



PODROBNÁ ANALÝZA KONKRÉTNÍCH UNIJNÍCH LEGISLATIVNÍCH NÁVRHŮ



**Tento projekt je spolufinancován prostřednictvím
Technologické agentury ČR v rámci Národního plánu obnovy
z evropského Nástroje pro oživení a odolnost.**

ZPRACOVATEL

HYTEP (Česká vodíková technologická platforma)

ORLEN UniCRE a.s.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

AUTORSKÝ TÝM

Jan Sochor, Matyáš Ortmann, Veronika Vohlídková (HYTEP)

Adam Giurg (OLEN UniCRE)

Bronislav Vahalík (CDV)

PROJEKT

Národní centrum vodíkové mobility (TN02000007)

NÁZEV DÍLČÍHO PROJEKTU

DP002N: Modelování poptávky po nízkouhlíkovém a obnovitelném vodíku v dopravě v České republice do roku 2030



ANALÝZA UNIJNÍ LEGISLATIVY V KONTEXTU POPTÁVKY PO NÍZKOUHLÍKOVÉM A OBNOVITELNÉM VODÍKU V DOPRAVĚ DO ROKU 2030

Cílem analýzy unijní legislativy v rámci projektu DP002 Modelování poptávky po nízkouhlíkovém a obnovitelném vodíku v dopravě v České republice do roku 2030 financovaném v rámci Národního centra kompetence pro vodíkovou mobilitu Technologickou agenturou České republiky, je zanalyzovat podmínky unijní legislativy v kontextu rozvoje výroby a poptávky po obnovitelném a nízkouhlíkovém vodíku včetně návrhu konceptu transpozice legislativy do národního právního rámce. Analýza je primárně zaměřena na nové evropské právní předpisy a normy, jmenovitě směrnici k reformě trhu s plynem v rámci dekarbonizačního balíčku pro trh s plynem, směrnici o podpoře využívání obnovitelných zdrojů energie, aktu v přenesené pravomoci definující pravidla pro výrobu obnovitelných paliv nebiologického původu (v angličtině RFNBO, jinak také zjednodušeně obnovitelný vodík, pro účely dokumentu je RFNBO a obnovitelný vodík jedna a tatáž věc)¹, nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T). Cílem výstupu je poskytnout ucelený holistický přehled požadavků legislativy včetně potenciální očekávané poptávky v návaznosti na povinnosti České republiky vyplývající z unijní legislativy. Na závěr analýzy je vypracován jednoduchý přehled současně vypsáných nebo očekávaných dotačních příležitostí v oblasti vodíkové mobility.

¹ Obnovitelná paliva nebiologického původu jsou dle definice uvedené v evropské legislativě paliva, jejichž obsah je získán z obnovitelných zdrojů energie s výjimkou biomasy. Mezi obnovitelná paliva je řazen jak přímo samotný obnovitelný vodík, tak jeho deriváty, jakými jsou například obnovitelný čpavek, obnovitelný methanol či e-paliva.



OBSAH

1	Unijní klimatické cíle a faktory ovlivňující nástup vodíkových technologií	1
2	Unijní cíle v oblasti obnovitelných zdrojů energie, včetně obnovitelného a nízkouhlíkového vodíku	2
2.1	<i>Legislativní balíček Fit for 55</i>	4
2.2	<i>Vodíková strategie EU</i>	6
3	Národní strategie a plán v oblasti energetiky, dopravy a vodíku	9
4	České právní předpisy s vazbou na energetiku, klima a vodík	11
5	Aktuální projednávání změn českých právních předpisů s vazbou na energetiku, klima a vodík	13
6	Analýza unijních směrnic v kontextu rozvoje vodíkové mobility	18
6.1	<i>Směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (RED)</i>	18
6.2	<i>Akt v přenesené pravomoci k výrobě obnovitelných paliv nebiologického původu</i>	21
6.3	<i>Směrnice o společných pravidlech pro vnitřní trh s plyny z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem</i>	23
6.4	<i>Nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR)</i>	24
6.5	<i>Nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T)</i>	26
6.6	<i>EU Taxonomie – nařízení EK o TSK v oblasti klimatu</i>	28
7	Postup při transpozici unijních směrnic a nařízení do právního řádu ČR	32
7.1	<i>Transpozice konkrétních směrnic a implementace nařízení</i>	39
8	Legislativní rámec pro veřejnou podporu	42
8.1	<i>Obecné nařízení o blokových výjimkách (GBER)</i>	43
8.2	<i>Pokyny pro státní podporu v oblasti klimatu, životního prostředí a energetiky na rok 2022</i>	46
9	Přehled veřejné podpory v kontextu vodíkové mobility	49
9.1	<i>Operační program Doprava 2021-2027</i>	49
9.2	<i>Modernizační fond</i>	51
9.3	<i>TRANSGov – Modernizace veřejné dopravy</i>	52
9.4	<i>TRANSCoM – Modernizace dopravy v podnikatelském sektoru</i>	52
9.5	<i>Národní plán obnovy (NPO)</i>	53
9.6	<i>Integrovaný regionální operační program (IROP)</i>	55
	Závěr	61
10	Seznam obrázků	61
11	Seznam tabulek	61



1 UNIJNÍ KLIMATICKÉ CÍLE A FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ NÁSTUP VODÍKOVÝCH TECHNOLOGIÍ

Otázka zpomalení změny klimatu se v uplynulých letech stala významným politickým tématem jak na národní, tak na unijní úrovni. Na unijní úrovni se toto úsilí odráží především přijetím příslušných dekarbonizačních strategií a právních předpisů. V kontextu rozvoje vodíku lze zmínit například Zelenou dohodu pro Evropu z prosince 2019, Evropský klimatický zákon z července 2021, Vodíkovou strategii pro klimaticky neutrální Evropu z roku 2021, legislativní balíček Fit for 55 také z roku 2021, Iniciativu REPowerEU z roku 2022, ale také nástroje v oblasti udržitelného financování (ESG). Z hlediska dopravy je významným strategickým dokumentem tzv. Unijní strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a navazující právní akty zaměřující se na snižování emisí skleníkových plynů a zmírňování dopadů změny klimatu.

Rychlost dekarbonizace sektoru dopravy a poptávku po vodíku do budoucna ovlivní řada proměnných:

1. rozsah nadměrné produkce energie z obnovitelných zdrojů energie v daném čase, kterou nebude možné v daném čase spotřebovat, respektive jehož dodávka do sítě nebude v daném okamžiku finančně rentabilní;
2. výsledný obsah vnitrostátních plánů pro energetiku a klima (“**NEKPy**”) a jejich plnění v praxi;
3. výsledný obsah, jakož i transpozice a implementace unijního legislativního Balíčku Fit for 55, s ohledem na vodík zejména podmínky pro povolování zařízení na výrobu energie z OZE a instalací na výrobu, skladování a distribuci vodíku;
4. výsledný obsah, jakož i transpozice a implementace ostatních právních předpisů EU s vazbou na dekarbonizaci;
5. aktualizované dekarbonizační plány, případně i akční plány (celohospodářské či sektorové), včetně těch vodíkových² a způsob;
6. strategie a plány v oblasti dekarbonizace síťové infrastruktury a jejich vzájemná konzistence a koordinace, a to jak těch stanovených v územních či rozvojových infrastrukturních plánech veřejných úřadů, tak i jejich vlastníků (z veřejného i soukromého sektoru), včetně přeshraničních propojení (zejména pro import vodíku do Česka);
7. obsah ekonomické regulace v jednotlivých regulovaných sektorech (energetika, telekomunikace, doprava, vodohospodářství, bankovníctví, pojišťovnictví atd.);
8. dostupnost a nastavení dotačních a jiných podpůrných mechanismů pro dekarbonizaci;
9. nastavení pravidel veřejné podpory EU a jejich využívání v rámci podpůrných nástrojů a schémat;
10. ambice firem a veřejného sektoru v oblasti ESG a obsah klimatických přechodových plánů firem, a to zejména vlastníků / správců aktiv na vrcholu jednotlivých článků hodnotových řetězců na straně jedné a finančních podniků a investorů na straně druhé;

² Zde mohou být i relevantní případně i krajské či místní vodíkové strategie či akční plány, které mohou existovat samostatně nebo být případně i součástí širších dekarbonizačních plánů.

11. stupeň spolupráce mezi členskými zeměmi EU při odstraňování bariér pro skutečnou energetickou unii na vnitřním trhu, např. realizací společných projektů;
12. schopnost EU, případně ČR (ve spolupráci s jinými členskými zeměmi EU) zajistit dovoz vodíku pro tuzemské účely;
13. schopnost spolupráce jednotlivých článků hodnotových řetězců v oblasti efektivní dekarbonizace;
14. chování zákazníků na vnitřním i globálním trhu, zejména s ohledem na “poptávku po dekarbonizaci”, tj. přípravou a realizací opatření k větší energetické účinnosti, instalací OZE a výroby energie z OZE a pohlcování uhlíku;
15. politický mechanismus, veřejné mínění a politické preference vyjádřené hlasováním ve volbách³;
16. technologický pokrok konkurenčních nízkouhlíkových technologií jako i limity elektrizační, zejména distribuční soustavy.

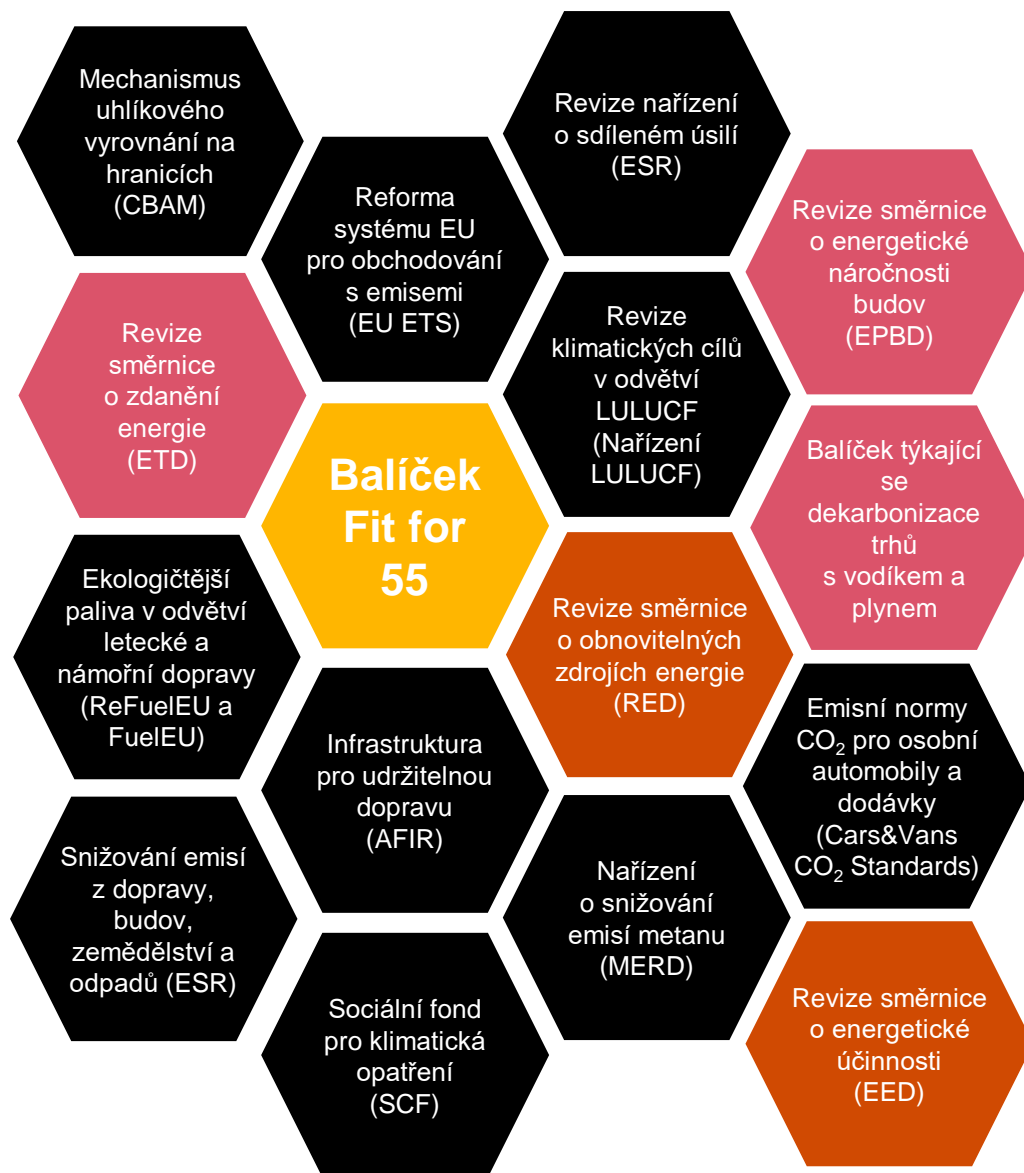
2 UNIJNÍ CÍLE V OBLASTI OBNOVITELNÝCH ZDROJŮ ENERGIE, VČETNĚ OBNOVITELNÉHO A NÍZKOUHLÍKOVÉHO VODÍKU

Obnovitelný a nízkouhlíkový vodík bude hrát zásadní roli v dekarbonizaci průmyslu, dopravy a energetiky. Jeho využití se kromě stávajících chemických procesů, v České republice zejména rafinace ropy a výroba chemických látek,⁴ očekává v sektoru výroby oceli, v sektoru mobility, zejména těžké nákladní a lehké užitkové, v letecké a lodní dopravě a v neposlední řadě v sektoru energetiky. Ministerstvo průmyslu a obchodu připravuje pro rok 2024 aktualizaci Vodíkové strategie České republiky, která bude řadu bariér v rozvoji obnovitelného a nízkouhlíkového vodíku na území České republiky adresovat.

Národní strategie a předpoklad spotřeby vodíku navazují na unijní právní předpisy, zejména z balíčku *Fit for 55*, mezi zásadní legislativní akty ovlivňující poptávku po obnovitelných zdrojích energie, včetně vodíku patří:

³ Rychlost dekarbonizace však v budoucnu mohou ovlivnit i jiné vnější faktory nezávislé na fungování vnitřního trhu, jako jsou pandemie či vojenské konflikty. Jak se například ukázalo, pandemie COVID-19 vedla k dočasnému snížení emisí GHG, zatímco vojenský konflikt na Ukrajině vedl naopak k urychlení aktivní dekarbonizace s ohledem na potřebu řešit energetickou bezpečnost (resilienci) EU a jejich členských zemí.

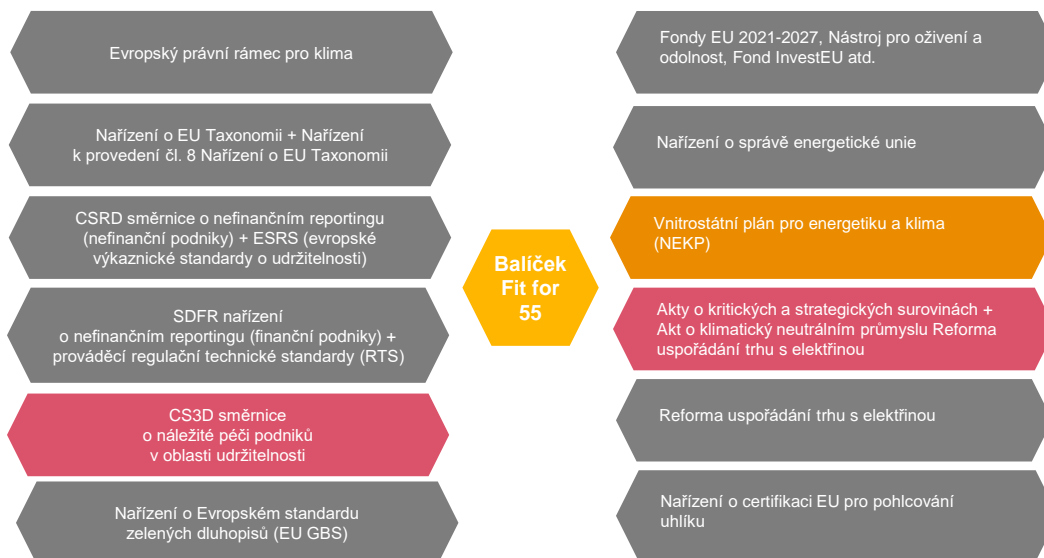
⁴ Česká vodíková technologická platforma, „Cestovní mapa rozvoje vodíkového hospodářství“, webové stránky platformy [Online], 30. června 2023. Dostupné: <https://www.hytep.cz/images/dokumenty-ke-stazeni/cestovni-mapa-rozvoje-vodikoveho-hospodarstvi-2023.pdf>



Obrázek 1: Přehled legislativního balíčku Fit for 55

Zdroj: Komise, <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>

Výčet ostatních oblastí unijních předpisů s vazbou na dekarbonizaci a poptávku po vodíku v dopravě je uveden na Obrázku 3 níže, s tím, že relevantní pro tuto analýzu jsou především směrnice o podpoře využívání obnovitelných zdrojů energie (RED), akt v přenesené pravomoci k výrobě obnovitelných paliv nebiologického původu, směrnice o společných pravidlech pro vnitřní trh s plynem z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem, nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR) a nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T).



