrobusů, 100 trolejbusů a 150 autobusů na CNG.

[4] Úleva pro uvedená vozidla činí 500 Kč. Zatímco standardní roční poplatek činí 1 500 Kč, tento snížený je ve výši 1 000 Kč.

[5] Viz nařízení č. (EU) 2015/962 a č. (EU)2017/1926

[6] Viz projekt IDACS.

Některé podnikatelské subjekty se zapojily též do výzev vyhlášených Evropskou komisí z Nástroje pro propojení Evropy. Podpora z tohoto zdroje by měla vést do roku 2020 k vybudování 149 rychlodobíjecích stanic a 10 ultrarychlých dobíjecích stanic na koridorech hlavní sítě TEN-T.

Pokud jde o národní zdroje na podporu nákupu vozidel na alternativní paliva, za zmínku stojí uvést Národní program Ministerstva životního prostředí (MŽP) na podporu nákupu vozidel na alternativní paliva pro obce a kraje. Byly vyhlášeny 3 výzvy s alokací po 100 mil. Kč. Z první a druhé výzvy bylo podpořeno celkem 430 elektromobilů, 9 plug-in hybridů, 127 CNG vozidel.

2.2.2 Dostupnost daňových pobídek na podporu dopravních prostředků využívajících alternativní paliva a infrastruktury

Ještě před přijetím samotného NAP CM obsahoval právní řád ČR některá opatření daňové povahy, která do určité míry přispívají k podpoře alternativních paliv v dopravě. Jde o tato opatření:

- Osvobození pro vozidla s pohonem na CNG, LPG a elektřinu z placení silniční daně
- Snížená sazba spotřební daně pro CNG a LPG

Pro podporu využívání zemního plynu schválila vláda v roce 2018 Memorandum o dlouhodobé spolupráci s plynárenskými společnostmi v oblasti vozidel na zemní plyn pro období do roku 2025 a stanovila podmínky pro vývoj spotřební daně pro stlačený zemní plyn tak, aby jeho cena zůstala konkurenceschopná oproti konvenčním palivům i po roce 2020. Pro dopravní podniky to znamená možnost využívat nadále nižší provozní náklady autobusů na CNG v dalších letech.

2.2.3 Využívání veřejných zakázek na podporu alternativních paliv, včetně společného zadávání veřejných zakázek

Jak je již uvedeno v části 2.1, v roce 2016 došlo k úpravě zákona o zadávání veřejných zakázek za účelem zavedení možnosti pro veřejné zadavatele aplikovat při nákupu vozidel metodiku pro výpočet provozních nákladů životního cyklu dle směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel. Tato metodika však byla v nedávné novele uvedené směrnice zrušena. ČR se tak v současnosti připravuje na implementaci požadavků, které na veřejné zadavatele klade nová legislativa EU.

2.2.3 Nefinanční pobídky na straně poptávky: např. přednostní přístup do oblastí s omezeným přístupem, předpisy ohledně parkování, vyhrazené dopravní pruhy

Základ pro realizaci uvedených typů pobídek byl na vnitrostátní úrovni položen zavedením registrační značky pro elektrická vozidla. O její vydání mohou uživatelé bateriových elektrických a vodíkových vozidel stejně jako plug-in hybridů s limitem 50 g CO_2/km požádat od 1. 4. 2019, přičemž tento úkon je osvobozen od příslušného správního poplatku. Ministerstvo dopravy rovněž podalo vysvětlení, jak na základě platné vnitrostátní legislativy postupovat, pokud by se jednotlivé municipality rozhodly umožnit uživatelům takto označených vozidel vstup do vyhrazených jízdních pruhů. Ke konkrétní realizaci daného opatření se však zatím žádná municipalita v ČR nerozhodla. Na území Hlavního města Prahy je realizováno opatření spočívající ve volném parkování v tzv. modrých zónách v centru města, které je v současnosti navázáno na zmiňovanou registrační značku pro elektrická vozidla.

