

Zápis z 5. jednání Tematické pracovní skupiny Sociálního klimatického fondu pro dopravu (TPS SKF D)

Datum zasedání:	4. prosince 2024
Místo:	Ministerstvo životního prostředí
Přítomní účastníci:	<p><u>Fyzicky:</u> Jaroslav Kepka (MŽP), Beáta Hanousková (MŽP), Martin Philipp (STEM), Lukáš Folbrecht (Elektromobilní Platforma), Ivo Hruban (MD), Martin Janda (MMR), Vladimír Malý (AK ČR), Vít Sedmidubský (MD), Michal Vojtíšek (ČVUT), Petr Dobrý (MMR), František Puršl (MMR), Filip Pospíšil (MMR), Jaroslav Martínek (Partnerství pro městskou mobilitu), Jiří Krist (NS MAS), Jan Adamčík (MŽP), Rebeka Hengalová (Europeum), Petr Vychodil (ČAOVD), Miroslav Marada (PřF UK).</p> <p><u>Online:</u> Monika Štěpánová (SMO ČR), Dagmar Maňásková (MMR), Daniel Sokol (MMR), Ivo Marcin (SFŽP), Jan Brych (MPSV), Jan Krajhanzl (Institut 2050), Jaroslav Krutílek (ČLFA), Michal Lyr (HSR-ÚK), Marek Maleňák (MPSV), Michal Kočůrek (EGÚ Brno), Jaroslav Paznocht (SMO ČR), Ota Pačes (MHMP), Karel Tichý (HSR-ÚK), Martin Voříšek (MPO), Václav Jaroš (MV), Vojtěch Hromíř (CESMAD), Lukáš Hataš (Hi-Tech klastr/ Asociace pro elektromobilitu), Jan Tůma (MŽP), Dominica Tchaou (MŽP), Petr Vízdal (SDP ČR), Veronika Fajmanová (ÚV ČR).</p> <p><u>Nepřítomní zástupci:</u> SMS ČR, CDV, SD ČR, ČSÚ, AutoSAP, Siemens Mobility.</p>

Nový úkol:

- Sdílet první draft SKP se členy TPS SKF D.

Zpracovatel: MŽP

Termín: 1. Q 2025

Program jednání:

- Úvod, aktuality a kontrola úkolů
- Definice dopravní chudoby a teritoriální vymezení dopravní chudoby
- Prioritní opatření
- Závěr

1. Úvod, aktuality a kontrola úkolů

Vedoucí pracovní skupiny, J. Kepka, přivítal členy TPS SKF D a představil program jednání.

B. Hanousková následně shrnula aktuální informace z jednání expertní skupiny Evropské komise (CEEG SCF). Věnovala se zejména harmonogramu výstupů modelování dopadů EU ETS, projektu financovaného z Technical Support Instrument (TSI) pro přípravu Sociálního klimatického plánu a metodického dokumentu EK k indikátorům a milníkům. Zdůraznila, že na všechny tyto výstupy se stále čeká, přičemž bez nich nebude možné dokončit analytickou část Sociálního klimatického plánu (SKP).

Dále uvedla, že společně s členy projektového týmu TSI byl vytvořen seznam opatření, který je v současnosti porovnáván s opatřeními jiných států. Zároveň byl finalizován Inception Report, který popisuje výchozí socio-ekonomický stav, na nějž bude plán navazovat. Na společném úložišti mají členové k dispozici vodítka k přípravě SKF. Rovněž zmínila některé základní principy, na nichž je materiál postaven, a také nově vyhotovenou analýzu

mikropodniků. Informovala rovněž o činnosti mini pracovní skupiny, která se zaměřila na teritoriální vymezení dopravní chudoby. – výstupy z této pracovní skupiny budou dále představeny.

V rámci úvodního představení bylo k bodu připravovaných opatření otevřeno téma tarifních slev na jízdném, jejichž potenciální realizace je v současné době projednávána s Ministerstvem dopravy.