Obrázek 2: Ostatní oblasti unijních předpisů s vazbou na dekarbonizaci a poptávku po vodíku v dopravě

Zdroj: Analýza dopadů unijní legislativy v kontextu poptávky po nízkouhlíkovém a obnovitelném vodíku v dopravě

2.1 LEGISLATIVNÍ BALÍČEK FIT FOR 55

Legislativní balíček Fit for 55 byl předložen v červenci 2021 s cílem reagovat na požadavky Evropského klimatického zákona týkající se snížení čistých emisí skleníkových plynů v Evropě do roku 2030 alespoň o 55 %. Posléze byl aktualizován s vyššími ambicemi v oblasti energie z obnovitelných zdrojů energie a energetické účinnosti v rámci REPowerEU v návaznosti na ruskou invazi na Ukrajinu a potřebou posílení energetické bezpečnosti Evropy. Očekává se, že na základě konečného legislativního balíčku se do roku 2030 sníží čisté emise skleníkových plynů v EU o 57 %.

Balíček Fit for 55 je z velké části již dopracován a schválen. Stále však pokračují práce na dalších projednávaných legislativních dokumentech⁵ a návrzích i na provádění právních předpisů v členských státech. Například stále není dohodnut text směrnice o zdanění energie, o němž se stále v rámci unijních institucí jedná.

Nyní jsou tedy vymezeny všechny relevantní právně závazné cíle v oblasti klimatu, které se vztahují na všechna klíčová hospodářská odvětví. Celý balíček zahrnuje cíle v oblasti snižování emisí skleníkových plynů v široké škále odvětví, dále cíl zvýšit objem přirozeného pohlcování (propadů uhlíku), aktualizovaný systém obchodování s emisemi pro zastřešení emisí, stanovení ceny za znečištění a vytváření investic do ekologické transformace a v neposlední řadě i sociální podporu pro občany a malé podniky prostřednictvím nového Sociálního klimatického fondu. K zajištění rovných podmínek pro evropské podniky se zavádí mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích, na jehož základě se bude výhledově platit rovnocenná cena uhlíku v cílových odvětvích i za dovážené zboží. EU také zaktualizovala své cíle v oblasti energie z obnovitelných zdrojů energie a energetické účinnosti a do roku 2035 postupně ukončí výrobu nových znečišťujících vozidel.

⁵ Evropská komise. (2023, březen 13.). *Komise navrhuje reformu uspořádání trhu s EU s elektřinou s cílem podpořit obnovitelné zdroje energie, lépe chránit spotřebitele a zvýšit konkurenceschopnost průmyslu*, Dostupné: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP_23_1591

Zároveň je cílem posílení dobíjecí infrastruktury a využívání alternativních paliv v silniční, lodní a letecké dopravě.

Stanovování cen uhlíku a roční emisní strop budou zajišťovat, že znečišťovatelé budou platit za uhlík a členskými státy budou vznikat příjmy, které mohou investovat do ekologické transformace. Toto se bude uskutečňovat zejména prostřednictvím revidovaného unijního systému pro obchodování s emisemi, který postupně rozšíří stanovování cen uhlíku na nová hospodářská odvětví, zejména na dopravu, topná paliva a lodní dopravu, což bude tato odvětví motivovat ke snižování emisí skleníkových plynů. Touto reformou mají nyní členské státy vynaložit 100 % svých příjmů z obchodování s emisemi na projekty související s klimatem a energetikou a na sociální rozměr transformace. Nově vytvořený Sociální klimatický fond vyčlení 65 miliard eur z rozpočtu EU a celkem více než 86 miliard eur na podporu občanů a malých podniků, jež jsou v rámci ekologické transformace nejzranitelnější. Navíc nový mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích (CBAM) zajistí, aby se cena uhlíku platila v dotčených odvětvích také za dovážené výrobky⁶. V kombinaci se systémem EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) bude snižovat riziko tzv. úniku uhlíku, tedy situace, kdy společnosti přesunují svou výrobu z Evropy do zemí s méně přísnými environmentálními normami.

V dohodě týkající se revidované směrnice o obnovitelných zdrojích energie je pro EU stanoven závazný cíl podílu energie z obnovitelných zdrojů energie pro rok 2030 na minimálně 42,5 % oproti současným 32 %. V praxi by se tím stávající podíl energie z obnovitelných zdrojů energie v EU téměř zdvojnásobil. Je rovněž dohodnuto, že se Evropa bude snažit, aby do roku 2030 podíl obnovitelných zdrojů energie v energetickém mixu EU představoval 45 %.

Revidované nařízení o normách CO₂ zajistí, že všechny nové osobní automobily a dodávky registrované v Evropě budou mít do roku 2035 nulové emise skleníkových plynů. Jako dílčí krok směrem k nulovým emisím se budou muset průměrné emise skleníkových plynů do roku 2030 u nových automobilů snížit o 55 % a u nových dodávek o 50 %. Nové nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFIR) navíc stanoví povinné cíle pro zavádění infrastruktury (veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury pro osobní automobily a dodávky) pro elektrické dobíjení a doplňování vodíku podél evropských silnic. Taktéž iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU stanoví celounijní harmonizovaná pravidla na podporu udržitelných paliv, v tomto případě udržitelných leteckých paliv. Tyto zvyšují minimální podíl udržitelných leteckých paliv, které musí dodavatelé leteckých paliv mísit s kerosinem a dodávat je na letiště v EU. Obdobný režim bude platit i pro námořní paliva, kdy iniciativa pro námořní paliva FuelEU podpoří využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv stanovením cíle pro postupné snižování průměrné roční intenzity emisí GHG z energie používané na palubě lodí.

Členské státy nyní již začleňují a dále budou začleňovat právní předpisy Balíčku Fit for 55 do svého národního zákonodárství a do praxe. Také je budou muset začlenit do svých NEKPů a doložit, jak budou cíle v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 plnit na vnitrostátní úrovni.

⁶ V této souvislosti je třeba zmínit, že vodík (2804 10 00) je společně s cementem, elektrickou energií, některými sloučeninami dusíku, hnojivem a amoniakem, železem a ocelí a hliníkem zařazen „do první vlny aplikace CBAM.



2.2 VODÍKOVÁ STRATEGIE EU

Vodíková strategie pro klimaticky neutrální Evropu z července 2020⁷ (“Vodíková strategie EU”) představuje první ucelenou unijní strategii týkající se vodíku v historii EU. Vodíková strategie EU stanovila cíl od roku 2020 vyrábět v EU až 10 milionů tun vodíku z obnovitelných zdrojů. Plán REPowerEU doplnil tento cíl usnadněním dovozu 10 milionů tun vodíku z obnovitelných zdrojů do roku 2030. Vodíková strategie EU obsahuje celkem 20 níže uvedených akcí:

Investiční program pro EU

- **Akce č. 1:** Prostřednictvím Evropské aliance pro čistý vodík (angl. European Clean Hydrogen Alliance) vypracovat investiční program na stimulaci zavádění výroby a využívání vodíku a vytvořit seznam konkrétních projektů (do konce roku 2020) – Současný vodíkový zásobník zahrnuje již více než 840 projektů, viz https://single-market-economy.ec.europa.eu/industry/strategy/industrial-alliances/european-clean-hydrogen-alliance/project-pipeline_en⁸.
- **Akce č. 2:** Podporovat strategické investice do čistého vodíku v rámci plánu Komise na podporu oživení, zejména prostřednictvím oblasti pro strategické evropské investice programu InvestEU (od roku 2021) – Více, viz srovnávací tabulka k národním plánům obnovy https://ec.europa.eu/economy_finance/recovery-and-resilience-scoreboard/index.html.
- **Podpora poptávky a zvyšování produkce**
 - **Akce č. 3:** Navrhnout opatření k usnadnění využívání vodíku a jeho derivátů v odvětví dopravy ve strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, kterou připravuje Komise, a v souvisejících politických iniciativách (2020) – Unijní strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu byla uveřejněna v prosinci 2020.
 - **Akce č. 4:** Prozkoumat další podpůrná opatření, včetně opatření na straně poptávky v odvětvích konečné spotřeby, v oblasti vodíku z obnovitelných zdrojů na základě stávajících ustanovení směrnice o obnovitelných zdrojích (do června 2021) – revidovaná EED zahrnuje dílčí cíle pro obnovitelný vodík v průmyslu a dopravě.
 - **Akce č. 5:** Pracovat na zavedení společných prahových hodnot/norem pro nízké množství uhlíku v zájmu podpory zařízení na výrobu vodíku na základě jejich výsledků v oblasti skleníkových plynů během celého životního cyklu (do června 2021).
 - **Akce č. 6:** Pracovat na zavedení komplexní terminologie a celoevropských kritérií pro certifikaci vodíku z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíkového vodíku (do června 2021) – RED3 a návrh směrnice pro trh s plyny zahrnuje certifikační schémata pro obnovitelný a nízkouhlíkový vodík.
 - **Akce č. 7:** Vytvořit pilotní projekt – nejlépe na úrovni EU – pro program rozdílových smluv o uhlíku, zejména pro účely podpory výroby nízkouhlíkové a oběhové oceli a základních

⁷ Evropská komise, „Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů k Vodíkové strategii pro klimaticky neutrální Evropu,“ webové stránky Evropské komise [Online], 8. července 2020. Dostupné: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC030>.

⁸ První konečná investiční rozhodnutí byla přijata v roce 2022. Naprostá většina investic do vodíkových technologií v Evropě je však stále ve fázi plánování.



chemických látek – Revize Směrnice o EU ETS obsahuje ustanovení o rozdílových smlouvách o uhlíku, které jsou použitelné i na vodík.

- **Navržení příznivého a podpůrného rámce: režimy podpory, tržní pravidla a infrastruktura**

- **Akce č. 8:** Zahájit plánování vodíkové infrastruktury, včetně transevropských energetických a dopravních sítí a desetiletých plánů rozvoje sítě (2021), a zohlednit plánování sítě čerpacích stanic – Návrhy TEN-T Nařízení a NGH2MD obsahují koordinované plánování vodíkové infrastruktury.
- **Akce č. 9:** Urychlit zavádění zvláštní infrastruktury čerpacích stanic v rámci revize směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva a revize nařízení o transevropské dopravní síti (2021) – AFIR Nařízení a TEN-T Nařízení zahrnují zahrnovat podporu pro zavádění vodíkových čerpacích stanic.
- **Akce č. 10:** Vypracovat tržní pravidla umožňující zavádění vodíku, včetně odstranění překážek pro efektivní rozvoj vodíkové infrastruktury (např. změnou účelu) a zajistit přístup výrobců vodíku a zákazníků k likvidním trhům a zaručit integritu vnitřního trhu s plynem prostřednictvím nadcházejících legislativních přezkumů (např. přezkum právních předpisů v oblasti plynu v zájmu konkurenceschopných dekarbonizovaných trhů) (2021).

- **Podpora výzkumu a inovací v oblasti vodíkových technologií**

- **Akce č. 11:** Zveřejnit výzvu k předkládání návrhů na výstavbu elektrolyzérů s výkonem 100 MW a zelených letišť a přístavů jako součást Zelené dohody pro Evropu v rámci programu Horizont 2020 (třetí čtvrtletí 2020) – Výzva Horizontu 2020 vyústila ve financování tří obnovitelných vodíkových elektrolyzérů o výkonu 100 MW v Německu, Nizozemsku a Portugalsku, viz https://research-and-innovation.ec.europa.eu/events/upcoming-events/horizon-2020-european-green-deal-call-results-and-ambitions-future-2021-10-27_en.
- **Akce č. 12:** Zřídit navrhované Partnerství pro čistý vodík (angl. Clean Hydrogen Partnership) zaměřené na výrobu vodíku z obnovitelných zdrojů, jeho skladování, přepravu a distribuci a klíčové prvky pro přednostní konečné použití čistého vodíku za konkurenceschopnou cenu (2021) – Partnerství pro čistý vodík zahájilo program v rámci programů Horizont 2020 a Horizont Evropa ve výši 1 miliardy eur, který byl navýšen o dalších 200 mil. eur z REPowerEU, viz <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/00f833fa-7ec4-11ee-99ba-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-296436320>.
- **Akce č. 13:** Řídit vývoj klíčových pilotních projektů, které podporují vodíkové hodnotové řetězce, v koordinaci s plánem SET (od roku 2020) – Vodík byl začleněn do Implementační pracovní skupiny pro obnovitelná paliva v rámci aktivit plánu SET, viz https://setis.ec.europa.eu/set-plan-progress-report-2021_en.
- **Akce č. 14:** Usnadnit demonstrace inovativních technologií založených na vodíku zveřejněním výzev k předkládání návrhů v rámci inovačního fondu systému pro obchodování s emisemi (první výzva byla zveřejněna v červenci 2020) – První kolo Inovačního fondu zahrnovalo tři (ze 7) vodíkové projekty v rámci výzvy pro „velké projekty“ a 5 (z 32) vodíkových projektů v rámci výzvy pro „projekty malého rozsahu“, viz https://cinea.ec.europa.eu/programmes/innovation-fund_en.
- **Akce č. 15:** Zveřejnit výzvu k pilotní akci zaměřené na meziregionální inovace v rámci politiky soudržnosti v oblasti vodíkových technologií v regionech s vysokými emisemi uhlíku (2020) – V rámci meziregionální inovační akce byla podpořena dvě evropská partnerství vodíková



údolí vodíku, viz https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2021/01/01-07-2021-coronavirus-response-and-recovery-eu-support-for-regions-to-work-together-in-innovative-pilot-projects.

- **Mezinárodní rozměr**

- **Akce č. 16:** Posílit vedoucí postavení EU na mezinárodních fórech pro technické normy, předpisy a definice týkající se vodíku – Mezinárodní partnerství pro vodík a vodíkové články v hospodářství (angl. International Partnership for Hydrogen and Fuel Cells in the Economy, IPHE) zveřejnil metodický pracovní dokument o emisích GHG spojených s výrobou vodíku, viz <https://www.iphe.net/iphe-working-paper-methodology-doc-oct-2021>.
- **Akce č. 17:** Rozvinout misi pro vodík v rámci příštího mandátu Mise inovací (MI2) – EU se podílí na vedení Mise pro čistý vodík (Clean Hydrogen Mission) vyhlášené v rámci Mise inovací, viz <https://mission-innovation.net/missions/hydrogen/>.
- **Akce č. 18:** Podporovat spolupráci v otázkách elektřiny z obnovitelných zdrojů a vodíku s partnerskými zeměmi jižního a východního sousedství a zeměmi Energetického společenství, zejména s Ukrajinou – Bylo vydáno Společné sdělení k Jižnímu sousedství Joint communication on the Southern Neighbourhood s výrobou vodíku jako novou strategickou prioritou (https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/joint_communication_renewed_partnership_southern_neighbourhood.pdf) a workshop o vodíku v rámci Východního partnerství (<https://www.eap-events.eu/ehome/hydrogen-and-green-gases/home/>).
- **Akce č. 19:** Ustavit proces spolupráce v oblasti vodíku z obnovitelných zdrojů s Africkou unií v rámci iniciativy „Zelená energie“ realizované mezi Afrikou a Evropou: Byla spuštěna nová Iniciativa Afrika-EU pro zelenou energii, přičemž vodík je součástí priority „obnovitelných zdrojů energie“, viz https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs_22_1120. Dále se poskytuje technická pomoc v oblasti vodíku africkým zemím a regionům, viz
- **Akce č. 20:** Do roku 2021 vytvořit referenční hodnotu pro transakce denominované v eurech – Vodík byl zařazen do sdělení Evropský hospodářský a finanční systém: podpora otevřenosti, síly a odolnosti, viz <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0032>.

Z výše uvedeného je patrné, že akce identifikované v rámci Vodíkové strategie EU jsou v zásadě vyčerpány (ukončeny), případně jsou ve velkém stádiu rozpracování. V této souvislosti je vhodné zmínit, že v RED je předjímana aktualizace Vodíkové strategie EU, a to v bodě 60 Preambule: „Ke snížení závislosti Unie na fosilních palivech a jejich dovozu by Komise měla na základě údajů vykazovaných členskými státy vypracovat strategii Unie pro dovážěný i domácí vodík.“



3 NÁRODNÍ STRATEGIE A PLÁN V OBLASTI ENERGETIKY, DOPRAVY A VODÍKU

Z hlediska strategických národních dokumentů, vláda České republiky na svém zasedání dne 18. října 2023 první verzi NEKPU k předložení Komisi podle Nařízení o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu. Z koncepčního hlediska však Česku dosud chybí aktualizace dvou národních strategických dokumentů v oblasti energetiky a klimatu, konkrétně Státní energetické koncepce a Politiky ochrany klimatu v ČR. Aktualizace Státní energetické koncepce, tj. její verze schválené vládou ČR dne 18. května 2015 ("SEK")⁹ má obecně určit priority a strategické záměry států v rámci sektoru energetiky do roku 2030 a 2050 a poskytnout tak investorům, občanům a státní správě stabilitu v dnešním turbulentním a dynamickém období¹⁰. V letošním roce se také připravuje aktualizace Politiky ochrany klimatu v ČR, jejíž poslední verze byla schválena vládou ČR dne 22. března 2017 ("POK"). POK je základním národním strategickým dokumentem v oblasti snižování emisí GHG a stanovuje hlavní cíle v této oblasti a opatření k jejich dosažení. Zároveň představuje strategii dlouhodobého nízkoemisního rozvoje ČR v souladu s požadavky Pařížské dohody. Příprava její aktualizace je v gesci Ministerstva životního prostředí.¹¹

Dále v současné době probíhá také proces aktualizace Národního programu snižování emisí ČR z roku 2015, který byl naposledy aktualizován v roce 2019 ("NPSE").¹² NPSE obsahuje analýzu stavu a vývoje kvality ovzduší v ČR, příčiny znečištění, emise znečišťujících látek z jednotlivých sektorů ekonomiky, scénáře vývoje znečišťování ovzduší, národní závazky ČR a jejich dodržování

V této souvislosti je třeba upozornit, že pro Ministerstvo průmyslu a obchodu je v současné době od léta 2023 realizován projekt unijního Nástroje pro technickou podporu ("TSI") Generálního ředitelství Evropské komise pro strukturální reformy na podporu strukturálních reforem (DG REFORM) "Recommendations How to Achieve Carbon Neutrality and Set Up a Regulatory Framework"¹³, č. SI-RoC-16878 ("TSI na dekarbonizaci a regulační rámec"). TSI na dekarbonizaci a regulační rámec má mimo jiné zahrnovat vypracování následujících výstupů¹⁴:

- zprávu o stavu dekarbonizace v Česku;
- matici ukazující stávající a potenciální dekarbonizační opatření pro hlavní hospodářské sektory a jejich očekávané dopady;
- zprávu s doporučeními ve vztahu k opatřením k hospodárné dekarbonizační cestě v různých scénářích; a

⁹ Práce na aktualizaci SEKu probíhají, ale dle nejnovějších informací bude její dokončení závislé na dokončení aktualizace českého NEKPU tak, aby oba dokumenty byly ve svých parametrech a nastavení strategií konzistentní.