2.2.4 Posouzení potřeby čerpacích stanic s palivem pro tryskové motory z obnovitelných zdrojů na letištích náležejících k hlavní síti TEN-T

V podmínkách ČR je relevantní tuto záležitost zanalyzovat primárně ve vztahu k Letišti Václava Havla Praha, které jako jediné v ČR spadá z pohledu legislativy EU do kategorie tzv. „velkých letišť“. V současnosti je na tomto letišti vybaveno připojením k elektrické energii (400 Hz) všech 31 kontaktních stání (stání obsluhována nástupními mosty) a stejně tak bude vybaveno každé nově zbudované kontaktní stání. Vzdálená stání stabilním připojením elektrické energie nedisponují a ani se o jeho rozvodu neuvažuje. Handlingové společnosti však mají k dispozici mobilní pozemní zdroje elektrické energie (GPU), ke kterým se mohou připojit letadla stojící i na vzdálených stáních. Využívání elektrické energie, jako alternativního paliva pro letadla stojící na Letišti Václava Havla Praha, je přímo vyžadováno ustanoveními v Letecké informační příručce (AIP ČR), která omezují použití záložní energetické jednotky letadla (APU), jež spaluje

letecké pohonné hmoty. Nejpozději 5 min po zastavení letadla na stání, musí být k letadlu připojen vnější zdroj napájení a vypnuta jednotka APU. Spuštění APU je povoleno nejdéle 20 min před předpokládaným časem odletu (ETD).

Další mezinárodní letiště zahrnutá do hlavní, případně globální sítě TEN-T, tj. letiště Ostrava/Mošnov a Brno/Tuřany vybavena stabilním připojením k elektrické energii nejsou, resp. nedisponují kontaktním stáním, nicméně i zde platí stejný požadavek na omezení APU, místo kterých se používají mobilní GPU.

2.3 Podpora zavádění a výroby

Jak vyplývá z části 2.2.1, veřejné finanční prostředky na zavádění infrastruktury pro alternativní paliva by měly být přidělovány primárně na základě dotačního programu ministerstva dopravy využívajícím EU fondy (viz OPD).

Tabulka 1: Přehled výsledků jednotlivých výzev dotačního programu na podporu infrastruktury pro alternativní paliva v rámci OPD

Výzva	**Alokovaná částka (v mil. Kč)**	**Počet podpořených žádostí**	**Celkový počet dobíjecích/plnících stanic**	**Celková přidělená částka podpory (v mil. Kč/ mil. €)**
Páteřní síť rychlodobíjecích stanic - 1. výzva	130	1	125	78,1 / 3,05
Doplňková síť běžných dobíjecích stanic - 1. výzva	100	4	132	25,9 / 1,01
CNG plnicí stanice - 1. výzva	50	1	2	4,7 / 0,18
LNG plnicí stanice - 1. výzva	100	2	13	100 / 3,9
Vodíkové plnicí stanice – 1. výzva (2019)	150	2	4	150 / 5,84
Doplňková síť běžných dobíjecích stanic - 2. výzva	174	4	312	81,8 / 3,18
Páteřní síť rychlodobíjecích stanic - 2. výzva	130	1	125	77,5 /3,02
Páteřní síť rychlodobíjecích stanic - 3. výzva	130	1	125	96,6 / 3,76
Doplňková síť běžných dobíjecích stanic - 3. výzva	146	Obdrželi jsme 3 žádosti; probíhá kontrola přijatelnosti		146 / 5,68
Vodíkové plnicí stanice – 2. výzva	102	Obdrželi jsme 4 žádosti; probíhá kontrola přijatelnosti		102 / 3,97
LNG plnicí stanice - 2. výzva	50	Výzva vyhlášena 09/2019		50 / 1,95
Páteřní síť rychlodobíjecích	145	Výzva vyhlášena		145/ 5,64

stanic - 4. výzva		10/2019		

v roce 2018 kurz 25,643 Kč/€ , v roce 2019 kurz 25,69 Kč/€

Vzhledem k tomu, že první výzva daného dotačního programu byla vyhlášena v listopadu 2017, uvádí tabulka 1 jen přehled výsledků jednotlivých výzev v podobě počtu podpořených projektů a výsledné částky, které byly pro tyto projekty odsouhlaseny. Veřejné finanční prostředky v rámci daného dotačního programu budou nicméně jednotlivým žadatelům poskytovány teprve postupně v návaznosti na pokrok při realizaci daných projektů. Za opatření sloužící k podpoře zavádění a výroby lze označit též finanční podporu z Technické pomoci OPD na zpracování studie s názvem **„***Posouzení potenciálu pro využití vodíkového pohonu v ČR".* Účelem této studie bylo zpracování studie proveditelnosti hodnotící potenciál využití vodíkového pohonu v ČR, a to jednak v kontextu celosvětového a zejména celoevropského technologického pokroku v této oblasti, ale především při posouzení poptávky na straně potenciálních uživatelů v ČR. Na základě výsledků této studie bylo rozhodnuto podpořit rozvoj infrastruktury vodíkových plnících stanic (z OPD) ve větším objemu, než jaký byl původně zamýšlen.