V závěru informovala, že v prvním čtvrtletí roku 2025 plánujeme připravit první návrh SKP, který bude následně zaslán členům TPS SKF D k připomínkám. Zdůraznila však, že vše závisí na včasném dodání výstupů projektu TSI.

2. Definice dopravní chudoby a teritoriální vymezení dopravní chudoby

B. Hanousková informovala o definici dopravní chudoby a souvisejících indikátorech. V rámci monitoringu budeme pracovat s indikátory LIHC a VTU, případně s domácnostmi spadajícími do 1. decilu, jak navrhuje MMR-ASZ. Tyto indikátory umožní sledovat výdaje domácností na dopravu a případné změny v těchto výdajích po zavedení systému EU ETS2.

V rámci vymezení teritoriální dopravní chudoby byly identifikovány regiony, které nejsou dostatečně obslouženy veřejnou hromadnou dopravou (VHD). Obyvatelé těchto obcí budou označeni jako zranitelní uživatelé dopravy, kteří nemají dostatečný nebo mají pouze omezený přístup k VHD. Dále vysvětlila, jak budou tyto regiony definovány, a představila tři kategorie vč. parametrů jejich vymezení: obce s kritickou dostupností, obce s omezenou dostupností a obce s dostatečnou dostupností (viz příloha zápisu).

Miroslav Marada (PŘF ÚK) poté informoval o možnostech analýzy příjmů domácností a jejich výdajů na veřejnou dopravu, například podle finančních ukazatelů na úrovni obcí. Upozornil však, že příjmy domácností jsou analyzovány pouze prostřednictvím výběrových šetření, nikoliv plošně, a že údaje o HDP jsou dostupné pouze na úrovni krajů. Zmínil také spolupráci s TUL, která pracovala na projektu disponibilních příjmů domácností, ale upozornila, že tato data nejsou dostatečně spolehlivá. Pokus o distribuci ukazatele HPH z krajů na úroveň obcí se rovněž ukázal jako problematický a málo přesný.

Dále popsal analýzu dat z CHAPS, která zahrnuje export dat o spojení tam a zpět mezi obcemi a sídly ORP, a to ve středu, v sobotu a v neděli. Analyzováno bylo 6 051 nestřediskových obcí. Upozornil na chyby ve vyhodnocení dostupnosti obcí v okolí velkých měst, které byly následně odstraněny. Byly také sledovány měsíční výdaje domácností na VHD, závislost obslužnosti na populační velikosti obce a její poloze, a vztah mezi cenou jízdného a velikostí obce. Potvrdilo se, že v menších a vzdálenějších obcích je jízdné dražší (viz příloha prezentace).

Dále popsal přístup k hledání optimální obslužnosti obcí na základě jejich velikosti a podílu obyvatel. Pro vymezení regionů ohrožených dopravní chudobou se jako nejvhodnější ukazatel jeví průměrný počet spojů VHD mezi obcí a sídlem ORP, a to tam a zpět (páry spojů). Tyto oblasti se většinou nacházejí ve vnitřních a vnějších periferiích, například v řídce osídleném jihu. Zmínil také možnost zohlednit další aspekty, například oblasti SVL.

- **František Puršl (MMR)** doplnil, že mapové podklady budou ještě dopracovány.

B. Hanousková na závěr uvedla, že regiony vymezené jako ohrožené dopravní chudobou by neměly být jedinými příjemci podpory. Upozornila na dynamiku dopravního sektoru a potřebu zaměřit se na dlouhodobě udržitelné projekty. Vyjádřila přesvědčení, že obce a kraje mají nejlepší přehled o tom, kde vzniká vyšší dopravní poptávka a kde dostupnost není dostatečně zajištěna. Přesto by tyto mapové podklady měly sloužit jako výchozí

materiál pro podporu integrovaných projektů poptávkové dopravy a optimalizaci linkové dopravy.

Vít Sedmidubský (MD) upřesnil, že jde o 22 spojů, nikoli párů spojů, což v praxi znamená pouze polovinu spojů směřujících do daného centra. Tato skutečnost podle něj není tak optimistická, jak by se mohlo zdát. Zdůraznil proto, že je klíčové, aby obce efektivně navazovaly na páteří dopravní napojení.