¹⁰ V rámci Programového prohlášení vlády se vláda ČR zavázala, že do konce roku 2023 bude připravena aktualizace Státní energetické koncepce ČR, a to zejména s ohledem na to, že od jejího schválení v roce 2015 došlo k řadě změn, které je nutné reflektovat. Dne 12. dubna 2023 schválila vláda ČR Výchozí bod aktualizace Státní energetické koncepce ČR a souvisejících strategických dokumentů, která jsou vodítkem pro zpracování relativních strategických dokumentů pro aktualizaci SEKu. Naléhavá potřeba aktualizace tohoto dokumentu byla také jedním ze závěrů Vyhodnocení naplňování Státní energetické koncepce ČR, které bylo vypracováno na začátku roku 2021.

¹¹ V současné době probíhá její aktualizace především v návaznosti na schválení Balíčku Fit for 55 a nový cíl dosažení klimatické neutrality EU do roku 2050. Návrh aktualizace by měl být předložen vládě společně s aktualizací Státní energetické koncepce ČR do konce roku 2023.

¹² Jedná se o plán schválený vládou ČR svým usnesením č. 978 ze dne 2. prosince 2015 a aktualizovaný usnesením vlády č. 917 ze dne 16. prosince 2019. V současné době probíhá na NPSE ze strany MŽP veřejná konzultace.

¹³ Česky „Doporučení k dosažení uhlíkové neutrality a nastavení regulačního rámce“.

¹⁴ Až tento projekt přinese na základě přístupu k neveřejným datům kvantifikované informace o stavu a výhledu dekarbonizace v Česku, včetně jednotlivých scénářů a jejich citlivostní analýzu.

- citlivostní analýzu rámcových scénářů.

Česká republika však zatím nijak nezareagovala transpozicí či jinou systematickou integrací předpisů EU v oblasti udržitelného financování. V září 2023 však MF zahájilo jménem Česka projekt technické asistence Komise “Sustainable Finance Policy Options“ financovaný prostřednictvím TSI, č. TSIC-RoC-19846, REFORM/2021/OP/0006 Lot 1, který by měl po dobu 18 měsíců vytvořit koncepční materiál k nastavení systému udržitelného financování v Česku (“TSI na udržitelné financování v Česku“). Jedinou výjimkou je nyní připravovaná novela zákona o účetnictví, který má v sobě integrovat požadavky nefinančního výkaznictví (podávání zpráv o udržitelnosti) je v současné době projednáván jako součást konsolidačního balíčku v Parlamentu ČR¹⁵. Až tento projekt přinese na základě přístupu k neveřejným datům kvantifikované informace o stavu a výhledu dekarbonizace v Česku, včetně jednotlivých scénářů a jejich citlivostní analýzu.

V kontextu řešení vodíku v dopravě je třeba zmínit i stávající Vodíkovou strategii ČR a zejména její proces aktualizace, který však oproti předpokladům není ještě dokončen. Do veřejného připomínkovacího řízení se zatím nedostal, byť jen první návrh její aktualizace. Neoficiální informace ale indikují, že původní časové horizonty této strategie budou zachovány: 2030 pro krátkodobý, 2040 pro střednědobý a 2050 pro dlouhodobý horizont.

Současně je třeba také zmínit Národní akční plán pro čistou mobilitu, jehož poslední verze byla schválena vládou ČR dne 27. dubna 2020 usnesením č. 469 (“NAP CM“). NAP CM byl vypracován v zásadě ještě před přijetím Zelené dohody pro Evropu. Neobsahuje tedy ani národní odpověď na její implementaci, a to zejména prostřednictvím Unijní strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a z hlediska dekarbonizace přirozeně také prostřednictvím Balíčku Fit for 55. NAP CM je v současné chvíli nicméně aktualizován a jeho nová podoba by měla být schválena v průběhu roku 2024.

Stejnou neaktuálností trpí i další politiky a strategie v sektoru dopravy, jakými je “Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“ schválená vládou ČR ze dne 8. března 2021, usnesení č. 259 (“Dopravní politika ČR“) a další navazující strategické či plánovací dokumenty, jakými jen například “Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030“ ze září 2020 vydaná podle § 4a Zákona o VS v přepravě cestujících.

Ministerstvo průmyslu a obchodu také pracuje na aktualizaci („Vodíkové strategie České republiky“), která mimo jiné nastíní aktualizovaný plán rozvoje obnovitelného a nízkouhlíkového vodíku na území České republiky, včetně problematiky transpozice a implementace zmíněných směrnic a nařízení k nastartování rozvoje vodíku v České republice.

¹⁵ Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky, „Sněmovní tisk 488,“ oficiální stránky Poslanecké sněmovny [Online], 28. června 2023. Dostupné: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=9&CT=488&CT1=0>



4 ČESKÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY S VAZBOU NA ENERGETIKU, KLIMA A VODÍK

Nejdůležitější české právní předpisy vztahující se k problematice dekarbonizace, změny klimatu a vodíku relevantní pro tuto analýzu jsou následující¹⁶:

- Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon) (“energetický zákon” nebo “EZ”)
- Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (“zákon o ochraně ovzduší”)
- Zákon č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií (“zákon o hospodaření energií”)
- Zákon č. 165/2012 Sb., o podporovaných zdrojích energie a o změně některých zákonů (“zákon o podpoře OZE”)
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) (“stavební zákon”)
- Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon (“nový stavební zákon”)
- Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon) (“liniový zákon” nebo “LZ”)
- Zákon č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) (“zákon o EIA”)
- Zákon č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a o omezování znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci) (“zákon o IPPC”)
- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (“občanský zákoník”)
- Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon) (“krizový zákon”)
- Zákon č. 383/2012 Sb., o podmínkách obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů (“zákon o EU ETS”)
- Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (“zákon o VS v přepravě cestujících”)
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (“zákon o ochraně ZPP”)
- Zákon č. 130/2002 Sb., o podpoře výzkumu a vývoje z veřejných prostředků a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o podpoře výzkumu a vývoje) (“zákon o podpoře VaV”)
- Zákon č. 360/2022 Sb., o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících
- Nařízení vlády č. 189/2022 Sb., o vymezení rozvoje podporovaných zdrojů energie

¹⁶ Všechny tyto předpisy jsou uváděny, je-li to relevantní, ve znění pozdějších předpisů.



- Nařízení vlády č. 189/2018 Sb., o kritériích udržitelnosti biopaliv a snižování emisí skleníkových plynů z pohonných hmot
- Nařízení vlády č. 349/2022 Sb., o státní energetické koncepci a o územní energetické koncepci
- Vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu č. 80/2010 Sb., o stavu nouze v elektroenergetice a o obsahových náležitostech havarijního plánu
- Vyhláška č. 344/2012 Sb., o stavu nouze v plynárenství a o způsobu zajištění bezpečnostního standardu dodávky plynu
- Vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu č. 225/2001 Sb., kterou se stanoví postup při vzniku a odstraňování stavu nouze v teplárenství
- Nařízení vlády č. 432/2010 Sb., o kritériích pro určení prvku kritické infrastruktury
- Nařízení vlády č. 462/2000 Sb., k provedení § 27 odst. 8 a § 28 odst. 5 zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon)
- Vyhláška Energetického regulačního úřadu č. 349/2015 Sb., o Pravidlech trhu s plynem



5 AKTUÁLNÍ PROJEDNÁVÁNÍ ZMĚN ČESKÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ S VAZBOU NA ENERGETIKU, KLIMA A VODÍK

Nejdůležitější české právní předpisy vztahující se k problematice dekarbonizace, změny klimatu a vodíku, které jsou v současné době předmětem legislativních úprav jsou uvedeny níže¹⁷:

- Návrh ústavního zákona, kterým se mění **ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky**, ve znění pozdějších ústavních zákonů (sněmovní tisk 497): Hlavním cílem návrhu je posílení ústavní ochrany životního prostředí s důrazem na šetrné využívání vody a půdy jakožto přírodních zdrojů, které jsou nejvíce zasaženy změnou klimatu a na které jsou současně navázány ostatní složky životního prostředí. S ohledem na skutečnost, že výroba obnovitelného a nízkouhlíkového vodíku používá jako výchozí vstup vodu, může tento nový ústavní princip ve svých důsledcích vést k přísnějšímu režimu v přístupu k vodě pro jednotlivá dílčí využití a dotknout se i požadavků na výrobu vodíku elektrolyzéry a odvádění odpadních vod z procesů elektrolyzy do životního prostředí, zejména povrchových vod.
- Návrh zákona, kterým se mění **zákon o ochraně ovzduší**, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (návrh zákona ještě nabyt předložen Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky): Cílem komplexní novely zákona o ochraně ovzduší je zefektivnit výkon státní správy a nástrojů k ochraně ovzduší. Dále je cílem revize platné legislativy v návaznosti na možnosti vylepšení identifikované v Národním programu snižování emisí České republiky. Realizací opatření uložených v tomto programu by mělo být dosaženo snížení úrovně znečištění a znečišťování ovzduší a také zvýšení funkčnosti, efektivnosti a flexibility státní správy v oblasti ochrany ovzduší. Měly by tak být rovněž napraveny nedostatky současné právní úpravy, které byly zjištěny při její aplikaci v praxi správních orgánů. V neposlední řadě je dílčí součástí novelizace též re-transponování některých právních předpisů EU, u kterých byly ze strany Komise v minulosti identifikovány nedostatky v transpozici. Předmětem úprav je například ohlašování jednorázového měření emisí nově Integrovaným systémem plnění ohlašovacích povinností (ISPOP); nový institut nepřetržitého sledování provozního parametru pro kontrolu správné funkce technologie ke snižování emisí; povinnost ohlašování výsledků kontinuálního měření emisí, elektronicky v reálném čas; změny u programů zlepšování kvality ovzduší; úprava nízkoe emisních zón; nový informačního systému nízkoe emisních zón atd. Z hlediska této analýzy je relevantní zejména s ohledem na zpřesněné podmínky měření a monitoringu emisí GHG a z hlediska transpozice RED v kontextu plnění cílů pro biopaliva a RFNBO. Zákon o ochraně ovzduší doplňuje transpozicí zákon o POZE
- Návrh zákona, kterým se mění **energetický zákon a zákon o hospodaření energií** (sněmovní tisk 487)¹⁸: Návrh novely reaguje na aktuální kritickou situaci na trhu s energií a zpožděnou transpozici RED2 do českého právního řádu. Tato situace vyžaduje přijmout opatření pro zvýšení energetické soběstačnosti a bezpečnosti České republiky. Cílem novely je tak především využít potenciál OZE vytvořením lepšího právního rámce pro decentralizovanou výrobu OZE, a snížit tak závislost na fosilních palivech. Zejména cílí na založení podmínek pro

¹⁷ Některé z těchto českých předpisů se jen okrajově dotýkají či nepřímo vztahují k sektoru stavebnictví. Pro úplnost jsou však uvedeny. Jde vesměs o předpisy, které jsou součástí Českého NEKPu. Všechny tyto předpisy jsou uváděny, je-li to relevantní, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁸ Tento předpis je znám jako „Lex OZE II“. Předpis je nyní předmětem desítek pozměňovacích návrhů. Mimo jiné je také navrhován znovuzavedení součtového měření energie vyrobené z fotovoltaiky oproti fázovému, což by mělo podnítit šetrnější nakládání s vyrobenou energií z OZE z malých zdrojů a přiblížit Česko standard v jiných zemích EU



komunitní energetiku a sdílení elektřiny, které v kontextu této analýzy bude lépe využívat agregace OZE na místní úrovni a efektivnější využívání přetoků OZE, například v případě dostatečného množství také pro výrobu vodíku z elektrolyzérů, Cílem novelizace je také umožnit občanům, obcím a malým podnikatelům zapojit se do komunitní energetiky a snížit jejich závislost na fosilních palivech prostřednictvím lokální výroby energie a jejího sdílení a zmírnit tak dopady extrémně vysokých cen energie na zákazníky. Novelizací má dojít také k odstranění anomálií české úpravy OZE, například nahrazením fázového součtovým měřením energie, které by mělo nastavit spravedlivější podmínky pro vztah mezi malým výrobcem OZE jako prodávajícím a obchodníkem s elektřinou jako kupujícím. Další oblastí úpravy je zavedení pojmu zranitelný zákazník do národního právního řádu. Součástí návrhu zákona je také úprava Zákona o hospodaření energií.

Z hlediska vodíku je důležitý v tom, že do Energetického zákona poprvé zakotvuje vodík, a to doplněním stávající definice plynu v ustanovení § 2 odst. 2, písm. B) EZ: *“2. V § 2 odst. 2 písm. b) bod 9 zní: „9. plynem zemní plyn, biometan, syntetický metan, vodík, směsi těchto plynů, a případně další druhy plynů, jestliže nejsou používány pro pohon motorových vozidel a pro jejich přepravu, distribuci nebo uskladnění jsou využívána zařízení plynárenské soustavy“.*

Tato novelizace také obsahuje ustanovení, které rozšiřuje oprávnění provozovatele přepravní soustavy o právo provozovat zařízení na úpravu složení plynů, přičemž podmínky budou stanoveny prováděcím právním předpisem společně s podmínkami pro další provozovatele plynárenské infrastruktury. Možnost provozovat zařízení na úpravu složení plynu je v souladu s předloženým návrhem z dekarbonizačního balíčku pro trh s plyny, v němž má podle čl. 35 provozovatel přepravní soustavy zajistit účinné řízení kvality ve svých zařízeních v souladu s platnými normami kvality plynu.

V neposlední řadě je s ohledem na navrhované rozšíření definice plynu o nové substance (mimo jiné i o vodík) upraven režim pro využívání stávající infrastruktury. Přejícné ustanovení má výslovně potvrzovat, že existující oprávnění k cizím nemovitým věcem se vztahují i na tyto nové substance. Navrhované ustanovení reflektuje skutečnost, že užívání existujících odběrných plynových zařízení, přímých plynovodů nebo infrastruktury pro přepravu, distribuci nebo skladování uvedených substancí neimplikuje nové, ani větší omezení vlastnických práv, jako je to u stávajících odběrných plynových zařízení nebo přímých plynovodů, nebo jak to implikuje přeprava, distribuce nebo skladování plynu dle současné definice. Navrhované ustanovení je rovněž klíčové k zajištění včasné připravenosti plynárenské infrastruktury na nové plyny (zejména vodík) v souladu se strategií EU, a to při primárním zaměření na využití stávajících odběrných plynových zařízení, přímých plynovodů a infrastruktury pro přepravu, distribuci nebo skladování plynu dle § 2 odst. 2 písm. b) bod 5 a 8 EZ a s tím související významné racionalizaci nákladů.

- Návrh zákona, kterým se mění **energetický zákon** a další související zákony¹⁹ (ještě nebyl předložen Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky): Navrhovaná právní úprava novelizuje všechny tři hlavní zákonné předpisy v oblasti energetiky, tj. Energetický zákon, Zákon o podpoře OZE a zákon o hospodaření energií. Návrh zákona je v převážné míře transpozicí RED2 a směrnice (EU) 2019/944 ze dne 5. června 2019 o společných pravidlech pro vnitřní trh s elektřinou a o změně směrnice 2012/27/EU, ve znění pozdějších předpisů. Transpozice RED2 byla realizována postupně novelami energetického zákona v průběhu let 2022 a 2023.

¹⁹ Materiál prošel meziresortním připomínkovým řízením (do 13.10.2023), nyní jsou vypořádávány připomínky.

Navrhovaná právní úprava energetického zákona tuto transpozici dokončuje a reaguje také na formální upozornění Evropské komise týkající se řízení o porušení povinnosti podle čl. 258 Smlouvy o fungování EU č. 2022/2033.