2.4 Výzkum, technologický vývoj a demonstrace

V oblasti vědy a výzkumu je problematika alternativních paliv v dopravě akcentována v celé řadě programů realizovaných Technologickou agenturou ČR (TA ČR) ve spolupráci s vybranými ministerstvy. Za zmínku stojí uvést zejména tyto aktivity:

- **4. veřejná soutěž programu Epsilon** (vyhlášena 28. 2. 2018) - bonifikace pro projekty realizované se stanovenými prioritními výzkumnými cíli (včetně inovací v automobilovém průmyslu). V této veřejné soutěži se v podprogramu 1 předpokládá alokace ve výši 180 mil. Kč[7].
- **4. veřejná soutěž programu TRIO (**vyhlášena dne 3. 9. 2018) – též bonifikace pro projekty z automobilového průmyslu.
- **1. veřejná soutěž programu TREND (vyhlášena květen 2019) –** bonifikace za využití nových technologií v Automotive.
- **2. veřejná soutěž v programu Théta** (vyhodnocena 6/2019) – podpořeny mj. dva projekty: *„Výzkum potenciálu využití vodíkových technologií pro transformaci energetického mixu Moravskoslezského kraje, nízkouhlíkové energetiky a rozvoj nízkoemisní dopravy" a "Čistá mobilita a její perspektiva v nákladní dopravě"***.**
- **1. veřejná soutěž** v **programu Doprava 2020+** (vyhlášena jaro 2019) – do této výzvy se přihlásilo několik projektů týkajících se problematiky alternativních paliv (např. „Studie využití vodíku v železniční dopravě" nebo „Podmínky uplatnění biometanu v dopravě")
- **Účelová neinvestiční dotace/institucionální podpora poskytovaná na dlouhodobý koncepční rozvoj výzkumné organizace v resortu dopravy** – v letech 2018 – 19 byl z tohoto programu podpořen mj. projekt „Analýzy zdanění a zpoplatnění v silniční dopravě"
- **Prioritní osa 1 (OP PIK) se zaměřením na Rozvoj výzkumu a vývoje pro inovace -** zejména v dílčích programech podpory Inovace, Potenciál a Aplikace nebo v programu Spolupráce-klastry, kde přímou vazbu na automobilový průmysl dosud vykazuje 22 projektů se schválenou celkovou částkou dotace 507 mil. Kč, tedy průměrně přes 20 mil Kč podpory na jeden projekt.

S problematikou vědy a výzkumu úzce souvisí i téma vzdělávání. Zde lze zmínit tyto aktivity:

- **Začlenění čisté mobility do rámcových vzdělávacích programů na středních školách (RVP), akreditovaných vzdělávacích programů na vyšších odborných školách a akreditovaných studijních programů na vysokých školách -** revize příslušných RVP jsou připravovány v oborových skupinách Národního ústavu pro vzdělávání za účasti zástupců škol a zaměstnavatelů. V červnu 2018 proběhla korektura a doplnění revidované odborné složky RVP v oborech vzdělání kategorie H: Autoelektrikář, Mechanik opravář motorových vozidel a Elektromechanik pro zařízení a přístroje a oboru vzdělání kategorie L: Autotronik. U zbylých oborů vzdělání kategorie M a L: Dopravní prostředky, Mechanik

[7] Jde o částku pro první dva roky řešení, tj. 2018 a 2019

elektrotechnik a Elektrotechnika proběhla korektura a doplnění revidované odborné složky v září a říjnu 2018. Všechny revidované rámcové vzdělávací programy jsou nyní ve schvalovacím procesu. Po schválení RVP začne platit pro školy dvouletá lhůta, během které by měly upravit své školní vzdělávací programy.