Diskuze se dále zaměřila na možnost propojení mapových podkladů, například s údaji o ceně jízdného nebo o nedostatečné obslužnosti, aby bylo možné lépe pokrýt větší území České republiky. Zaznělo však, že Ministerstvo financí již nebude zveřejňovat údaje o cenách jízdného, což může představovat komplikaci. Účastníci se rovněž věnovali detailům prioritních opatření.

- **Jiří Krist (NS MAS)** poukázal na problém místních částí vzdálených od hlavních obcí například dva kilometry. Přestože je zde možnost využít kolo, tato varianta není vhodná pro všechny skupiny obyvatel. Jako příklad uvedl obec Sedlec-Prčice. Upozornil, že na Moravě mají obce obecně větší rozlohu a vyšší počet obyvatel, a proto by preferoval větší flexibilitu při realizaci integrovaných projektů, které by mohly pokrýt i tyto tzv. „šedé zóny“.
- **B. Hanousková** reagovala, že integrované projekty by měly být navázány na lokální potřeby, jako je obsluha škol, zdravotnických center, území se zhoršenými socioekonomickými podmínkami nebo oblastí s vyšším podílem starších obyvatel. Zdůraznila, že jízdní trasy by měly být optimalizovány na principu „bottom-up“, tedy na základě konkrétních lokálních potřeb.
- **J. Krist** sdílel zkušenost z Opavska, kde místní akční skupina (MAS) ve spolupráci s ORP provozovala dva sociotaxíky. Poukázal na to, že senioři se často nemohou dostat ani na autobusovou zastávku, a proto by MAS měly velký zájem o podporu podobných projektů.
- **B. Hanousková** na to reagovala, že výběr způsobilých žadatelů bude předmětem dalších jednání..
- **Monika Štěpánová (SMO ČR)** navrhla zohlednit také zapojení společenství obcí jako institutu pro sdílení některých služeb. Upozornila, že v současné době existuje přibližně osm společenství obcí, avšak tento koncept je teprve ve fázi rozvoje a mohl by být vhodným nástrojem integrovaných projektů.
- **Jan Krajhanzl (Institut 2050)** poděkoval za analýzu dopravně chudých regionů a upozornil, že místní části skutečně představují slepé místo systému, které nelze vyřešit žádnou další analýzou. Vyzdvihl potřebu podpory školních autobusů a zmínil, že jejich výzkum o dopravní chudobě bude zveřejněna přibližně v únoru až březnu. Upozornil na důležité zjištění, že dopravně chudé domácnosti nelze definovat pouze podle absence automobilu – problémem je také v počtu vozidel. Pokud má domácnost více členů, jedno auto nemůže pokrýt všechny potřeby. Z šetření také vyplynulo, že nejzranitelnější skupinou jsou především mladí lidé, kteří jsou závislí na přepravě autem (např. rodiči).
- **F. Puršíl** konstatoval, že má k dispozici průnik dat o kritické dopravní obslužnosti a financích. Položil otázku, zda by bylo možné vypracovat analýzu propojující dopravně chudé regiony s poptávkou po dopravě.
- **Filip Pospíšil (MMR-ASZ)** upozornil, že současná analýza opomíjí osoby v dopravní chudobě ve velkých centrech. Zdůraznil, že toto není kritika konceptu, ale je důležité si to uvědomit, zejména při sledování situace pomocí indikátorů a při budoucím nastavování kvalifikačních kritérií. Tak, aby tato skupina nebyla vynechána z potenciálních beneficentů. Doporučil také kombinovat různé negativní jevy, například teritoriální dopravní chudobu s oblastmi SVL.
- **M. Marada** doplnil, že je možnost ponechat řešení a doložení dat o příjmech občanů.
- **F. Pospíšil** navrhl využít k tomuto účelu evidenci úřadu práce.