Návrh zákona provádí transpozici zbývajících ustanovení RED2 zejména v oblasti moderní elektroenergetiky a obsahuje právní úpravu třech hlavních právních institutů, kterými jsou ukládání energie v elektrizační soustavě, agregace a flexibilita. Konceptně je upraveno téma ukládání elektřiny včetně práv a povinností provozovatele zařízení na ukládání elektřiny, protože zvyšování akumulčních schopností elektroenergetických soustav je současným trendem na celém světě jako reakce na zvyšující se výrobu energie z OZE. Nové možnosti skladování se stávají důležitou součástí energetického systému s rychlým pokrokem v oblasti nových technologických řešení (především baterií) a rostoucím podílem variabilní výroby obnovitelné energie. Tím se otevírá i potenciál vodíku pro řešení flexibility v elektroenergetických soustavách. Součástí úpravy je také změna zákona o podpoře OZE a zákona o hospodaření energií. Úprava zákona o podpoře OZE reaguje zejména na výtky Komise vznesené v jejím stanovisku ze dne 14. července 2023 k transpozici RED2. Dále obsahuje úpravy související se zavedením aukcí záruk původu energie a úpravy související se zavedením vnitrostátního režimu pro ověřování kritérií udržitelnosti a úspor skleníkových plynů.

- Návrh zákona, kterým se mění **zákon o EU ETS**, ve znění pozdějších předpisů (sněmovní tisk 154): MŽP se rozhodlo část revidované směrnice, která má pozdější implementační termín, nezahrnout do předkládaného návrhu, ale vyčlenit ji do samostatné právní úpravy²⁰. Předkládaný návrh se tedy zaměřuje pouze na revizi stávajícího systému EU ETS (tzv. "EU ETS 1"), a to zejména tím, že v návaznosti na ustanovení transponovaných směrnic mění nastavení požadavků na využití výnosů z dražeb emisních povolenek, rozšiřuje systém EU ETS také na námořní dopravu a konsoliduje celkové množství povolenek v sektoru letectví a postupně ukončuje přidělování bezplatných povolenek²¹ a v rámci rozšíření působnosti na lety mimo EU zajišťuje integraci systému EU ETS s postupy pro program CORSIA.
- Návrh zákona, kterým se mění **zákon o EU ETS**, ve znění pozdějších předpisů: MŽP předkládá k zařazení do připravovaného Plánu legislativních prací vlády na rok 2024 další návrh novelizace zákona o EU ETS s tím, že bude předložen vládě do 3/2024 a dle předpokladů nabude účinnosti od 7/2024. Návrh novelizace by měl transponovat novelizaci směrnice o EU ETS a zavést nový systém emisního obchodování v odvětvích budov, silniční dopravy a v dalších odvětvích. Dodavatelé paliv budou mít v tomto novém systému, odděleného od současného systému EU ETS, povinnost vyřadit emisní povolenky odpovídající množství paliv, které uvolnily ke spotřebě a které bylo použito ke spalování v příslušných odvětvích.
- Návrh zákona, kterým se mění **zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon)**, ve znění pozdějších předpisů (sněmovní tisk 410) ("**Novela Liniového zákona**"). MD navrhlo tuto novelu původně k zajištění transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187 ze dne 7. července 2021 o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T). Návrh novely LZ měl také zohledňovat dva přímo použitelné předpisy Evropské unie, a to nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují

²⁰ Jedná se o zahrnutí nových sektorů do systému obchodování s emisemi, tzv. ETS 2.

²¹ Od roku 2026 by měla být zavedena dražba všech leteckých povolenek v rámci EU ETS.



nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 a stávajícího znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, v platném znění.

V průběhu jeho projednávání v Poslanecké sněmovně však došlo k zásadnímu přepracování novely liniového zákona směrem k podpoře urychlení strategických významných investic a jeho širšího věcného pojetí, což vedlo nakonec k návrhu na jeho přejmenování na “zákon o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury”. Konečný návrh předpisu byl 3. listopadu 2023 schválen naprostou většinou vládních i opozičních poslanců v Poslanecké sněmovně ČR (153 ze 155 přítomných poslanců) a je nyní na projednání v Senátu ČR. Zákon už tedy není zaměřen pouze na liniové stavby, ale jeho prostřednictvím je deklarován prioritní přístup i ke stavbám, které mají pro Českou republiku strategický význam. Konkrétně jde mimo původní dopravní stavby, vodní infrastrukturu, infrastrukturu elektronických komunikací a energetickou infrastrukturu (nově také dobíjecí a plyníková infrastruktura) také o:

- o těžební infrastrukturu a infrastrukturu pro ukládání oxidu uhličitého; a
- o strategické investiční stavby, tj. stavby pro výrobu a skladování umístěvaná v zastavitelných nebo transformačních plochách o rozloze nejméně 45 ha vymezených k tomuto účelu v územním rozvojovém plánu nebo v zásadách územního rozvoje uvedená v příloze č. 3 k Liniovému zákonu a stavby s touto stavbou související;

Mezi výhody této nové úpravy patří:

- o jednodušší povolovací procesy spočívající v odklonu o běžného “pomalejšího standardu” podle Nového stavebního zákona²² (např. doručování účastníkům prostřednictvím vyhlášky);
- o jednodušší proces při vyvlastňování – mezitímní rozhodnutí a společné řízení (pouze pro některé stavby, společné řízení pouze pro dopravní stavby); a
- o zjednodušené provádění průzkumů, oceňování a další výhody.

Z hlediska vodíku je zásadní, že se do rámce liniového zákona mají dostat tyto věcné změny:

- o v ustanovení § 1 odst. 4 větě první se do definice “energetické infrastruktury” dostávají i “*dobíjecí stanice, vodíkové čerpací stanice nebo čerpací stanice na zkapalněný metan*“, a to včetně staveb „*související s těmito stavbami a zařízeními*“ a “*stavby a zařízení distribuční soustavy včetně transformovny související s dobíjecími stanicemi, vodíkovými čerpacími stanicemi nebo čerpacími stanicemi na zkapalněný metan*,” jsou přímo uvedeny jak specifický typ energetické infrastruktury podle liniového zákona; a
- o jsou definovány pojmy “dobíjecí stanice”, “vodíková čerpací stanice”²³ a “čerpací stanice na zkapalněný metan”.

Novelou Liniového zákona má také dojít k novelizaci Energetického zákona, a to tak, že se v rámci stávajícího ustanovení § 3 (*Podnikání v energetických odvětvích*) odst. 2, věty první

²² Např. novela vytváří podmínky pro rychlejší projednání odvolání u staveb v působnosti Liniového zákona tím, že pokud nebudou v odvolání uvedeny důvody, pro něž se prvostupňové rozhodnutí napadá, popř. pokud nebudou v zákonné lhůtě pro podání odvolání doplněny, odvolatel nebude k jejich doplnění vyzván, a věc bude přezkoumána toliko z hlediska zákonnosti rozhodnutí a řízení mu předcházejícímu, nebude již řešena věcná správnost.

²³ Vodíkovou čerpací stanicí se pro účely tohoto zákona rozumí v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím zavádění infrastruktury pro alternativní paliva veřejně přístupná vodíková čerpací stanice pro silniční vozidla, která (a) je umístěna podél transevropské dopravní sítě nebo v městském uzlu podle tohoto přímo použitelného předpisu, nebo (b) rovněž umožňuje čerpání vodíku zpravidla do palivové nádrže hnacích drážních vozidel.



EZ²⁴ za slova “více” vkládají slova „výroba elektřiny, tepelné energie nebo vodíku ve stavbě pro energetickou bezpečnost podle zákona o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury“. Tím se dává těmto stavbám v parametrech dle tohoto ustanovení statut staveb uskutečňovaných ve veřejném zájmu. Pro tento specifický případ bude tedy možné ve veřejném zájmu vyvlastňovat.

²⁴ „(2) Přenos elektřiny, přeprava plynu, distribuce elektřiny, výroba elektřiny ve výrobně elektřiny o celkovém instalovaném elektrickém výkonu 100 MW a více s možností poskytovat podpůrné služby k zajištění provozu elektrizační soustavy, výroba elektřiny ve výrobně elektřiny z obnovitelných zdrojů energie o celkovém instalovaném elektrickém výkonu 1 MW a více a výroba elektřiny v nízkouhlikové výrobně elektřiny o celkovém instalovaném elektrickém výkonu 1 MW a více distribuce plynu, uskladňování plynu, výroba plynu, provozování těžebního plynovodu, výroba tepelné energie a rozvod tepelné energie se uskutečňují ve veřejném zájmu.“



6 ANALÝZA UNIJNÍCH SMĚRNIC V KONTEXTU ROZVOJE VODÍKOVÉ MOBILITY

6.1 SMĚRNICE O PODPOŘE VYUŽÍVÁNÍ ENERGIE Z OBNOVITELNÝCH ZDROJŮ (RED)

31. října 2023 přijala Evropská unie oficiálně revidovanou podobu směrnice o podpoře využívání obnovitelných zdrojů energie. Nově směrnice stanovuje sektorové cíle pro RFNBO společně s obecnými cíli ve vztahu k úspoře emisí a navyšování obnovitelných zdrojů energie v energetickém mixu členských států. Směrnice je klíčovým legislativním aktem zavazujícím členské státy Evropské unie k spotřebě obnovitelného vodíku v sektorech průmyslu a dopravy. Směrnice zároveň definuje, jakým způsobem je možné obnovitelný vodík v Evropské unii vyrábět, a to prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci k výrobě obnovitelných paliv nebiologického původu. Sektorový cíl v dopravě a průmyslu by měl do roku 2030 podpořit poptávku po obnovitelném vodíku s cílem snižování emisí skleníkových plynů. Hlavní definice v kontextu modelování poptávky a přehled cílů je k dispozici níže. Analýza se primárně zaměří na předpokládané množství obnovitelného vodíku k roku 2030 spotřebovaném v sektoru dopravy.

Hlavní definice ze směrnice:

- 1) **Obnovitelná paliva nebiologického původu (RFNBO)** jsou paliva, jejichž energetický obsah je získán z obnovitelných zdrojů s výjimkou biomasy (to platí i pro výrobu vodíku z elektřiny získané z bioplynu)²⁵. Mezi RFNBO řadíme obnovitelný vodík, obnovitelný čpavek, obnovitelný metanol či syntetická paliva.
- 2) **Obnovitelná energie** je definována jako energie získána z obnovitelných nefosilních zdrojů, jmenovitě větrné, solární (termální i fotovoltaické), geotermální, osmotické, ambientní energie včetně energie získané z oceánu a vodních zdrojů. Dále se jedná o energii získanou ze skládkového plynu, z biomasy, z plynů vzniklých v čistíčkách odpadních vod a z bioplynu.

Přehled hlavních cílů revidované směrnice pro sektor dopravy v kontextu vodíkové mobility:

- 1) Členské státy by na unijní úrovni měly cílit kolektivně na zvýšení podílu obnovitelné energie na koncové spotřebě energie, a to minimálně na úroveň 42,5 %.
- 2) **Členské státy zavedou povinnost pro dodavatele paliv²⁶, aby docílili buďto 29% podílu obnovitelné energie v sektoru dopravy, nebo snížení emisní náročnosti o minimálně 14,5 % do roku 2030 v porovnání s rokem 1990.**
- 3) Členské státy jsou nově povinny docílit **do roku 2025 kombinovaného cíle minimálně 1 % spotřeby energie v dopravě prostřednictvím RFNBO, biopaliv a bioplynu a do roku**

²⁵ Komise v listopadu 2023 potvrdila České republice neoficiální cestou, že vodík vyráběný elektrolýzou vody za použití elektřiny z bioplynu nelze klasifikovat jako RFNBO.

²⁶ V českém právním řádu se pojem dodavatel paliv objevuje pouze v zákoně o podporovaných zdrojích energie, přičemž termín dodavatelé paliv není definován v zákoně o pohonných hmotách. Dodavatelé paliv jsou dle informací Ministerstva průmyslu a obchodu míněni v kontextu plnění cílů RED společností Orlen Unipetrol, Mol a ČEPRO.



- 2030 kombinovaného cíle 5,5 % spotřeby energie v dopravě prostřednictvím RFNBO, pokročilých biopaliv, nebo bioplynu** (vyrobeným ze surovin, které jsou součástí přílohy IX části A). Minimální podíl RFNBO musí být 1 % k roku 2030 z kombinovaného cíle.
- 4) **K povinnému cíli RFNBO je zaveden multiplikátor 2x pro energii dodanou do sektoru dopravy**, fakticky tak musí být minimální podíl RFNBO v sektoru dopravy 0,5 %.
 - 5) K plnění cíle jak z hlediska množství dodané energie do odvětví dopravy, tak z hlediska snižování emisí skleníkových plynů, je možné využít RFNBO i při výrobě konvenčních paliv a biopaliv.
 - 6) Při transpozici směrnice mohou členské státy udělit dodavatelům paliv výjimku z plnění minimální povinnosti pro pokročilá biopaliva a bioplyn v případě, že dodávají do sektoru dopravy elektřinu nebo RFNBO.
 - 7) Dodavatelé paliv musí v případě, že dodávají obnovitelnou energii do sektoru dopravy, získat vyměnitelné kredity, které mohou prodat dalším dodavatelům paliv. Těmito kredity lze naplnit pouze cíl úspory emisí skleníkových plynů, nebo povinnost dodávat 29% podíl obnovitelné energie v sektoru dopravy.
 - 8) **Sektorový cíl pro RFNBO v dopravě**, cíl ve snižování emisí skleníkových plynů, nebo **podíl obnovitelné energie na energii dodané do sektoru dopravy lze zohlednit jen v případě, že RFNBO má nižší emisní stopu než 3,38 kg CO₂ na 1 kg vodíku v řetězci od výroba až na výdej**(70% redukce CO₂ oproti fosilnímu komparátoru). Nízkouhlíkový vodík není možné využít k plnění jak sektorových (energetických), tak emisních cílů směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů.
 - 9) K prokázání plnění povinných cílů budou sloužit certifikáty udržitelnosti (PoS), podobné těm, které jsou dnes vydávány na biometan. Evropské komise má do konce roku 2024 povinnost vytvořit unijní databázi, kam budou certifikáty na vyrobený a spotřebovaný RFNBO nahrávány. Systém se plánuje využít především v rámci přepravní infrastruktury na čistý vodík. Certifikáty udržitelnosti by měly být spárované se zárukami původu, aby je nešlo obchodovat odděleně.

Předpoklad spotřebované energie v sektoru dopravy v rámci cíle směrnice prostřednictvím RFNBO

Podle současného znění směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů, **je možné cíl spotřeby 1 % RFNBO v sektoru dopravy plnit dvěma způsoby**. Dodavatelé paliv musí zajistit, že k roku 2030 dodají do daňového oběhu obnovitelný vodík (tj. výše zmiňované RFNBO) buďto napřímo jako stlačený, nebo zkapalněný plyn, alternativně jako syntetická paliva, obnovitelný methanol nebo obnovitelný čpavek, nebo využijí obnovitelný vodík vyrobený v elektrolyzáru k výrobě konvenčních paliv (nafta, benzín, kerosin, biopaliva) jako meziprodukt, přičemž tato paliva následně dodají do daňového oběhu České republiky. Mezi dodavatele paliv v současné chvíli na území České republiky spadají společnosti MOL, ORLEN Unipetrol a ČEPRO.

Případ 1: Dodání RFNBO (obnovitelného vodíku) napřímo do sektoru dopravy

Dodavatelé paliv musí kolektivně zajistit, aby byl dodán určitý objem obnovitelného vodíku do plnicích stanic na území České republiky, přičemž cíl 1 % musí zajistit každý z nich. Na základě metodiky a databáze SHARES (Short Assessment of Renewable Energy Sources)²⁷ lze vypočítat množství energie dodané do odvětví dopravy v jednotlivých členských státech, přičemž směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů nerozlišuje, zda jde nutně o sektor silniční či námořní nebo letecké dopravy. Pro výpočet minimálního množství obnovitelného vodíku v sektoru dopravy je nutné vycházet z posledních dostupných dat z roku 2021. Metodika SHARES vypočítává podíl paliv na základě kalkulace stanovené ve směrnici o podpoře obnovitelných zdrojů energie, konkrétně článku 27 a vychází z přepočtu energie i se zahrnutými multiplikátory. Lze předpokládat, že spotřeba energie v odvětví dopravy v následujících letech poroste a ke konci tohoto desetiletí začne pozvolna klesat s nastupující elektrifikací dopravy. I z toho důvodu lze přepočet z roku 2021 vnímat jako směrodatný pro výpočet potenciální poptávky po RFNBO.

K roku 2021 bylo dle metodiky SHARES spotřebováno na území České republiky v sektoru dopravy přibližně 6 677 kilotun ekvivalentu ropy (ktoe). Při konverzi ktoe na jednotky petajoule s ohledem na přílohy směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů, které udávají energetické hodnoty paliv v jednotkách energie MJ, se rovnají výše zmíněné kilotuny ekvivalentu ropy přibližně 279,644 PJ energie, která byla spotřebována v roce 2021 v sektoru dopravy.

RFNBO, ať už ve formě obnovitelného vodíku, či jeho derivátů a syntetických paliv bude muset být k roku 2030 zastoupeno v celkové energii spotřebované v sektoru dopravy přibližně z 0,5 % (z důvodu multiplikátoru 2x). Přepočet 0,5 % energie by se v roce 2021 rovnal přibližně 1,4 PJ energie, která musí být v dopravě spotřebována ve formě RFNBO. V případě, že by bylo RFNBO spotřebováno ve formě vodíku (ať už plynného či kapalného) je při přepočtu na 1 kg dle směrnice nutné vycházet z výhřevnosti paliva, která je v případě vodíku stanovena na 120 MJ. Při konverzi PJ na MJ a vydělení 120 je výsledné množství RFNBO ve formě vodíku přibližně 11 651 833 kg neboli přibližně 11,7 kt obnovitelného vodíku.