- V rámci Oborové skupiny Strojírenství existuje pracovní skupina pro „Autoobory“, která v souvislosti s aktualizací školních vzdělávacích programů pro obory vzdělání s výučním listem (včetně auto oborů) řeší zapracování všeobecných minimálních znalostí o vozidlech na alternativní pohon, včetně elektromobilů. Do pracovní skupiny jsou začleněni zástupci pilotních škol s výukou autooborů (14 škol v rámci celé ČR), které zastupují ISŠ automobilní Brno, VOŠ a SŠ automobilní Zábřeh na Moravě a VOŠ a SŠ automobilní České Budějovice.
- V rámci projektu Modernizace odborného vzdělávání je vytvořena Pracovní skupina (PS 10) Automobily - nyní jsou zpracovávány moduly včetně možných komplexních úloh zaměřených na alternativní pohony vozidel. Tyto moduly je plánováno vytvořit zejména pro obor vzdělání s maturitní zkouškou Autotronik.

3. Zdůvodnění úrovně dosažení vnitrostátních obecných a specifických cílů

3.1 Oblast vozidel na alternativní paliva

NAP CM obsahoval predikci, že by v ČR mohlo být v roce 2020 v provozu až 17 tisíc osobních a nákladních elektromobilů. Přestože reálný počet provozovaných elektrických vozidel k tomuto roku bude patrně ani ne třetinový (nyní je předpoklad cca 5 tisíc elektromobilů), přičemž v současnosti jde o číslo zhruba na úrovni 3 400 [8], některá fakta z poslední doby mohou vést k mírnému optimismu. Především lze poukázat na skutečnost, že v úvodních osmi měsících roku 2019 byl registrován rekordní počet nových osobních elektromobilů (527), což představovalo meziroční 19% růst. Kromě toho je třeba vzít v potaz aktualizované predikce, které byly zpracovány letos za účelem připravované Aktualizace NAP CM. Ty ukazují, že i když nástup elektromobility nebude v ČR tak rychlý, jak se původně předpokládalo a jaký by odpovídal vývoji v některých zejména západoevropských zemích, přesto by se ČR k roku 2030 mohla dostat mírně nad úroveň 200 tisíc vozidel, která byla predikována v NAP CM. Pokud by se naplnil optimistický scénář, mohl by být tento počet i více než dvojnásobný [9]. Oba tyto scénáře berou v potaz aktuální záměry evropských automobilek, včetně českého výrobce Škoda Auto, jehož proaktivní cenová politika by mohla být jedním ze stimulů v této oblasti.

Pokud jde o oblast vozidel na zemní plyn, aktuální počty CNG vozidel mírně zaostávají za předpokládaným počtem těchto vozidel, což je zapříčiněno mj. sníženou nabídkou vozidel z důvodu přechodu na nový testovací cyklus WLTP. Aktualizovaná predikce, která byla zpracována letos za účelem připravované Aktualizace NAP CM, počítá pro rok 2030 s výrazně nižším počtem těchto vozidel, než jaký byl obsažen v původním NAP CM (nově 46 tis./původní cíl 250 tisíc CNG vozidel), v segmentu nákladní dopravy by však naopak měl mít velmi slušnou perspektivu LNG. Již dnes je registrováno 5 LNG vozidel, přičemž jen za první tři čtvrtletí letošního roku se jejich počet oproti loňskému roku více než zdvojnásobil. Aktualizovaná predikce NAP CM z letošního roku pak počítá s tím, že počet LNG vozidel by měl do roku 2030 dosáhnout minimálně 5 000, optimističtější scénář dokonce hovoří o počtu 12 000 LNG vozidel. I při té méně ambiciózní prognóze jde však o dost vyšší číslo, než jaké představuje cíl NAP CM z roku 2015. Zde bylo stanoveno, že cílem je dosažení 1 300 LNG vozidel.

NAP CM z roku 2015 neobsahoval žádnou konkrétní predikci počtu vodíkových vozidel pro rok 2030. Na základě výše zmíněné vodíkové studie a dalšího zpřesnění dané predikce v rámci Aktualizace NAP CM lze odhadovat, že by v roce 2030 bylo mezi 40 a 60 tisíci vodíkovými vozidly.

