**Zápis ze 4. jednání Tematické pracovní skupiny Sociálního klimatického fondu pro dopravu (TPS SKF D)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Datum zasedání:** | 11. září 2024 |
| **Místo:** | Ministerstvo životního prostředí |
| **Přítomní účastníci:** | ***Fyzicky:*** Jaroslav Kepka (MŽP), Beáta Hanousková (MŽP), Marco Boggian (AutoSAP), Dominica Tchaou (MŽP), Martin Philipp (STEM), Lukáš Folbrecht (Elektromobilní Platforma), Markéta Gregorová (ÚV ČR), Lukáš Hataš (Hi-Tech klastr/ Asociace pro elektromobilitu), Ivo Hruban (MD), Janda Martin (MMR), Vladimír Malý (AK ČR), Vít Sedmidubský (MD), Petr Vízdal (SDP ČR), Jiří Vopravil (ČSÚ), Michal Vojtíšek (FM TUL), Gabriela Hůlková (SMO ČR)  ***Online:*** Jaroslav Martínek (Partnerství pro městskou mobilitu), Václav Jaroš (MV), Jaroslav Krutílek (ČLFA), Tomáš Hadviga (SMO ČR), Jiří Krist (NS MAS), Jan Tůma (MŽP), Jiří Hromádko (MŽP), Andrea Langhammerová (HSR-ÚK), Maggie Škabraha Dokupilová (MŽP), Martin Šimáček (MMR-ASZ), Martin Večeřa (ČAOVD), Michal Kocůrek (EGÚ Brno), Rebeka Hengalová (Europeum), Rudolf Matúš (ŠKODA AUTO), Vojtěch Hromíř (CESMAD), Marek Maleňák (MPSV), Ota Pačes (MHMP).  ***Nepřítomni:*** SMS ČR, SD ČR, MPO, Siemens Mobility |

**Program jednání:**

1. Úvod, aktuality a kontrola úkolů
2. Zaslaná opatření – prioritizace opatření a diskuze nad implementací
3. Vymezení dopravní chudoby – pokračování nad vymezením definice
4. Různé a závěr
5. **Úvod, aktuality a kontrola úkolů**

**Vedoucí pracovní skupiny, J. Kepka,** přivítal členy TPS SKF D a představil program jednání. V rámci bodu o aktualitách zmínil, že Evropská komise aktualizovala web SCF, kde zveřejnila klíčové dokumenty a implementující subjekty v jednotlivých členských státech. Proběhla také veřejná konzultace k zásadě DNSH a zahájili jsme realizaci projektu podpořeného z nástroje Technical Support Instrument pro přípravu SKF. Práce na teritoriálním vymezení dopravní chudoby, kterou vede MŽP ve spolupráci s doc. RNDr. Miroslavem Maradou, Ph.D. a MMR, pokračují. Celkový počet mikropodniků je již znám, avšak jejich zranitelnost je stále nutné definovat.

**B. Hanousková** představila nové členy pracovní skupiny, kterými jsou Jiří Vopravil (ČSÚ) a Jiří Krist (NS MAS).

1. **Zaslaná opatření – prioritizace a diskuze nad implementací**

**J. Kepka** dále oznámil, že pracovní skupina se bude zabývat prioritizací zaslaných opatření a případně jejich doplněním. Představil prioritní témata: poptávková a sdílená doprava, nákup elektrických vozidel, software, a také hledání možností, jak financovat provozní náklady u těchto opatření. Podpora veřejné hromadné dopravy. Další oblastí je podpora cyklodopravy a nákupu elektrokol a cargokol. Tyto prioritní oblasti budou dále rozpracovány.

**Diskuse** se zaměřila na bezpečnost cargokol na silnicích, přičemž byla vznesena otázka týkající se řešení infrastruktury a její bezpečnosti.

**J. Kepka** vyzval členy k diskusi o prioritizovaných opatřeních, jejich řešení a doplnění informací o absorpční kapacitě. Pro sektor dopravy je v současnosti plánována alokace přibližně 10 miliard Kč, přičemž je zřejmé, že největší část z celkové alokace přibližně 50 miliard Kč půjde do oblasti budov (cca 30 miliard Kč). Otázkou zůstává zacílení kompenzací, v souvislosti s nimiž je v blízké době plánována schůzka s MPSV.