- **Rebeka Hengalová (Europeum)** otevřela otázku, zda by obce měly aktivně žádat o podporu. Zároveň se ptala, jestli by nebylo vhodné vyčerpat větší část alokovaných financí hned v prvních letech.
- **B. Hanousková** reagovala, že alokace financí jsou zatím rozloženy rovnoměrně po celou dobu trvání fondu. Upozornila, na riziko výkyvů, dalších negativních jevů, zejména s ohledem na nejistotu budoucí ceny uhlíku.
- **R. Hengalová** se dále dotázala na proces implementace ETS2 a na riziko cenového šoku v prvních letech.
 - o **B. Hanousková** vysvětlila, že pokud nebude ETS2 plně implementováno, finanční prostředky SKF nebudou k dispozici. Některá opatření, která rizika pomůžou eliminovat budou realizována dříve, mj. i z jiných fondů.
 - o **J. Kepka** zdůraznil, že opatření je třeba nastavit především s ohledem na plnění milníků a cílů a zároveň zajistit dostatečnou absorpční kapacitu pro využití dostupných financí.
- **V. Malý** upozornil na problémy spojené se zajišťováním veřejné hromadné dopravy. Zmínil, že kromě ETS2 může komplikace přinést také zavedení DPH na krajskou dopravní obslužnost, která je nyní od DPH osvobozena.
- **J. Kepka** dodal, že složité může být také obnovování vozového parku. V současné době se připravuje výzva na podporu e-busů z Modernizačního fondu (ModFond), nicméně bylo by dobré, abychom i v SKF měli zakomponovanou, abychom případně mohli na ModFond navázat. Současná připravovaná výzva z ModFondu neobsahuje podporu pro dobíjecí body. Dobíjecí infrastruktura pro veřejnou dopravu zůstává na MMR.
 - o **M. Janda** doplnil, že většina prostředků nákup vozidel z MMR již byly vyčerpány (s výjimkou prioritních oblastí a ITI)., a poté, jak už zaznělo se podpora přesouvá na Modfond s plánovaným začátkem na příští rok. Dále potvrdil podporu dobíjecí infrastruktury pro VHD z IROP (MMR).
- **Petr Vychodil (ČAOVD)** upozornil na krajské plány dopravní obslužnosti, které definují podobu dopravní obsluhy včetně standardů kvality stanovených jednotlivými kraji. Současné plány jsou na pětileté období a nyní končí. Doporučil proto, aby od nás šel impuls k jejich aktualizaci. Zároveň upozornil na problémy související se zaváděním slev na jízdném. Doporučil využívat pouze 50 %, 75 % a 100% slevy, protože jakékoli další varianty by vyžadovaly složité úpravy odbavovacích systémů. Uvedl, že QR kódy by problém nepředstavovaly, ale v některých krajích existuje až pět různých odbavovacích systémů, což znamená, že jakékoli změny by bylo nutné koordinovat s pěti různými dodavateli.

3. Prioritní opatření

J. Kepka informoval o aktualizaci návrhu předpokládaného rozdělení alokace z SKF, přičemž na dopravu je plánováno 28 % z SKF, cca 14 mld. Kč. Na oblast kompenzací bylo původně určeno 10 miliard Kč, ale na základě jednání s MPSV bylo rozhodnuto, že pracovní skupina pro kompenzace se nebude svolávat, a alokace této částky může být přerozdělena mezi oblast dopravy a budov. Tzn., že celková finanční alokace na dopravu se může pohybovat v rozmezí kolem 10-14 mld. Kč a bude upřesněna na základě finálních podporovaných aktivit.

B. Hanousková následně představila drobné úpravy prioritních opatření, které členové obdrželi před jednáním. Uvedla, že tyto úpravy byly provedeny na základě připomínek členů skupiny nebo podnětů z mini pracovní skupiny. Poté detailně představila jednotlivá prioritní opatření (viz příloha prezentace).

- **M. Štěpánová** zmínila připomínky Plzeňského kraje týkající se podpory škol a navrhla je řešit později, případně za účasti jejich autorů. Zároveň požádala, aby se navazovalo na existující systémy v krajích a nevytvářely se nové paralelní systémy.