3.2 Oblast infrastruktury pro alternativní paliva

[8] K 8/2019 bylo v ČR registrováno 3 028 elektromobilů v kategorii M1 a dále 102 v kategorii M3 a rovněž 243 v kategorii N1. Celkem tedy bylo k tomu datu v ČR provozováno 3 373 elektromobilů.

[9] Aktualizovaná predikce počítá s tím, že by ČR mělo být do roku 2030 minimálně 220 tisíc elektromobilů, ovšem v případě naplnění optimistického scénáře by jich mohlo být až 500 tisíc.

Pro jednotlivé typy alternativních paliv byly v NAP CM stanoveny specifické cíle počtu dobíjecích/plnících stanic, přičemž některé se vztahovaly k roku 2020, jiné k roku 2025. Přehled těchto uvádí tabulka č. 2.

Typ alternativního paliva	**Počet dobíjecích/plnících stanic k roku 2020**	**Počet dobíjecích/plnících stanic k roku 2025**
Dobíjecí stanice/body	1 300 (z toho 500 rychlodobíjecích)	-
CNG plnicí stanice	200	300
LNG plnicí stanice	2	5
Vodíkové plnicí stanice	-	3-5

Tabulka 2: specifické cíle počtu dobíjecích/plnících stanic dle NAP CM

Pokud jde o cíle počtu veřejně přístupných dobíjecích a CNG plnících stanic k roku 2020, lze konstatovat, že zatímco u CNG se podařilo daný cíl splnit již s předstihem[10], v případě dobíjecích stanic se toto patrně zcela nepodaří. V tomto případě je však třeba poukázat jednak na to, že počty provozovaných dobíjecích stanic/bodů stoupají rychleji než počty elektrických vozidel[11], ale především na fakt, že za tímto jistým zpožděním stojí reálné důvody jako zamítnutí jednoho projektu v rámci CEF a zejména pak zpoždění při procesu notifikace veřejné podpory k výše uvedenému dotačnímu programu OPD, které nemohla sama ČR ovlivnit. Zatímco původní plán Ministerstva dopravy počítal s tím, že dotační program bude spuštěn nejpozději v lednu 2017, nakonec k tomu došlo až v listopadu téhož roku. Většina projektů doposud podpořených z uvedeného dotačního programu je tak zatím buď v počáteční fázi realizace, případně dokonce jen ve fázi vybrání těchto projektů k financování. Každopádně díky stanovené alokaci daného dotačního programu lze s jistotou očekávat, že počet provozovaných dobíjecích stanic a dobíjecích stanic v realizaci k 31. 12. 2020 bude nejen odpovídat stanovenému cíli, ale s největší pravděpodobností bude tento cíl i převyšovat.

Ve vztahu k dobíjecí infrastruktuře je třeba konstatovat, že některé aktuálně realizované projekty jdou dokonce nad rámec predikcí cílů NAP CM. Jde především o trend spojený s výstavbou tzv. ultrarychlých stanic, tedy stanic s výkonem 150- 350 kW. Kromě již zmiňovaného počtu těchto stanic realizovaných díky podpoře CEF je třeba zmínit i jeden čistě komerční projekt spočívající ve vybudování 5 ultrarychlých stanic s výkonem 350 kW, které vzniknou na dálniční síti zahrnuté do hlavní sítě TEN-T.

Pokud jde o cíle počtu veřejně přístupných LNG plnících stanic a vodíkových plnících stanic k roku 2025, v obou případech lze konstatovat, že vývoj v této oblasti se jeví být dnes optimističtější, než jaký byl v roce 2015 při vzniku NAP CM. Zásadní podíl na tom má již zmiňovaný existující dotační program Ministerstva dopravy. Zájem žadatelů o tento program (13 podpořených LNG stanic a 4 vodíkové stanice jen v 1. výzvě) však odráží i vývoj na trhu těchto alternativních paliv (viz aktualizované predikce pro rok 2030 v části 3.1).