Výpočet dodané energie ve formě jednotlivých paliv, která spadají pod definici RFNBO, se bude lišit v závislosti na energetické hustotě jednotlivých paliv. Výsledná hodnota pro obnovitelný vodík značí pouze případ, kdy dochází k dodání obnovitelného vodíku do daňového oběhu České republiky přímo, a to v návaznosti na výdej v plnicích stanicích.

Případ 2: Využití RFNBO k výrobě konvenčních paliv

Směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů, umožňuje dodavatelům paliv plnit sektorové cíle pro RFNBO i prostřednictvím využití RFNBO při výrobě konvenčních paliv (diesel, benzín, kerosin, LPG, biopaliva apod.). Cílem tohoto opatření je zajistit odbyt v případě nedostatečné poptávky na straně přímého využití vodíku v sektoru dopravy. K využívání vodíku

²⁷ Eurostat. (2023, 12. listopadu). *Short assessment of renewable energy sources* [Online]. Dostupné: [https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data#Short%20assessment%20of%20renewable%20energy%20sources%20\(SHARES\)](https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data#Short%20assessment%20of%20renewable%20energy%20sources%20(SHARES))

v rafinérských procesech dochází především během hydrogenace a hydrokrakování při výrobě konvenčních paliv.

Evropská komise vydala 26. července 2023 Q&A dokument, kde se snaží zodpovědět řadu rozporuplných otázek ohledně výroby a využití RFNBO.²⁸ Komise v bodě 48 zmíněného dokumentu popisuje, že veškerý spotřebovaný obnovitelný vodík v rafinerii, který je využit k výrobě konvenčních paliv může být vykázán v rámci sektorového cíle k RFNBO a v rámci snižování emisí či navyšování podílu obnovitelné energie v dopravě. Výsledné konvenční palivo vyrobené za použití obnovitelného vodíku zůstává konvenčním palivem a je na něj nahlíženo stejně jako by bylo vyrobeno za použití šedého vodíku.

6.2 AKT V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI K VÝROBĚ OBNOVITELNÝCH PALIV NEBIOLOGICKÉHO PŮVODU

Obnovitelný vodík je legislativně i dotačně nejpodporovanějším způsobem výroby vodíku v Evropské unii. **Aby vodík spadl do kategorie RFNBO musí být vyráběn elektrolýzou za použití tzv. „plně obnovitelné“ elektřiny.** Takto vyrobený vodík má povolenou maximální emisní stopu 3,38 kg CO₂/1 kg vyrobeného vodíku. Pokud je ale k výrobě využita plně obnovitelná elektřina, je emisní stopa obnovitelného vodíku 0 g CO₂. Plně obnovitelnou elektřinu je možné získat ze všech obnovitelných zdrojů energie s výjimkou biomasy. Akt v přenesené pravomoci definuje metodologii, podle které je nutné započítat emisní stopu od výroby, skladování, přepravy až k distribuci, výsledná emisní stopa obnovitelného vodíku nesmí přesáhnout maximální povolený práh.

Výroba certifikovatelného obnovitelného vodíku je v Evropské unii legislativně umožněna **pouze elektrolýzou**, a to zejména elektrolýzou vody. Akt v přenesené pravomoci k výrobě RFNBO a směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů umožňuje celkem 3 různé cesty, jak získat „plně obnovitelnou“ elektřinu pro výrobu vodíku elektrolýzou. Tyto tři cesty jsou podrobněji vysvětleny níže v textu.

Cesta č. 1: Využit průměrný podíl obnovitelných zdrojů z nezasmluvněné elektřiny z elektrizační soustavy

Článek 27 směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů, bod 6 uvádí: „*Je-li pro výrobu obnovitelných paliv nebiologického původu používána elektřina, a to buď přímo, nebo pro výrobu meziproductů, použije se k určení podílu elektřiny z obnovitelných zdrojů průměrný podíl elektřiny z obnovitelných zdrojů v zemi výroby ve výši naměřené dva roky před dotčeným rokem.*“

Při hypotetické výrobě vodíku z elektřiny ze sítě by v České republice v roce 2020 bylo možné prohlásit 13 % spotřebované elektřiny v elektrolyzáru za plně obnovitelnou a vyrábět z této elektřiny obnovitelný vodík.²⁹

Při využití elektřiny ze sítě je ale nutné počítat s tím, že emisní náročnost výroby obnovitelného vodíku v rámci jednoho měsíce nesmí překročit 3,38 kg CO₂ na 1 kg vyrobeného vodíku. Emise se průměrují do všech kilogramů, které elektrolyzáru v daný měsíc vyrobil. V České republice lze využít

²⁸ Evropská komise, „Q&A implementation of hydrogen delegated act“, Oficiální stránky Evropské komise [Online], 26. července. 2023. Dostupné: https://energy.ec.europa.eu/system/files/2023-07/2023_07_26_Document_Certification_questions.pdf

²⁹ Ministerstvo průmyslu a obchodu, „Podíl obnovitelných zdrojů energie na hrubé konečné spotřebě energie“, Oficiální stránky Ministerstva průmyslu a obchodu [Online], prosinec 2022. Dostupné: <https://www.mpo.cz/assets/cz/energetika/statistika/obnovitelne-zdroje-energie/2023/1/Podil-OZE-na-hrube-konecne-spotrebe-energie-2010-2021.pdf>



průměrný podíl obnovitelných zdrojů k navýšení výroby RFNBO v elektrolyzáru, toto navýšení je ale procentuálně nízké z důvodu vysoké emisní náročnosti elektřiny vyrobené v ČR a relativně nízkému podílu obnovitelných zdrojů.

Cesta č. 2: Přímé napojení elektrolyzáru na obnovitelný zdroj energie

Napojení elektrolyzáru přímo na obnovitelný zdroj energie (s výjimkou zdroje vyrábějícího elektřinu z biomasy) lze pouze na zdroje elektrické energie, které nebyly spuštěny dříve než 36 měsíců před instalací elektrolyzáru. Pokud je přidána další kapacita elektrolyzáru, je elektrolyzázr vnímán jako kdyby byl spuštěn v původním čase, pokud je kapacita doplněna do 36 měsíců od výstavby elektrolyzáru. Pokud je vodík vyráběn přímo ze zdroje, není nutné plnit kromě pravidla adicionality žádné další podmínky. Zdroj OZE může být podpořen investičně či provozně.

Cesta č. 3: Plně obnovitelná elektřina zasmluvněná prostřednictvím PPA kontraktu mezi výrobcem a spotřebitelem a odebírána ze sítě

Aby mohla být elektřina odebírána ze sítě prohlášena za plně obnovitelnou je nezbytné naplnit pravidla adicionality, časové a geografické korelace a s výrobcem obnovitelné energie uzavřít PPA kontrakt³⁰ (může jich být více simultánně). Pravidla pro výrobu obnovitelného vodíku musí být splněna všechna dohromady a jsou následující:

Adicionalita: V případě, že je elektrolyzázr napojen na elektrizační soustavu lze k napájení elektrolyzáru využít pouze nový obnovitelný zdroj energie, který nebyl spuštěn dříve jak 36 měsíců před spuštěním elektrolyzáru. Se zdrojem je nutné uzavřít PPA kontrakt. Obnovitelný zdroj energie nesmí být podpořen žádnou investiční a provozní podporou (s výjimkou instalací, které získaly podporu před tím, než došlo k jejich modernizaci a u instalací, kde již byla podpora zcela ukončena). Pouze v elektrolyzárech, které fungují za účelem testování, výzkumu nebo demonstrace, lze využít obnovitelný zdroj energie, který byl nebo je podpořen provozně či investičně. V případě, že PPA kontrakt naplňující kritérium adicionality bude ukončen, další PPA kontrakt se stejným zdrojem lze opět uzavřít bez komplikací.

Do 1. ledna 2028 platí pro všechny nově postavené elektrolyzáry výjimka z adicionality, která umožňuje uzavřít PPA kontrakt i se starším zdrojem než 36 měsíců. Takovýto zdroj navíc může být investičně či provozně podpořen. Výjimka pro všechny projekty spuštěné do 1. ledna 2028 platí do 1. ledna 2038.

Časová korelace: Výroba elektřiny v obnovitelném zdroji energie a spotřeby dané elektřiny v elektrolyzáru musí být prokázána v rádech jednotlivých měsíců do 31. prosince 2029. Od roku 2030 je nutné u všech elektrolyzázrů prokazovat výrobu a spotřebu hodinově.

Pokud je cena elektrické energie na vnitrodenním trhu nižší než 20 € nebo je cena nižší než 0,36 hodnoty ceny emisní povolenky během daného období, není nutné plnit kritérium časové korelace. Tyto hypotetická situace je využitelná pouze v případě, že výrobce RFNBO má uzavřené PPA kontrakty s větším množstvím výrobců elektřiny, které převyšují instalovaný výkon elektrolyzáru.

³⁰ Dle definice směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů, článku 1, bodu 14p znamená „renewable energy purchase agreement“, neboli dlouhodobá smlouva o dodávce energie za pevnou či indexovanou cenu, kontrakt v rámci něhož se mohou fyzické a právnické osoby dohodnout na nákupu obnovitelné energie napřímo s výrobcem elektrické energie. Kontrakty ale nejsou omezeny pouze na elektrickou energii, ale mohou zahrnout i nákup obnovitelného tepla nebo chladu.

Pravidlo umožňuje nevyužitou elektřinu vyrobenou v jiném čase z těchto zasmluvněných zdrojů využít v čase, kdy je cena elektřiny na vnitrodenním trhu nižší než 20 € nebo je nižší jak 0,36 hodnoty ceny emisní povolenky. Pravidlo začne být relevantní až v momentě, kdy dojde ke zpřísnění časové korelace na 1 hodinu po roce 2030.

Geografická korelace: Elektrolyzátor se musí nacházet ve stejné obchodní (nabídkové) zóně jako obnovitelný zdroj energie, případně lze využít elektřinu ze zasmluvněného obnovitelného zdroje z propojené nabídkové zóny, ale tato elektřina splní kritérium geografické korelace jen pokud je cena zelené elektřiny vyšší nebo stejná jako v obchodní zóně, kde se elektrolyzátor nachází.

Výroba obnovitelného vodíku při poskytování systémových služeb: V případě, že nastane časové období, kdy je vhodné využít elektrolyzátor k vyrovnávání elektrizační soustavy je možné prohlásit vyrobený vodík v daném období za obnovitelný pokud výrobce na základě evidence od operátora trhu s elektřinou prokáže, že a) u elektráren využívající obnovitelné zdroj energie došlo k redispečinku *směrem dolu* v návaznosti na článek 13 Nařízení (EU) 2019/943; b) a elektřina spotřebovaná v elektrolyzátoru snížila nutnost redispečinku v daném množství spotřebované elektřiny.

6.3 SMĚRNICE O SPOLEČNÝCH PRAVIDLECH PRO VNITŘNÍ TRH S PLYNY Z OBNOVITELNÝCH ZDROJŮ, SE ZEMNÍM PLYNEM A S VODÍKEM

Důležitým legislativním aktem v kontextu poptávky po nízkouhlíkovém vodíku je směrnice o společných pravidlech pro vnitřní trh s plyny z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem, která definuje nízkouhlíkový vodík a potenciální sektory jeho spotřeby, mezi které řadí využití zejména v těžko elektrifikovatelných sektorech, jakými je například těžká dálková nákladní, letecká a lodní doprava. Nízkouhlíkový vodík může dle směrnice hrát roli především v krátko a střednědobém horizontu. Směrnice zároveň upravuje regulaci v oblasti plynárenství a potvrzuje roli vodíku jako nového obnovitelného plynu, který by měl časem nahrazovat zemní plyn. Návrh směrnice byl Evropskou komisí předložen v prosinci 2021. Rada EU a Evropský parlament došli ke shodě v rámci dialogu nad směrnicí o společných pravidlech pro trh s plyny z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem 28. listopadu 2023. Analýza vychází z textu Rady Evropské unie, který je doposud nejaktuálnějším textem k směrnicí.

Hlavní definice ze směrnice:

Nízkouhlíkový vodík je definován ve článku 2 bodu 10 směrnice o společných pravidlech pro vnitřní trh s plyny z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem: „*nízkouhlíkový vodík je vodík, jehož energetický obsah je získán z neobnovitelných zdrojů, které splní emisní úsporu v hodnotě 70 % oproti fosilnímu komparátoru EF(t), který je k nalezení v směrnici, pokud jde o podporované zdroj energie v příloze V.*“

Nízkouhlíkové plyny jsou definovány ve článku 2 bodu 11 směrnice o společných pravidlech pro vnitřní trh s plyny z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem: nízkouhlíkovým plynem je část plyných paliv v recyklovaných palivech s obsahem uhlíku ve smyslu článku 2 směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů, nízkouhlíkový vodík a syntetická plyná paliva, jejich energetický obsah je získán z nízkouhlíkového vodíku, jež splňují prahovou hodnotu snížení

emisí skleníkových plynů ve výši 70 % oproti fosilnímu komparátoru EF(t), který je k nalezení v směrnici o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů v příloze V.

Evropská komise je pověřena dle článku 8 směrnice o společných pravidlech pro vnitřní trh s plyny z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a vodíkem do 12 měsíců od vyvěšení směrnice v Úředním věstníku přijmout akt v přenesené pravomoci, který stanoví metodologii pro výpočet úspory emisí skleníkových plynů u nízkouhlíkových paliv. Metodologie musí být konzistentní s metodologií pro výpočet emisí skleníkových plynů z výroby a používání obnovitelných paliv nebiologického původu.

Článek 8 směrnice podotýká, že pravidla pro vykazování nízkouhlíkových paliv (například v otázce záruk původu) by měla být v souladu se pravidly pro obnovitelná paliva, která jsou dohledatelná ve směrnici o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů.

Nízkouhlíkový vodík nelze využít k plnění cílů směrnice RED. Tento faktor ovlivňuje postavení nízkouhlíkového vodíku v České republice s Evropské unií, kdy na regulovaném trhu z důvodu plnění povinností pro dodavatele paliv bude vyšší poptávka po RFNBO. Nízkouhlíkový vodík je vhodným nástrojem k snižování emisí skleníkových plynů v rámci sektoru EU ETS. Zároveň je nutné upozornit, že státní podpora, která je vázána pravidly vnitřního trhu, a tedy pokyny pro státní podporu v oblasti klimatu, životního prostředí a energetiky (CEEAG)³¹, popřípadě obecné nařízení o blokových výjimkách (GBER)³² upřednostňuje výrobu a spotřebu RFNBO oproti nízkouhlíkovému vodíku na území Evropské unie.

6.4 NAŘÍZENÍ O ZAVÁDĚNÍ INFRASTRUKTURY PRO ALTERNATIVNÍ PALIVA (AFIR)

Z hlediska řešené problematiky tohoto dílčího projektu se v analýza zaměřuju na povinné cíle související s infrastrukturou, která je podstatným faktorem pro modelaci poptávky po obnovitelném a nízkouhlíkovém vodíku. Z toho důvodu je také nutné se v rámci analýzy věnovat legislativním požadavkům v rámci nedávno přijatého evropského nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Nařízení není zcela novým právním předpisem, ale revizí směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. S ohledem na vývoj v oblasti alternativních paliv a z důvodu harmonizace napříč členskými státy se Evropská komise rozhodla v rámci revize přistoupit ke změně a revizi implementovala skrze nařízení, které není nutno transponovat do národního právního systému.

Cílem nařízení AFIR je akcelerovat přechod k nízkoemisní mobilitě prostřednictvím závazání členských států k povinné výstavbě infrastruktury pro alternativní paliva, zejména dobíjecích stanic pro elektromobily a vodíkových plnicích stanic pro vozidla s palivovým článkem. AFIR má za cíl vytvořit na vybraných trasách transevropské dopravní sítě hustou sítí infrastruktury pro vydávání vodíku a dobíjení elektromobilů. K vydání nařízení v Úředním věstníku Evropské unie došlo 22. září 2023 a nařízení nabylo platnost dne 12. října 2023. Zavazuje členské státy k rozvoji plnicích stanic

³¹ Evropská komise, „Guidelines on State aid for climate, environmental protection and energy 2022,“ oficiální stránky DG COMP [Online], 18. února 2022. Dostupné: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022XC0218\(03\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022XC0218(03))

³² Evropská komise, „Konsolidované znění nařízení Komise, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem,“ oficiální stránky DG COMP [Online], 17. června 2014. Dostupné <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:02014R0651-20230701>



na hlavních sítích TEN-T³³ a v oblastech městských uzlů³⁴. Plnicí stanice by měly sloužit primárně pro lehká užitková a těžká nákladní vozidla. Podmínky pro plnicí stanice definuje článek 6 a 7. V tabulce níže je uveden stručný přehled hlavních bodů, které dle nařízení musí být naplněny, jak v případě hlavních sítí TEN-T, tak i v případě městských uzlů.