1. **Vymezení dopravní chudoby – pokračování nad vymezením definice**

**B. Hanousková** informovala o pokroku v definování dopravní chudoby, přičemž sledujeme indikátory LIHC a VTU a zkoumáme spotřební koš, tedy kolik domácnosti vynakládají prostředků na soukromou a veřejnou dopravu v průběhu času. Tyto indikátory považujeme za validní pro monitorování nákladů domácností na dopravu a případně také pro sledování možných dopadů EU ETS2 na výdaje domácností. Pokud nebudou řešeny kompenzace na dopravu, bude nutné přistoupit k teritoriálnímu vymezení, které bude propojeno   
s prioritizovanými opatřeními. K této problematice již proběhlo několik schůzek s MD, MMR a dalšími organizacemi. MMR zprostředkovalo nákup dat CHAPS, která jsou nyní k dispozici i MŽP a doc. Miroslavu Maradovi. Tato data zahrnují počet autobusových a vlakových spojení obcí se sídly ORP, počet spojů tam a zpět ve středu 19. 6. 2024, sobotu 22. 6. 2024 a neděli 23. 6. 2024, přímá spojení i spojení s maximálně jedním přestupem a další parametry. Data jsou promítnuta do kartogramu a dostupnost je řešena na úrovni ZSJ. Hanousková také informovala o slabých místech, které kartogram v současné době obsahuje a které budou dále upřesněny.

**Diskuze** se dále zaměřila na potřebu předcházet nové výstavbě, která není dopravně obsloužena, a na problematiku územního plánování, které nelze plně reflektovat v mapovém podkladu. **M. Večeřa** zmínil, že některé nesrovnalosti na mapě jsou způsobeny silnou spádovostí krajských měst, a proto je nutné výstupy kalibrovat. **V. Jaroš** dodal, že data konzultoval s doc. Maradou, a potvrdil, že se jedná o vlastnost dat, zejména v okolí Prahy, Plzně a Brna, kde jsou ORP vymezeny nepřirozeně. Tyto odchylky budou upraveny, což se týká například ORP Černošice, Nýřany a Šlapanice.