V NAP CM z roku 2015 si ČR, ve vazbě na článek 6 odst. 3 směrnice AFID, nestanovila žádný cíl pro výstavbu LNG plnících stanic ve vnitrozemských přístavech. Bylo přitom konstatováno, že pro nejbližší období se nejeví jako efektivní budovat ve veřejných přístavech v ČR čerpací stanice pro plavidla využívající LNG jako palivo. Za toto rozhodnutí byla ČR kritizována ze strany Evropské komise v rámci hodnocení vnitrostátního rámce politiky, které bylo zveřejněno v listopadu 2017. S ohledem na tuto skutečnost a s přihlédnutím k aktuálnímu vývoji v této oblasti v jiných státech EU obsahuje připravovaná aktualizace NAP CM cíl

[10] Podle statistiky Českého plynárenského svazu je v ČR k 3. čtvrtletí letošního roku právě 200 CNG plnicích stanic. Viz http://www.cng4you.cz/cng-info/statistiky.html

[11] V současnosti je v ČR okolo 500 veřejně přístupných dobíjecích bodů, s tím, že do těchto čísel ještě není zahrnuta většina z nově vznikajících dobíjecích stanic v podporou CEF.

vybudovat do roku 2030 alespoň 30 LNG stanic. Formulaci tohoto cíle má potvrdit studie, která by měla vzniknout v příštím roce, na základě níž by pak mohla být navržena určitá opatření, jak daného cíle dosáhnout (včetně případné investiční podpory na vybudování dané infrastruktury).

4. Závěr

Zprávu České republiky o provádění vnitrostátního rámce lze shrnout do těchto závěrů:

1) Rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva probíhá v České republice v zásadě v souladu s cíli, které si ČR stanovila v roce 2015 v Národním akčním plánu čisté mobility. I když v oblasti dobíjecích stanic patrně dojde u cíle k roku 2020 k jistému zpoždění, počet provozovaných veřejně přístupných dobíjecích stanic k 31. 12. 2020 bude bezesporu blíže stanovenému cíli, než jak je tomu v případě počtu elektrických vozidel. Vedle toho existuje několik objektivních důvodů, které toto mírné zpoždění odůvodňují. Klíčový je tak do uvedeného počtu veřejně přístupných dobíjecích stanic zahrnout minimálně i ty stanice, které budou v uvedený termín v pokročilé fázi realizace.

2) Pokud jde o cíl počtu elektrických vozidel, za hlavní sdělení lze považovat fakt, že i z aktualizované predikce z letošního roku se ohledně počtu těchto vozidel do roku 2030 potvrzuje, že původní cíl v podobě 200 tisíc vozidel by měl být nejen splněn, ale patrně i mírně překročen. Mírné zpoždění v nástupu elektromobility oproti původnímu předpokladu v roce 2015 tak bude kompenzováno především v období po roce 2025, kdy se očekává intenzivní výrobní aktivita na straně automobilek a tyto modely budou cenově dostupnější.

3) U CNG vozidel si ČR v roce 2015 stanovila pro období do roku 2030 velmi ambiciózní cíl. Nový méně optimistický vývoj u CNG vozidel odráží aktuální nedostatek nových vozidel na toto palivo, ale také nepříznivý vývoj nové evropské legislativy[12], který v roce 2015 nemohl být předvídán. Naopak očekáváme výrazný nárůst vozidel na LNG a vodík do roku 2030 a tento fakt potvrzuje mj. aktuálně zvýšený zájem o dotační program na podporu LNG a vodíkových plnicích stanic.

4) Přestože se nepodařilo doposud zrealizovat všechna opatření zamýšlená k realizaci v NAP CM z roku 2015, rozsah realizovaných opatření svědčí o tom, že ČR věnuje problematice čisté mobility a zavádění alternativních paliv v dopravě velkou pozornost. Za klíčová lze přitom považovat opatření, jejichž realizace stojí na využívání evropských fondů. Připravovaná aktualizace NAP CM, která by měla být předložena vládě ČR do konce letošního roku, přitom naznačuje, že tato strategie by měla pokračovat i v příštích letech. Z pohledu ČR je z tohoto pohledu klíčové, aby vyjednávání s Evropskou komisí nad Operačními programy v rámci nového programového období, stejně jako nad předpokládaným novým návrhem notifikace veřejné podpory k příštímu dotačnímu titulu na podporu infrastruktury pro alternativní paliva, probíhala hladce a nebyl ohrožen předpokládaný rozsah této podpory.

Příloha

[12] Za příklad lze uvést novelu směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných vozidel, která pro některé kategorie vozidel fakticky vylučuje CNG vozidla z definice pojmu „čistá vozidla“.