Hlavní síť TEN-T	Městské uzly
Každých 200 kilometrů pouze na hlavních sítích TEN-T, plnicí stanice by se měla nacházet do 10 kilometrů od hlavní TEN-T sítě	Každý městský uzel definovaný v Nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T)
Minimální denní kumulativní výdej v každé oblasti 1 tuna vodíku	Minimální denní kumulativní výdej není definován
Minimálně 700 barů plnění	Minimální výdejní tlak není definován
Cíl minimální počtu plnicích stanic by měl být naplněn do 31. prosince 2030	Cíl minimální počtu plnicích stanic by měl být naplněn do 31. prosince 2030
Provozovatelé plnicích stanic by měli umožnit plnění koncovým zákazníkům na základě ad hoc přístupu, a to minimálně prostřednictvím buďto čtečky kreditních karet, nebo bezkontaktních zařízení schopných načíst kreditní karty	Provozovatelé plnicích stanic by měli umožnit plnění koncovým zákazníkům na základě ad hoc přístupu, a to minimálně prostřednictvím buďto čtečky kreditních karet, nebo bezkontaktních zařízení schopných načíst kreditní karty
Cena vodíku musí být viditelně indikována na základě přepočtu ceny na 1 kg vydaného vodíku	Cena vodíku musí být viditelně indikována na základě přepočtu ceny za 1 kg vydaného vodíku
V případě, že dopravní kapacita dané hlavní sítě TEN-T, kde se plnicí stanice nachází nepřekročí denní provoz 2000 těžkých nákladních vozidel, nebo z jiných socio-ekonomických důvodů, může být minimální kapacita výdeje plnicí stanice za den na dané síti snížena o 50 %, přičemž vzdálenost a minimální tlak plnění musí být zachován	Bez jakýchkoliv výjimek

³³ Transevropská dopravní síť (TEN-T) je definována v nařízení o hlavních směrech pro rozvoj transevropské sítě, které stanovuje dlouhodobou strategii pro rozvoj úplné sítě TEN-T zahrnující železniční, námořní a leteckou dopravu, silnice, vnitrozemské vodní cesty, terminály železniční a silniční dopravy. Dělí se na globální a hlavní síť, přičemž hlavní síť má strategický význam tím, že spojuje městské a další uzly (přístavy, letiště, hraniční přechody).

³⁴ Městské uzly jsou definovány v příloze II nařízení o hlavních směrech pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

Nařízení AFIR stanovuje minimální technické požadavky pro výstavbu plnicích stanic na hlavních sítích TEN-T a v městských uzlech. Jejich výčet je uveden níže.

- Venkovní plnicí stanice pro výdej plynného vodíku použitého jako palivo pro motorová vozidla musí splňovat minimální požadavky stanovené v standardu EN 17127:2020
- Kvalita vydávaného vodíku pro motorová vozidla musí splňovat minimálně standard z normy EN 17124:2020. Metody, jak zajistit kvalitu vydávaného plynu jsou ve standardu také zdůrazněny.
- Plnicí algoritmus musí splňovat minimální požadavky vypsane v normě EN 17127:2020
- Plnicí hadice musí splňovat standard EN ISO 17268:2020 až bude norma dokončena.
- Technické specifikace plnicích hadic pro těžká nákladní vozidla
- Technické specifikace plnicích hadic pro výdej zkapalněného vodíku pro těžká nákladní vozidla.

Nařízení dále stanovuje členským státům povinnost do 1. ledna 2025 vytvořit předběžný návrh národního plánu na postupný rozvoj trhu v oblasti alternativních paliv a zavádění příslušné infrastruktury (finální dokument v roce 2026) zaměřující se již na rok 2027, a to v rámci vlastní národní strategie s trajektorií výstavby plnicích stanic až k roku 2030. Evropská komise (dále jen Komise) by měla do konce roku 2024 připravit technologický a tržní report k vývoji trhu u těžké nákladní dopravy, a to v kontextu dobíjecí a plnicí infrastruktury, a ten následně aktualizovat ke konci roku 2026 a následně každých 5 let.

Národní plán na postupný rozvoj plnicích stanic a poptávky po vodíku by měl:

- nastavit konkrétní cíl pro množství lehkých užitkových vozidel mimo jiné i pro vodík, a to k letům 2025, 2030 a 2035;
- nastavit konkrétní cíl pro množství těžkých nákladních vozidel mimo jiné i pro vodík, a to k letům 2025, 2030 a 2035;
- nastavit cíl pro počet plnicích stanic k 31. prosinci 2025, roku 2027, 2030 a 2035 a jejich kapacity, a to jak na hlavních sítích TEN-T, tak v městských uzlech;
- zhodnotit úroveň reálného plnění nasazení vozidel i plnicích stanic na silnicích daného členského státu;
- vyjmenovat problematické body rozvoje jednotlivých druhů dopravy (baterie, LNG, vodík) a pojmenovat konkrétní mechanismy podpory a implementaci legislativy, která tyto problémy řeší, včetně konkrétních finančních incentív, například na výstavbu plnicí infrastruktury;
- popsat podporu vývoje a výzkumu a rozpočet, který je pro podporu alokován.

6.5 NAŘÍZENÍ O HLAVNÍCH SMĚRECH UNIE PRO ROZVOJ TRANSEVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍTĚ (TEN-T)

Komise předložila svůj původní legislativní návrh revidovaného nařízení TEN-T v prosinci 2021. Jedná se o nařízení, které stanovuje hlavní i globální síť TEN-T a počet městských uzlů v jednotlivých členských státech. Nařízení je klíčové pro nadefinování minimálního počtu plnicích stanic, které bude muset Česká republika do roku 2031 zprovoznit na území České republiky



v souvislosti s AFIR. Text nového TEN-T Nařízení zatím nebyl uzavřen, Rada k němu přijala obecné stanovisko již v prosinci 2022, a to na základě úpravy znění návrh z července 2023. Zatím stále probíhají interinstitucionální jednání.³⁵ Na základě dojednaného kompromisu mezi unijními institucemi bude definován minimální počet městských uzlů, tedy minimální požadavek na výstavbu plnicí infrastrukturu v České republice. Níže poskytnutý přehled popisuje současně předložené návrhy Komise a Rady EU.

Hlavní body nařízení o TEN-T

Návrh Komise	Návrh Rady EU
Mezi hlavní síť TEN-T se v České republice řadí dle návrhu Komise dálnice: D0, D1, D2, D5, D8, D11, D49, D52, D55.	Mezi hlavní síť TEN-T se v České republice řadí dle návrhu Rady dálnice: D0, D1, D2, D5, D8, D11, D49, D52, D55.
V současné chvíli již zkonstruované dálniční tahy na hlavní síti TEN-T mají celkovou délku přibližně 854, 357 kilometrů ³⁶ .	V současné chvíli již zkonstruované dálniční tahy na hlavní síti TEN-T mají celkovou délku přibližně 854, 357 kilometrů.
Při zahrnutí úseků, které by měly být v příštích letech zkonstruovány se počet dokončených dálničních tahů na hlavní síti TEN-T zvýší 1 115 kilometrů ³⁷ .	Při zahrnutí úseků, které by měly být v příštích letech zkonstruovány se počet dokončených dálničních tahů na hlavní síti TEN-T zvýší 1 115 kilometrů.
Navrhuje zvýšit počet městských uzlů ze současných 2 na celkově 7, těmi jsou: Brno, Liberec, Olomouc, Ostrava, Plzeň, Praha a Ústí nad Labem ³⁸ .	Navrhuje počet městských uzlů zvýšit na celkem 10 a rozšířit tak návrh Komise o hlavní města NUTS 2 regionů a města s více než 100 000 obyvateli, těmi jsou: Brno, Liberec, Olomouc, Ostrava, Plzeň, Praha, Ústí nad Labem, Hradec Králové, Pardubice, České Budějovice ³⁹ .

Minimální povinný počet plnicích stanic

Výsledkem jednání triologu bude legislativní text, jehož definice se odrazí do minimálního počtu plnicích stanic na území České republiky. V závislosti na rychlosti výstavby hlavní sítě TEN-T a v případě jejího dokončení k roku 2030 (1 115 km) a za předpokladu stanovení 10 městských uzlů vycházejících z návrhu nařízení o TEN-T Rady EU je minimální počet plnicích stanic na území České republiky stanoven na 16.

³⁵ Od dubna 2023 však není na oficiálních stránkách Evropského parlamentu zaznamenán žádný pokrok v těchto jednáních.

³⁶ Ředitelství silnic a dálnic. (2023, 14. listopadu). *Délka a další data komunikací* [Online]. Dostupné: <https://rsd.cz/silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci#zalozka-dalnice>

³⁷ Zbývající úseky nedokončené dálniční sítě v ČR

³⁸ Evropská komise, „Regulation on Union guidelines for the development of the trans-European transport network,“ oficiální stránky Evropské komise [Online], 14. prosince 2021. Dostupné: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:7b299e69-5dc8-11ec-9c6c-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_25&format=PDF

³⁹ Evropská komise. (2023, 13. listopadu). *Mobility and Transport TENtec Interactive Map Viewer* [Online]. Dostupné: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>



Obrázek 3: Hlavní a globální síť TEN-T včetně současných městských uzlů

6.6 EU TAXANOMIE – NAŘÍZENÍ EK O TSK V OBLASTI KLIMATU

Za účelem jednotného přístupu k posuzování udržitelnosti hospodářských činností a investic vydala Evropská unie již v polovině roku 2020 základ jednotného unijního měřítko udržitelnosti označovaného jako EU Taxonomie udržitelných hospodářských činností, a to prostřednictvím nařízení o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic⁴⁰ („**EU Taxonomie**“). EU Taxonomie představuje společný, technologicky neutrální a na vědeckých poznatcích založený klasifikační systém EU pro určení, které hospodářské činnosti, tj. i projekty, aktiva či jejich součásti, prostřednictvím nichž se tyto hospodářské činnosti realizují, jsou „environmentálně udržitelné“ („zelené“). EU Taxonomie má pomáhat financování investic, které jsou přívětivější k životnímu prostředí, mají větší sociální přínosy, a jsou tudíž i do budoucna všestranně udržitelné. Aspirací Komise bylo vytvořit prostřednictvím EU Taxonomie a dalších pravidel financování udržitelnosti příznivé vnější právní prostředí (rámec) na vnitřním trhu EU pro takovéto investice s transparentnějším profilem nefinančních rizik a přilákat veřejné i soukromé investory do tohoto nového typu investic (ESG investice). Z hlediska celosvětového vývoje pak EU Taxonomie představuje nejvyšší stupeň transparentnosti pravidel a kritérií, které svou určitostí a detailem překonávají stávající rámce (např. Cíle udržitelného rozvoje OSN) či dobrovolné standardy nefinančního vykazování (vykazování o udržitelnosti), např. CDP, GRI, CDSB.

⁴⁰ Evropská komise, „Nařízení Evropského parlamentu a Rady o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic,“ Oficiální stránka Evropské komise [Online]. 18. června 2020. Dostupné: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32020R0852>

V souvislosti s EU Taxonomií je třeba si uvědomit, že EU Taxonomie bude používána i pro jiné účely než investování, čímž bude role udržitelnosti na vnitřním trhu EU dále posílena. Podle unijní Strategie financování přechodu k udržitelnému hospodářství z července 2021⁴¹ (**„Strategie udržitelného financování“**) má být vytvoření ekosystému udržitelných financí v EU založen na třech pilířích, které tvoří: (1) EU Taxonomie; (2) rámec pro nefinanční vykazování firem a finančních institucí; a (3) investiční nástroje, včetně referenčních hodnot (benchmarků), standardů a značek. EU Taxonomie má tak být základním „jazykem udržitelnosti“ napříč unijní legislativou a pravidly vnitřního trhu. Její systém má být tak v EU používán univerzálně, tj. má být aplikován konzistentně v rámci regulace a vykazování bank, pojišťoven, penzijních fondů, investičních poradců, správců aktiv, podnikatelů atd., jakož i pro účely vymezení finančních produktů, které budou finanční instituce na vnitřním trhu nabízet.

EU Taxonomie je základním kamenem rámce EU pro udržitelné financování a důležitým nástrojem transparentnosti trhu, který pomáhá směřovat investice do hospodářských činností, jež jsou pro zelenou transformaci nejpotřebnější. Nařízení v přenesené pravomoci o taxonomii v oblasti klimatu zahrnující zmírňování změny klimatu a přizpůsobování se této změně je v platnosti od ledna 2022⁴² (**„Nařízení EK o TSK v oblasti klimatu“**) a zahrnuje celkem 107 hospodářských činností, které jsou odpovědné za 64 % emisí GHG v EU-27.

EU Taxonomie pracuje s šesti environmentálními cíli:

1. Zmírňování změny klimatu (mitigace);
2. Přizpůsobování se změně klimatu (adaptace);
3. Udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů;
4. Přejít na oběhové hospodářství;
5. Prevence a omezování znečištění; a
6. Přejít na oběhové hospodářství.

(**„Environmentálními cíle EU“**)

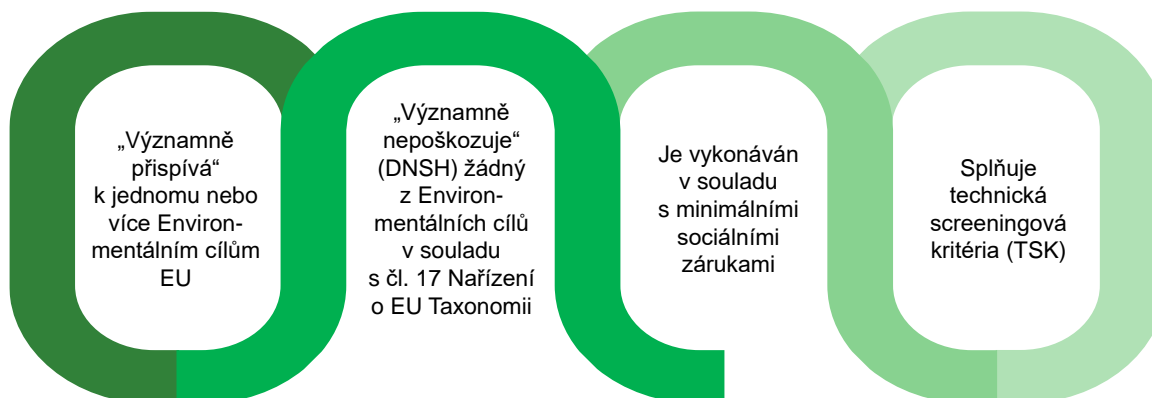
EU Taxonomie se týká tří typů hospodářských činností:

- Nízkouhlíkové aktivity – hospodářské činnosti, jež jsou v souladu s cíli klimatické neutrality, např. výroba elektřiny z obnovitelných zdrojů.
- Přejídné činnosti – hospodářské činnosti, pro něž neexistuje ekonomicky a technologicky realizovatelná udržitelná alternativa přičemž platí, že emise GHG spojené s touto činností odpovídají nejlepšímu výkonu v sektoru, nebrání rozvoji nízkouhlíkových alternativ a nevedou k tzv. uzamčení uhlíku (angl. carbon lock-in), např. výroba cementu za předpokladu, že daný výrobce dosahuje nejnižších emisí GHG v tomto odvětví.
- Podpůrné činnosti – hospodářské činnosti, které přímo napomáhají ostatním aktivitám naplňovat cíle EU Taxonomie, např. výroba technologií na využívání obnovitelných zdrojů energie nebo výzkum materiálů pro ochranu před povodněmi.

⁴¹ Evropská komise, „Strategie financování přechodu k udržitelnému hospodářství EU,“ oficiální stránka Evropské komise [Online]. 6. července 2021. Dostupné: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:52021DC0390>

⁴² Evropská komise, „Nařízení Komise v přenesené působnosti (EU), kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852, pokud jde o stanovení technických screeningových kritérií pro určení toho, za jakých podmínek se hospodářská činnost kvalifikuje jako významně přispívající ke zmírňování změny klimatu nebo k přizpůsobování se změně klimatu, a toho, zda tato hospodářská činnost významně nepoškozuje některý z dalších environmentálních cílů,“ oficiální stránka Evropské komise [Online]. 6. dubna 2022, Dostupné: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022R1288>

Environmentálně udržitelný („zelený“) projekt“ je projektem, který v celém rozsahu svých činností, z nichž je složen, splňuje současně všechny čtyři následující podmínky.



Obrázek 4: Hlavní oblasti uplatnění EU Taxonomie⁴³

Zdroj: Konzultant na základě Nařízení o EU Taxonomii

Co se konkrétně rozumí pod „významným přínosem“ a „významným nepoškozováním“ (“**DNSH**”)⁴⁴, je obecně stanoveno v Nařízení o EU Taxonomii a v podrobnostech v jednotlivých TSK.

Nařízení EK o TSK v oblasti klimatu je v platnosti od ledna 2022 a zahrnuje celkem 107 hospodářských činností, které jsou odpovědné za 64 % emisí GHG v EU-27. Vodík je v Nařízení TSK v oblasti klimatu v rámci těchto tří oddílů technických screeningových kritérií hospodářských činností:

- Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku (oddíl 3.2);
- Výroba vodíku (oddíl 3.10); a
- Skladování vodíku (oddíl 4.12);

Výroba vodíku (oddíl 3.10) je vymezena velmi široce jako “výroba vodíku a syntetických paliv na bázi vodíku.” Významný příspěvek ke zmírnění změny klimatu (tzv. první Environmentální cíl EU) je zde definován takto: “Činnost je v souladu s požadavkem na úspory emisí skleníkových plynů během životního cyklu ve výši 73,4 % u vodíku [což znamená emise skleníkových plynů během životního cyklu nižší než 3 t ekvivalentu CO₂/t H₂] a 70 % u syntetických paliv na bázi vodíku oproti referenčnímu fosilnímu palivu s 94 g ekvivalentu CO₂/MJ analogicky k přístupu stanovenému v čl. 25 odst. 2 a příloze V směrnice (EU) 2018/2001.