- **J. Kepka** poté zmínil, že v návaznosti na zákon o čistých vozidlech, který se týká toho, že od roku 12/2022 určitá část VZ v rámci obměny vozového parku musí obsahovat vozy na alternativní pohon a u autobusů je stále započítáván i pohon CNG, proto vzhledem k plnění cíle OZE v dopravě (REDIII) by stálo za to prověřit financování vozidel na biometan, byť se dá očekávat nesouhlasná reakce z EK.
 - o **Michal Vojtíšek (ČVUT)** upozornil na omezené možnosti využití bioplynu – především s ohledem na jeho efektivnější využití pro domácnosti než pro motorová vozidla, kde je účinnost přibližně 20 %. Doporučil proto spíše podporu stávajícího vozového parku.
- **J. Kepka** V návaznosti na komunikaci k dobíjecím stanicím doplnil, že MŽP plánuje také podporu dobíjecích stanic, a to i v rámci komplexních projektů komunitní energetiky prostřednictvím Modfondu. Hlavní podpora veřejných dobíjecích stanic zůstává v gesci Ministerstva dopravy (OP D) a v oblasti VHD bude podpora dobíječek pokračovat z MMR (IROP).
- **P. Vychodil** zmínil 2 linie přístupu k poptávkové dopravě: využití současných zastávek a vozidel a zavedení poptávkové dopravy v méně obslužených oblastech s podporou nových vozidel a infrastruktury. Navrhl využití vozidel 8+1 (nevyžadujících řidičský průkaz skupiny D). Upozornil na legislativní problém s autosedačkami, který je potřeba vyřešit, protože vozidla vázaná veřejnou službou nesplňují podmínky výjimky, kterou mají pouze taxislužby.
- **Lukáš Folbrecht (Elektromobilní Platforma)** se doptal na podporu sdílené dopravy.
 - o **J. Kepka** odpověděl, že sdílená doprava není v rámci integrovaných projektů nijak omezena na velikost vozu, avšak podporu neplánujeme zaměřit na klasický komerční carsharing.
- **J. Krist** apeloval na jasné definování požadavku na bezemisnost, aby jej nebylo možné obejít. Upozornil na problematiku hybridních vozidel nebo dobíjecích stanic pro soukromý sektor a doporučil, aby podpora nebyla omezena pouze na veřejný sektor.

4. Různé a závěr

Závěrečná diskuze se zaměřila na otázku bezemisnosti vozidel, podpory menších obcí při přípravě projektů a tarifních slev. Účastníci upozornili na potřebu zajistit dostatečnou absorpční kapacitu a na složitost realizace některých projektů, zejména v menších obcích, které často nemají potřebné kapacity a odborné znalosti. MMR již má zpracované pokyny pro žadatele, které mohou tento problém částečně řešit. Zároveň byla zmíněna nejednotný postoj ohledně kompenzací.

J. Kepka sdělil, že opatření budou dále interně projednávána a komunikována s relevantními rezorty, rovněž s Evropskou komisí a následně dopracovávat detaily.

B. Hanousková informovala o dalším plánovaném fungování pracovní skupiny. Poukázala na harmonogram Evropské komise a zpoždění výstupů, například modelování dopadů EU ETS2 na zranitelné skupiny. Tyto výstupy budou zapracovány do Sociálního klimatického plánu, který bude členům předán k připomínkám, jakmile bude dokončen. Dále zmínila plánované setkání se společností EGÚ Brno, které se zaměří na problematiku zranitelných mikropodniků (konec ledna). Informovala, že společný cloud zůstane nadále k dispozici všem členům a budou na něj sdíleny potřebné materiály.

J. Kepka poděkoval za účast na jednání. O dalším případném jednání budou členové včas informováni prostřednictvím e-mailové adresy.

Zapsala: B. Hanousková (MŽP), Schválil: J. Kepka (MŽP)

Příloha: Prezentace 5. jednání TPS SKF D MŽP