* **M. Vojtíšek** požádal o detailnější popis legendy, zejména o vysvětlení významu jednotlivých položek, aby se předešlo špatné interpretaci prezentovaných dat.
* **G. Hůlková** položila dotaz, zda bude stanoven standard, co se nepovažuje za dopravní chudobu.
  + **B. Hanousková** zmínila další zvažované varianty vymezení teritoriální dopravní chudoby a možnost propojení se sociální dimenzí.
  + **J. Krist** uvedl, že použití kategorie ORP je nevhodné, podobně jako v SRR 21+ pro vymezení hospodářsky a sociálně ohrožených území (HSOÚ), a že by bylo lepší se zaměřit na úroveň obcí a jejich částí, ačkoli to bude náročné. Jako příklad uvedl Sedlec-Prčice, která má více než 40 místních částí.
  + **B. Hanousková** reagovala, že územní dimenze bude předmětem další diskuse, a agregace na úroveň ORP zatím není ze strany MŽP podporována. Zvažuje se případně doplnění kategorie SVL.
  + **M. Šimáček** doplnil, že Agentura pro sociální začleňování také pracuje   
    s územní jednotkou – obcí, přičemž jí vyvinutý Index sociálního vyloučení zahrnuje dalších 5 indikátorů (exekuce, dlouhodobá nezaměstnanost, procento žáků předčasně ukončujících základní vzdělání apod.). Uvedl, že existuje korelace mezi dopravním zabezpečením základních služeb, chudobou a docházkou dětí do školy. Doporučil využití Indexu při územním zaměření. Zdůraznil, že MMR již předložilo karty opatření a žádá jejich prioritizaci.
* Dále se **V. Malý** se zeptal na vztah mezi dopravní chudobou a dopravním spojením. Podle jeho názoru poptávková doprava neřeší problém dopravní chudoby, ale slouží pouze jako doplněk pravidelných dopravních spojů. Tuto službu budou využívat kraje nebo objednavatelé dopravy, a to hlavně tam, kde vzniknou nové přepravní potřeby. Poptávková doprava pokryje potřeby těch, kterým stávající systém nevyhovoval, avšak všichni cestující budou muset platit jízdné. Pokud poptávka nebude naplněna, náklady bude muset doplatit objednavatel, tedy kraj. Dále upozornil na nedostatky v poskytování poptávkové dopravy v regionech a na problematiku kompetencí krajských samospráv, které znají odhad dopravních potřeb.
  + **J. Krist** zmínil, že kolem r. 2018 provozovali sociální taxík, existují lidé   
    v různých věkových kategoriích, kteří mají poptávku v jiných časech a na jiných trasách, než jim nabídne hromadná doprava, proto nepovažuje za adekvátní navyšovat přepravu. Umí eliminovat rizika vysokých nákladů, a je nutné nabídnout další alternativy a přimlouvá se za zařazení mezi příjemce podpory nově vznikající společenství obcí a MAS.
  + **V. Malý** upozornil na rozdíl v jízdném u poptávkové dopravy, která má stejný tarif jako linková doprava, zatímco u senior busu hradí jízdné obec.
  + **I. Hruban** uvedl, že MŽP nemá ambici nutit kraje, aby zaváděly poptávkovou dopravu. Pokud obec spadne do kategorie vymezené MŽP, bude území podpořeno při zavádění tohoto systému. Podpořil myšlenku integrovaného projektu.
  + **M. Večeřa** reagoval, že nejde o spor, protože samo ČAOVD navrhovalo také podporu poptávkové dopravy jako jedno ze tří svých opatření, včetně kompenzace za zvýšené náklady v důsledku zavedení EU ETS2. Podporují také variantu pokrytí nákladů na zavedení a optimalizaci dopravy v těchto regionech, včetně poptávkové dopravy (například linkový autobus na zavolání). Zdůraznil, že je potřeba doladit detaily, a věří, že k tomu bude pokračovat diskuze.
* **G. Hůlková** zmínila, že v kontextu dostupné dopravy je třeba zohlednit také sociální dimenzi a perspektivu zaostávajících regionů.
* Poté vystoupil **M. Philipp** a vysvětlil, že dopravní chudoba má více forem deprivace – nedostatek příležitostí k přepravě, časové omezení spojené s infrastrukturou,   
  a také finanční aspekt. Různé aspekty dopravní chudoby vyžadují různá řešení. Podle jeho názoru nejde o chudé regiony, ale o regiony s větším počtem lidí, kteří trpí určitou formou dopravní deprivace.
* **L. Folbrecht** se zeptal na přístupy jiných zemí a na možnosti sociálního operativního leasingu á la francouzský model.
  + **J. Kepka** reagoval, že sledujeme přístupy dalších zemí, včetně tohoto modelu a také projekt TSI. Nicméně v současné době není podpora pro fyzické osoby v rámci SKF prioritou.
  + **M. Boggian** poznamenal, že MŽP zvolilo velmi komplikovaný přístup (teritoriální vymezení).
  + **J. Krist** vyjádřil podporu sdílené dopravě před investicemi do individuální dopravy a do sekundárního trhu elektroaut.
  + **M. Šimáček** znovu upozornil na nabídku dodávky dat a podpořil dopravu do škol nebo pro zaměstnavatele.
  + **T. Hadviga** požádal o podporu chudších obcí a regionů podle rozpočtového určení daní (RUD).
  + **L. Hataš** vznesl námět na podporu dopravy do škol (vč. ZUŠ aj.), a zdůraznil, že je třeba nepoškozovat trh s elektroauty v ČR. Další alternativou podpory jsou přestavby dodávek na elektrododávky (cca 150 tis. Kč přestavba, neměl by být problém s pojištěním) a dále výměnu baterií.
  + **M. Boggian** se dotázal na možnost podpory dobíjení.
  + **J. Kepka** uvedl,že obecně budeme usilovat o podporu investičních projektů s ohledem na co nejjednodušší administrativní proces.
  + **J. Krist** dodal, že Modernizační fond podporuje například komunitní nabíječky, což se může doplňovat s opatřeními ze SKF.

1. **Diskuze a závěr**

Závěrem byla diskutována otázka ceny emisní povolenky a mechanismy její regulace v případě zdražování (např. dodatečné vypuštění emisních povolenek při překročení ceny 45 eur za tunu CO2). **J. Tůma** zmínil, že nemá informace o zdroji vyčíslení částky, o kterou by se měla zvýšit cena pohonných hmot v případě zavedení ETS2, a nedoporučuje používat toto vyčíslení, protože reakce trhu na snižování emisí zatím není známa. Dále byla diskutována jednotná národní jízdenka (vlak + autobus), přičemž náklady na její realizaci jsou poměrně vysoké. Návrh na její zavedení je nyní v přípravě na Ministerstvu dopravy, avšak problémem je velké množství dopravců, rozdílné zájmy krajů a dopravců a diverzifikované způsoby sestavení tarifů.

**J. Kepka** poděkoval za účast na jednání a konstatoval, že panuje rámcová shoda nad prioritními opatřeními. MŽP bude dále rozpracovávat jednotlivá opatření ve spolupráci s jejich tvůrci a budeme pokračovat v upřesňování mapových výstupů. Rozpracovaná opatření bychom rádi zaslali před příštím jednáním. O dalším jednání budou členové včas informováni, s předpokladem termínu v listopadu nebo prosinci.

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

*Příloha: Prezentace 4. jednání TPS SKF D MŽP*