⁴³ Důležitým příkladem použití zásady DNSH dle Nařízení o EU Taxonomii je její použití v RRF, v rámci kterého byl vypracován i český NPO. V tomto případě se ve uplatňuje zásada DNSH, aniž by se vyžadovalo použití aktů v přenesené pravomoci a souvisejících TSK, tj. včetně Nařízení EK o TSK v oblasti klimatu. Uplatňuje se tedy pouze čl. 17 Nařízení o EU Taxonomii. K bližšímu použití zásady DNSH v rámci RRF vydala EK dne 12. února 2021 dokument s technickými pokyny, kterými upřesňuje, jak pro účely RRF uplatňovat zásadu DNSH (viz c2021_1054_en.pdf (europa.eu), C(2021) 1054 final). Podobně také budou muset na základě politické dohody dosažené mezi Radou a Evropským parlamentem o nových pravidlech pro regionální, kohezní a sociální fondy EU na období 2021–2027, rozpočtové výdaje jako součást těchto fondů, respektovat zásadu DNSH ve smyslu zmíněného čl. 17 Nařízení o EU Taxonomii, a to stejným způsobem jako bude uplatňována v RRF. Zásada DNSH byla také začleněna při stanovování témat výzev v rámci nového rámcového programu EU pro výzkum Horizon Europe do pracovního programu pro roky 2021–2022. Obdobně také Evropská investiční banka bude u každého financovaného případu požadovat DNSH v oblasti klimatu a navíc bude chtít mít do roku 2025 minimálně 50 % svého portfolia složené za environmentálně udržitelných projektů.

⁴⁴ Z anglického spojení „do no significant harm“.



Úspory emisí skleníkových plynů během životního cyklu se vypočítají podle metodiky uvedené v čl. 28 odst. 5 směrnice (EU) 2018/2001, případně podle normy ISO 14067:2018 nebo ISO 14064-1:2018.

Kvantifikované úspory emisí skleníkových plynů během životního cyklu jsou ověřeny v příslušných případech podle článku 30 směrnice (EU) 2018/2001 nebo nezávislou třetí stranou.

Pokud je CO₂, který by jinak byl emitován z výrobního procesu, zachycován za účelem podzemního skladování, přepravuje se a skladuje v podzemí v souladu s technickými screeningovými kritérii stanovenými v oddílech 5.11 a 5.12 této přílohy.”

Jak je patrné definice obnovitelného vodíku podle Nařízení o minimálních hodnotách RFNBO a “taxonomického vodíku” dle Nařízení EK o TSK v oblasti klimatu se liší hodnotami emisní stopy, což postrádá rozumné věcné zdůvodnění.

7 POSTUP PŘI TRANSPOZICI UNIJNÍCH SMĚRNIC A NAŘÍZENÍ DO PRÁVNÍHO ŘÁDU ČR

Cílem transpozice relevantních předpisů EU do českého vnějšího rámce by mělo být vytvoření perspektivního, předvídatelného a komplexního regulačního rámce na podporu rychlého prosazení vodíku z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíkového vodíku v Česku. Ačkoli několik unijních legislativních návrhů je stále předmětem interinstitucionálních jednání, je zřejmé, že Evropská unie bude nejpokročilejším regionem na světě, který vytvoří perspektivní, předvídatelný a komplexní regulační rámec na podporu rychlého prosazení vodíku z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíkového vodíku v kontinentálním měřítku.

Výzva transpozice unijních předpisů v oblasti energetiky a klimatu do českého vnějšího rámce bude v následujícím roce mimořádná. Mimořádnost výzvy bude vyžadovat mnohem větší úsilí a stupeň organizovanosti a koordinace, než tomu bylo v zásadě kdykoliv v historii České republiky, snad s výjimkou transformačních let 1990-1992. Níže uvedený obrázek ukazuje základní pilíře úspěšné implementace takové výzvy.

1. INSTITUCIONÁLNÍ KAPACITA

Funkční a akceschopný
institucionální rámec

2. VÝKONNÉ REGULACE

Kvalitní, VČAS přijatá a konzistentní
regulace



3. FINANČNÍ PODPORA

Efektivní a akceschopný systém
rozpočtové a dotační (fondy EU)
podpory H2

4. POLITICKÁ PODPORA

Politické lídrovství a téma H2 jako
politická priorita

Obrázek 5: Základní rozměry úspěšné implementace

Zdroj: Analýza dopadů unijní legislativy v kontextu poptávky po nízkouhlíkovém a obnovitelném vodíku v dopravě

Implementace Relevantních předpisů EU by měla probíhat podle níže uvedených zásad:

- **Rychlost** = Zejména RED3 nabízí možnost zcela zásadním způsobem urychlit procesy a podpořit českou ekonomiku a energetickou bezpečnost, včetně uplatnění obnovitelného a nízkouhlíkového vodíku v sektoru dopravy v tuzemsku. Taktéž NGH2MD a NGH2MR nabízejí konzistentní terminologii a úpravu základních institutů napříč plynárenstvím a vodíkovým hospodářstvím.
- **Kvalita** = Integrovat kvalitně nové změny (inspirace dobrou mezinárodní praxí zejména legislativně zralejších zemí v EU, tj. inspirovat se z toho, co již funguje, respektive z přístupu



jiných členských zemí k transpozici nových unijních energeticko-klimatických předpisů) a v případě nových institutů rozhodnout o jejich vhodné implementaci (novelizace *versus* nový předpis) v rámci stávajícího vnějšího rámce, případně i s využitím TSI⁴⁵.

- **Úplnost** = Maximálně využít prostor pro řešení dekarbonizace: mnoho ustanovení, zejména RED3, je dáno jako možnost pro členské státy, které by ale neměly váhat je využít. Toto je zvláště důležité v zájmu konkurenceschopnosti pro členské země EU jako je Česko, kde stávající podíl výroby energie z OZE je v unijním srovnání velmi nízký a kde jsou geografické a klimatické podmínky pro výrobu OZE podstatně horší než ve většině jiných zemí EU.
- **Účelnost** = Rychle implementovat instituty a řešení, které přinášejí výhody nové úpravy, zejména pro byznys na straně jedné, a vyčkat s aplikací povinností přinášejících dodatečné náklady nekompensované přínosy na straně druhé. V daném případě by nemělo jít o prostou transpozici Relevantních předpisů EU, ale o její tvořivé dopracování, aby přijatá úprava a její řešení byly pro adresáty norem účelné, účinné a hospodárné.
- **Pragmatická** = V případě možnosti volby řešení se rozhodovat s ohledem na stávající stav a výhodnost volby pro střednědobou a dlouhodobou konkurenceschopnost hospodářství/podnikání, a to na základě dostupnosti kvalitních dat a informací.
- **Systematická** = Bude nutné navrhovaná řešení začlenit do celkového rámce legislativní implementace v kontextu implementace celého Balíčku Fit for 55 (ne individuální novely) a souvisejících unijních předpisů, jakož i daných transpozičních lhůt. To bude vyžadovat sladění napříč kompetenčními a dalšími věcně zainteresovanými ministerstvy, Úřadem vlády ČR (Odbor kompatibility s případnou podporou Sekce pro evropské záležitosti) a Legislativní radou vlády ČR⁴⁶ a relevantními výbory Poslanecké sněmovny a Senátu Parlamentu ČR, jakož i s dalšími zainteresovanými stranami v rámci navazujících implementačních procesů. Klíčové bude začlenit zvolené legislativně-technické řešení do Plánu legislativních prací vlády na rok 2024 a 2025. S ohledem na různé transpoziční lhůty unijních předpisů a stále některé chybějící schválené unijní předpisy bude nutné zřejmě přijmout transpozici „ve vlnách“, tj. prostřednictvím několika komplexních novel, s tím, že po bude takto proběhlé transpozice bude zřejmě nutné u některých předpisů přistoupit k vydání nových konsolidovaných předpisů (viz komentáře k transpozici do Energetického zákona a Liniového zákona).
- **Komplexnost** = Bude nutné řešit nejen legislativní, ale také nelegislativní nástroje (akce), aby se zajistil sledovaný pozitivní dopad pro udržitelnou energetiku a efektivní implementace závazků České republiky v oblasti klimatu.
- **Koordinovanost** = Bude nutné zavedení poměrně robustního koordinovaného postupu zainteresovaných resortů v transpozici, a to nejen na úrovni jednotlivých unijních předpisů a uvnitř resortů, ale napříč 10-20 předpisy (zejména těch tvořících Balíček Fit for 55), jejichž transpozice bude spolu v daném čase věcně souviset, včetně zvoleného koordinovaného postupu, a napříč relevantními resorty. Tato koordinovanost si bude vyžadovat robustní řízení ve smyslu programového a projektového řízení dle dobré mezinárodní praxe vedené lidmi, kteří jsou příslušnými znalostmi a dovednostmi v této oblasti vybaveni. Součástí této koordinace musí být i strategické a věcné sladování s výslednou podobou aktualizovaného českého NEKPU, jemuž

⁴⁵ Technical Support Instrument Evropské komise, který poskytuje technickou expertízu členským státům k přípravě a implementaci reforem.

⁴⁶ Úřad vlády, „Metodické pokyny pro zajišťování prací při plnění legislativních závazků vyplývajících z členství České republiky v Evropské unii“, oficiální stránka Úřadu vlády [Online]. 27. února 2018. Dostupné: https://vlada.gov.cz/assets/ppov/lrv/dokumenty/Metodicke_pokyny_UZ.pdf



může transpozice relevantních předpisů EU (a nejen jich) dodat příslušný soubor nástrojů k jeho realizaci. Současně je vhodné sledovat i vývoj a výsledky TSI na dekarbonizaci a regulační rámec, jakož i již připravované či diskutované novelizace a poslancecké iniciativy s dopadem na transpozici relevantních předpisů EU.

- **Spolupráce** = Je třeba autenticky zapojit i další relevantní aktéry na straně veřejného i soukromého sektoru do strukturovaných konzultačních procesů s cílem vytvoření kvalitního vnějšího rámce (prostředí) pro transformativní změnu na národní úrovni. Je třeba vnímat skutečnost, že navržená transpoziční a implementační řešení nejsou samoučelná a „měla by co nejvíce jejich adresátům „sloužit“, tj. zejména je podporovat v jejich snahách o úspěch a konkurenceschopnost na vnitřním trhu. Kvalitní institucionalizovaný konzultační rámec zejména se soukromým sektorem je nezbytný a neměl by se omezovat na možnost jen na vyjádření k návrhu jednotlivých transpozičních norem ve 2-3 týdnech na konci procesu přípravy legislativy či dokonce ve zrychleném připomínkovacím řízení, jak je to v Česku často zvykem.

Cílem transpozice relevantních předpisů EU do českého vnějšího rámce by mělo být vytvoření perspektivního, předvídatelného a komplexního regulačního rámce na podporu rychlého prosazení vodíku z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíkového vodíku v Česku. Ačkoli několik unijních legislativních návrhů je stále předmětem interinstitucionálních jednání, je zřejmé, že Evropská unie bude nejpokročilejším regionem na světě, který vytvoří perspektivní, předvídatelný a komplexní regulační rámec na podporu rychlého prosazení vodíku z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíkového vodíku v kontinentálním měřítku.

Současná Legislativní pravidla vlády⁴⁷ („Legislativní pravidla“) a příslušné doplňující metodiky obsahují mimo jiné standardní pravidla pro proces transpozice unijních předpisů. Legislativní pravidla se zaměřují zejména na legislativní techniku s cílem zachování konzistentních a dobře organizovaného právního rámce. To se projevuje v jeho základním účelu spočívajícím dle čl. 2 odst. 2 ve „*sjednocení postupu ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy při přípravě právních předpisů a přispět ke zvýšení úrovně tvorby právního řádu.*“ Toto nastavení účelu se pak promítá do vymezení předmětu Legislativních pravidel, jímž je dle čl. 2 odst. 3 „*úprava postupu ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy při tvorbě a projednání připravovaných právních předpisů.*“

Legislativní pravidla obsahují obecné požadavky na tvorbu právních předpisů (čl. 2)⁴⁸, včetně toho, že (čl. 2 odst. 3) „*při implementaci práva Evropské unie se postupuje rovněž podle Metodických pokynů pro zajišťování prací při plnění legislativních závazků vyplývajících z členství České republiky v Evropské unii*2) (dále jen „*metodické pokyny*“).

Legislativní pravidla ale neobsahují v zásadě žádná pravidla vztahující se k projektovému řízení přípravy právních předpisů s tím, že je na jednotlivých orgánech jako autorech legislativních návrhů,

⁴⁷ Legislativní pravidla vlády schválená usnesením vlády ze dne 19. března 1998 č. 188 a změněná usnesením vlády ze dne 21. srpna 1998 č. 534, usnesením vlády ze dne 28. června 1999 č. 660, usnesením vlády ze dne 14. června 2000 č. 596, usnesením vlády ze dne 18. prosince 2000 č. 1298, usnesením vlády ze dne 19. června 2002 č. 640, usnesením vlády ze dne 26. května 2004 č. 506, usnesením vlády ze dne 3. listopadu 2004 č. 1072, usnesením vlády ze dne 12. října 2005 č. 1304, usnesením vlády ze dne 18. července 2007 č. 816, usnesením vlády ze dne 11. ledna 2010 č. 36, usnesením vlády ze dne 14. prosince 2011 č. 922, usnesením vlády ze dne 14. listopadu 2012 č. 820, usnesením vlády ze dne 15. prosince 2014 č. 1050, usnesením vlády ze dne 3. února 2016 č. 75, usnesením vlády ze dne 17. ledna 2018 č. 47, usnesením vlády ze dne 11. ledna 2023 č. 22 a usnesením vlády ze dne 28. června 2023 č. 481.

⁴⁸ Jde zejména o požadavek na to, aby „*Přípravě každého právního předpisu musí předcházet podrobná analýza právního a skutkového stavu. Její součástí je i zhodnocení nezbytnosti změny právního stavu, a nejsou-li určité vztahy právním předpisem dosud upraveny, zhodnocení nezbytnosti rozšíření právní regulace i na tyto vztahy, včetně zhodnocení dopadů předpokládané změny právního stavu nebo dopadů právní regulace, která má být rozšířena na právní vztahy dosud právem neupravené; při tomto hodnocení se postupuje podle Obecných zásad pro hodnocení dopadů regulace (dále jen „obecné zásady“).*“



jak si proces projektového řízení vůči příslušnému právnímu předpisu nastaví. Konečná odpovědnost za legislativní návrh je pak dle čl. 2 odst. 4 Legislativních pravidel na předkládajícím orgánu: „*Za řádnou přípravu právního předpisu, včetně plnění závazků vyplývajících pro Českou republiku z jejího členství v Evropské unii, odpovídá orgán, který jej vypracoval.*” V tomto nastavení se promítá resortismus, který může efektivně fungovat při přípravě jednodušších právních předpisů, které nepředpokládají zainteresovanost většího počtu dalších orgánů či stran, nepředpokládají zásahy do velkého počtu jiných předpisů a které nemusejí být v zásadě vytvářeny s ohledem na potřeby transpozice věcně nebo časově komplementární jiné unijní normy či norem v gesci jiného kompetenčního orgánu.

S ohledem na výzvu popsanou v této analýze se navrhuje, aby pro každý transponovaný relevantní předpis EU byla vypracována analyticky řídicí tabulka transpozice (“**Analytická tabulka**”) s označením gesčního orgánu za celý Relevantní předpis, které by ke každému věcnému tématu obsahovaly při nejmenším tyto atributy s případným barevným kódováním (např. odpovědi “ANO” zeleně a “NE” červeně) a používáním přednastavení voleb v rámci relevantních buněk:

- **Číslo** = číselné označení tématu v chronologickém pořadí;
- **Téma** = krátké věcné pojmenování řešeného tématu (např. „terminologie“, „transpoziční lhůty“);
- **Relevance pro H2 a mobilitu v ČR (ANO/NE)**
- **Povinnost transpozice (ANO/NE)** = vyjádření, zdali je nutné téma transponovat či nikoliv (např. u nařízení bude většinou odpověď záporná, ale nemusí být vyloučeno přijetí určitých doplňujících akcí);
- **Vhodné doplnění transpozice (ANO/NE)** = vyjádření, zdali je vhodné doplnit povinnou transpozici o nějakou dodatečnou akci;
- **Citace preambule** = zkopírování relevantního textu preambule unijního předpisu vztahujícího se k danému tématu (s číslováním bodů);
- **Citace legislativního textu** = zkopírování relevantního legislativního textu unijního předpisu vztahujícího se k danému tématu (s číslováním článků)
- **Transpoziční lhůta** = uvedení transpoziční lhůty dle textu unijního předpisu;
- **Sledovaná transpoziční lhůta** = uvedení lhůty, kterou si jako datum účinnosti s ohledem na významnost gesční orgán určil jako cíl;
- **Věcná významnost** = určení významnosti obdobně jako v Kapitole 9 výše textu unijního předpisu;
- **Časová významnost** = určení významnosti obdobně jako v Kapitole 9 výše textu unijního předpisu;
- **Primární gesční orgán** = identifikace hlavního gesčního orgánu, do jehož působnosti dané téma spadá;
- **Sekundární gesční orgán** = identifikace hlavního vedlejšího(ích) orgánu, do jehož působnosti dané téma spadá;



- **Hlavní zainteresované strany** = identifikace hlavních zainteresovaných stran and rámec předchozích dvou položek;
- **Dotčená stávající legislativa a akce** = identifikace stávající legislativy a akcí, které téma řeší nebo na něž bude mít téma dopad;
- **Návrh věcné transpozice** = krátký popis navrhovaného řešení napříč výše uvedenou typologií akcí a s přiřazením odpovědností za přípravu návrhu řešení;
- **Návrh časové transpozice** = krátký popis časových očekávání transpozice pro věcný rozsah dle předcházející položky;
- **Potřeba koordinace transpozice (ANO/NE)** = posouzení, zdali je potřeba zajistit v daném tématu transpoziční koordinaci s jiným gesčním orgáne ve vztahu k provádění transpozice jiného(ých) právního(ích) předpisu(ů);
- **Specifikace koordinace transpozice** = identifikace dalšího gesčního orgánu, kontaktní osoby, a název unijního předpisu, se kterým je potřeba zajistit koordinaci v transpozici dle předcházející položky;
- **Úkol(y)** = krátký popis následujících úkolů spojených s postupem v transpozici pro věcný rozsah dle předcházející položky;
- **Nositel(é) úkol(ů)** = určení nositele(ů) úkolu(ů) dle přecházející položky – konkrétní fyzická osoba;
- **Lhůta(y) plnění úkol(ů)** = určení nositele(ů) úkolu(ů) dle přecházející položky;
- **Status plnění úkol(ů)** = určení stavu plnění každého úkolu dle přecházejících položek na škále “NEZAHÁJEN” – “PROBÍHÁ PLNĚNÍ” – “UKONČEN” – “ZCELA UKONČEN”;
- **Poznámky k úkolu(ům)** = uvedení jakékoliv poznámky či komentáře k uloženým úkolům; a
- **Obecné poznámky** = uvedení jakékoliv poznámky či komentáře k danému tématu.

Takto strukturovaný list MS Excel (viz návrh v Příloze 1 k této analýze) by měl být vypracován pro každý relevantní předpis EU a opatřen na začátku listu o vstupní údaje identifikující daný relevantní předpis EU, příslušný gesční orgán, jméno a příjmení projektového ředitele a projektového manažera jmenovaných pro transpozici ze strany gesčního orgánu, číslo verze a datum aktualizace Analytické tabulky⁴⁹. Dalším listem souboru by měl být přehledný soubor (dashboard) navrhovaných akcí se specifikacemi, kterým by bylo možné řídit nejen vlastní legislativní transpozici, ale připravovat už i navazující akce (např. školení, posílení lidských zdrojů pro zrychlené povolovací procesy atd.).

Současně by měly být vypracovány jiné standardní dokumenty projektového a programového managementu, zejména registr rizik a plán práce projektu, který bude odpovídat proveditelnosti „sledované transpoziční lhůty“ s dostatkem časové rezervy na řešení případných nesrovnalostí (angl. contingency).

⁴⁹ Přílohou mohou být jako zvláštní list MS Excel uvedeny kontaktní údaje klíčových osob na straně příslušného gesčního ministerstva, jakož i ostatních primárních a sekundárních gesčních orgánů

Pro řízení tohoto procesu napříč relevantními předpisy EU (a nejen jimi) je vhodné uzavřít nezávazné koordinační memorandum o společném postupu mezi identifikovanými primárními a sekundárními gesčními ministerstvy s nastavením programového a projektového managementu, datového a komunikačního protokolu, řešení preventivních a nápravných opatření atd. obsahující rámec pro tři aspekty postupu:

- **Řízení a monitoring** = jde o nastavení řízení a sledování celkového procesu, struktur a role v řídicí skupině, postupu pro stanovení (včetně frekvence), svolávání, určení místa a délky, vedení průběhu a dokumentování jednání, přípravy podkladů, šablon atd.
- **Technická příprava transpozice** = jde o nastavení a provádění vlastní přípravy transpozičních návrhů a akcí, včetně realizace průběžných úkolů, jakož i podpora procesu podpory řízení a monitoringu (viz položka výše) a zapojení zainteresovaných stran (viz položka níže);
- **Zapojení zainteresovaných stran** = jde o nastavení a provádění vlastních akcí na podporu zapojení zainteresovaných stran na základě vypracovaného stručného plánu zapojení zúčastněných stran.

Tento navrhovaný institucionální rámec, k jehož zprovoznění není potřeba žádná legislativní změna ani legislativní pravidla vlády, by měl být plně účinný nepozději na počátku 2Q 2024, alespoň ve vztahu k transpozici RED3. Leitmotivem všech uvedených doporučení a spolupráce je pojmout transpozici jako systematicky řízený proces dle pravidel projektového a programového řízení uplatňovaných v dobré mezinárodní praxi.

V kontextu navrhované systémové a koordinované transpozice relevantních předpisů EU a zjištění prezentovaných v rámci SWOT analýzy je vhodné zvážit použití TSI, případně prostřednictvím individualizovaného odborného poradenství při navrhování a provádění reforem, včetně těch, které podporují investice do urychlení přechodu na zelenou energii prostřednictvím vodíku. Technická podpora zahrnuje například posílení administrativní kapacity, harmonizaci legislativních rámců a sdílení osvědčených postupů. Technická pomoc je vhodná pro rozvoj politického, regulačního a investičního rámce, včetně rozvoje politik v oblasti obnovitelných zdrojů energie, vodíkových strategií a studií proveditelnosti. Tímto směrem se ostatně rozhodlo jít sousední Slovensko, které tento rok požádalo o komplexní pomoc v rámci projektu TSI na rozvoj slovenského vodíkového hospodářství.

Níže uvedený přehled představuje SWOT analýzu ve vztahu k implementaci relevantních předpisů EU do právního řádu České republiky.

Silné stránky	Příležitosti
<ul style="list-style-type: none">• Zájem zainteresovaných úředníků klíčových ministerstev hledat efektivní implementační řešení• Relativně kvalitní národní environmentální legislativa• Již započatá implementace Balíčku Fit for 55	<ul style="list-style-type: none">• Rychlá implementace pragmatických změn urychlujících zavádění OZE a vodíkové technologie (zejména administrativní povolovací řízení)• Existence Liniového zákona a možnost jeho využití pro rychlé zavádění OZE a vodíkových technologií



<ul style="list-style-type: none"> • Zařazení definice „vodíkových čerpacích stanic“ do definice “energetické infrastruktury” v Novele Liniové zákona • První vložení odkazu na vodík do Energetického zákona prostřednictvím Novely Liniového zákona v LEX OZE II • Zájem soukromého sektoru na urychlení a podpoře rychlé a pragmatické implementace energeticko-klimatických unijních opatření v Česku • Podpora veřejnosti pro změnu: relativně silné uvědomění si problému rizik energetické bezpečnosti a nutnosti urychleného řešení s ohledem na rostoucí ceny energií 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence negativního vlivu cyklu voleb do Poslanecké sněmovny na legislativní proces minimálně do poloviny roku 2025 • Relativně silná koaliční většina k prosazení důležitých legislativních změn • Zkušenost konstruktivní opozice při projednání Novely Liniového zákona • Počínající nadresortní koordinace, viz Vládní výbor pro strategické investice • Dostupnost TSI na podporu procesu implementace či následné konsolidace legislativy • Využití dobré mezinárodní praxe v zemích EU s většími zkušenostmi a lepší legislativní zralostí
Slabé stránky	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Malý počet odborníků na legislativu s ohledem na množství předpisů k transpozici a přípravy dalších realizačních akcí v krátkém čase • Fiskální omezení k posílení osobních zdrojů legislativních a jiných odborníků na implementaci • Absence kvalitního a robustního institucionálního rámce a metodiky pro konzistentní a efektivní zavádění Balíčku Fit for 55 a souvisejících předpisů do vnějšího rámce ČR na vládní úrovni („efektivně neřízený proces“ napříč ministerstvy) • Slabé dovednosti v oblasti kvalitního projektového a programového řízení pro tak velký legislativní transpoziční program, který Balíček Fit for 55 představuje • Nízká úroveň konzultací připravovaných předpisů s odbornou a širokou veřejností • Malý důraz a politický leadership k prosazení klíčových pozitivních změn rychle (viz opožděné řešení transpozice RED2) • Absence přístup k dobré mezinárodní praxi a know-how při transpozici obdobných předpisů • Malá akceschopnost, nízké tempo v prosazování změn a častá mentalita „to nejde“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Opakování mimořádného zdržení transpozice RED2 • Velký počet unijních právních předpisů nutných k transpozici v krátkém čase • Rychlá implantace pragmatických změn urychlující zavádění OZE a vodíkové technologie (zejména administrativní povolovací řízení) • Odložení účinnosti Nového stavebního zákona s ohledem na problémy s veřejnou zakázkou na digitalizaci stavebního řízení • Absence koordinace rozvoje infrastruktury napříč sektory • Velký počet zkrácených lhůt na transpozici legislativy (viz RED3 a EED) • Velký počet poslaneckých návrhů během projednání předpisů hrozících nekonzistentní či nekvalitní národní legislativu • Přetíženost zejména relevantních zaměstnanců MPO, MŽP a MD s ohledem na dokončování aktualizace NEKPu, SEKu, POKu, NPSE, Dopravní politiky ČR, NAP CM a řešení dalších výzev v oblasti energetiky a klima • Přetíženost zákonodárných sborů s ohledem na množství a složitost předpisů • Pravděpodobná nutnost implementace předpisů nikoliv najednou, ale ve vlnách



<ul style="list-style-type: none"> • Absence aktualizované Vodíkové strategie ČR • Opožděný První draft českého NEKPU a nejasnost postoje Komise • Nedokončenost Balíčku Fit for 55 	(s ohledem na různé implementační lhůty předpisů)
--	---

7.1 TRANZPOZICE KONKRÉTNÍCH SMĚRNIC A IMPLEMENTACE NAŘÍZENÍ

Směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů

Směrnice byla v Úředním věstníku vyvěšena 21. listopadu 2023, přičemž její transpozice do právního řádu ČR by měla proběhnout nejpozději do 21. května 2025 s tím, že členské státy mají povinnost zavést v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s čl. 1 bodem 6, pokud jde o článek 15e směrnice (EU) 2018/2001, a s čl. 1 bodem 7, pokud jde o články 16, 16b, 16c, 16d, 16e a 16f již do 1. července 2024.

RED3 bude velkou výzvou pro kvalitní transpozici. Už nepřiliš úspěšná a značně opožděná transpozice RED2 ukazuje špatný příklad, jak by se v případě transpozice RED3 rozhodně postupovat nemělo. Stejný postup by totiž mohl mít významný negativní dopad na konkurenceschopnost velké většiny v Česku působících podniků, hospodářskou výkonnost, prosperitu, energetickou bezpečnost a investiční atraktivitu Česka, jakož i obecnou kvalitu života.

V kontextu doporučení uvedených v předchozím oddíle se tedy doporučují následující kroky.

- **Vytvoření týmu a rolí:** MPO by mělo do poloviny ledna 2024 identifikovat osoby a přidělit jim příslušné role pro účely transpozice na všech třech úrovních popsanych v předcházejícím oddíle.
- **Analytická tabulka:** MPO by mělo od poloviny ledna až poloviny února 2024 vypracovat a vyplnit základními údaji Analytickou tabulku pro účely RED3 a kontaktovat ostatním primární a sekundární orgány identifikované v Analytické tabulce ke společnému vstupnímu jednání na začátku března 2024. Z hlediska předmětu této Studie je klíčových 18 bodů identifikovaných v Oddíle 5.1 výše.
- **Institucionální rámec:** MPO by mělo od poloviny ledna až poloviny února 2024 vypracovat draft návrhu institucionálního rámce naznačeného v předcházejícím oddíle, a to včetně návrhu memoranda o společném postupu.
- **Nástroje:** MPO by mělo od poloviny února až poloviny března 2024 vypracovat návrhy dalších nástrojů mechanismu, zejména plán práce projektu, registr rizik a plán zapojení zúčastněných stran identifikovaných v předcházejícím oddíle.
- **Vyjednání konečného podoby spolupráce:** MPO by mělo v březnu 2024 po úvodním společném vstupním jednání dohodnout alespoň na technické úrovni rámec spolupráce. Pro něj bude třeba zajistit politickou podporu na úrovni všech zúčastněných ministerstev.
- **Finalizace politických dohod:** MPO by mělo v dubnu 2024 finalizovat politickou dohodu nad celým mechanismem

Směrnice o společných pravidlech pro vnitřní trh s plyny z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem

Politické dohody v trialogu bylo u směrnice dosaženo 28. listopadu 2023. Členské státy jsou povinny většinu článků směrnice transponovat do národní legislativy nejpozději 2 roky po vyvěšení směrnice v Úředním věstníku Evropské unie.⁵⁰ Přesný termín transpozice zatím nebyl stanoven.

Evropská komise je pověřena dle článku 8 směrnice o společných pravidlech pro vnitřní trh s plyny z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a vodíkem do 12 měsíců od vyvěšení směrnice v Úředním věstníku přijmout akt v přenesené pravomoci, který stanoví metodologii pro výpočet úspory emisí skleníkových plynů u nízkouhlíkových paliv. Metodologie musí být konzistentní s metodologií pro výpočet emisí skleníkových plynů z výroby a používání obnovitelných paliv nebiologického původu. Vydání aktu se očekává v roce 2025.

Nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

Politické dohody k nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva bylo dosaženo 28. března 2023. K vydání nařízení v Úředním věstníku Evropské unie došlo 22. září 2023 a nařízení nabylo platnost dne 12. října 2023. AFIR, jakožto nařízení je svou právní povahou přímo závazný právní předpis na území členských zemích EU. Jeho obsah však obsahuje vytvoření zejména "Vnitrostátního rámce politiky AFIR", pro nějž bude třeba připravit soubor akcí, včetně případných úprav Nového stavebního zákona či Liniového zákona, aby bylo možné včas jeho cíle dosáhnout. Práce na jeho transpozici mohou tedy probíhat obdobným způsobem a s využitím stejných nástrojů jako transpozice RED3. S ohledem na ústřední gesci Ministerstva dopravy se doporučuje stejný proces jako v případě RED3. Mimořádnou pozornost bude třeba věnovat problematice Vnitrostátního rámce politiky AFIR, pro nějž se doporučuje provedení základní studie příležitostí a rizik do konce února 2024 a jeho vypracování ve verzi právního draftu nejpozději do konce 2Q 2024.

Nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T)

Nařízení se k 7. prosinci 2023 nachází stále ve fázi trialogu. K politické dohodě nad textem by mělo dojít v průběhu roku 2024. Nařízení by mělo vejít v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie⁵¹. TEN-T je nařízením, a tedy má stejnou právní povahu jak nařízení AFIR, tj. vytváří přímo závazná práva a povinnosti a území členských zemí EU. Nařízení TEN-T však zatím není přijato. V každém případě je vhodné připravit a realizovat optimální řešení pro městské uzly, a to v rámci výše popsaných transpozičních postupů pro AFIR Nařízení.

Nařízení o RFNBO metodice a Nařízení o minimálních hodnotách RFNBO

Jelikož je Nařízení o RFNBO metodice a Nařízení o minimálních hodnotách RFNBO prováděcím předpisem k RED3, doporučuje se řešit jejich transpoziční analýzu souběžně s transpozicí RED3. Navíc, s ohledem na právní povahu obou předpisů se nepředpokládají významné transpoziční výzvy. V každém případě se však doporučuje zadání a vypracování analytického materiálu výše, a to nejlépe s vypracováním již v 1Q 2024, a to včetně případné dohody o spolupráci se Slovenskem v této záležitosti.

⁵⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52021PC0803>

⁵¹ <https://www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/original?docid=102379&varid=85906&fileid=94479>

EU Taxonomie – Nařízení o TSK v oblasti klimatu

Jak bylo uvedeno výše, EU Taxonomie je upravena v nařízeních EU, tj. v přímo závazných právních předpisech na území členských zemí EU. Míru její implementace v Česku budou určovat zejména výstupy a doporučení TSI na udržitelné financování v Česku. V Řídícím výboru tohoto TSI projektu by se mělo účastnit celkem 12 institucí, konkrétně MF, MŽP, MMR, MPSV, MZE, MPO, MD, MSp, Úřad vlády ČR, Česká národní banka a Národní rozvojová banka, a.s.

V každém případě však už nyní může dát Česká republika dát podnět ke změně, a to ve vztahu k Nařízení EK o TSK v oblasti klimatu ve dvou aspektech:

- a) sjednocení definice “taxonomického vodíku“ dle Nařízení EK o TSK v oblasti klimatu s definicí obnovitelného vodíku dle Nařízení o minimálních hodnotách RFNBO; a
- b) doplnění dalších oddílů technických screeningových kritérií, jakým jen např. “plnicí stanice na vodík“.

8 LEGISLATIVNÍ RÁMEC PRO VEŘEJNOU PODPORU

Systém veřejné podpory v EU se řídí pravidly a předpisy, které mají zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž a zabránit narušení vnitřního trhu. Základní rámec, kterým se veřejná podpora na vnitřním trhu řídí, je uveden ve Smlouvě o fungování Evropské unie (SFEU), konkrétně v článcích 107 až 109. Cílem těchto pravidel je vytvořit rovné podmínky pro všechny členské státy, podpořit hospodářskou soudržnost a zároveň zabránit neoprávněnému zvýhodňování některých odvětví nebo regionů.

Veřejnou podporou se rozumí jakákoli finanční nebo jiná výhoda poskytnutá členským státem nebo ze státních prostředků, která narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňuje určité podniky nebo výrobu určitého zboží. SFEU obecně zakazuje veřejnou podporu, která narušuje hospodářskou soutěž. Existují však výjimky uvedené v čl. 107 odst. 2 a 3, které umožňují podporu, jež přispívá k cílům, jako je regionální rozvoj, ochrana životního prostředí a zaměstnanost.

Aby byla veřejná podpora považována za zákonnou, musí splňovat určitá kritéria slučitelnosti stanovená Komisí. Tato kritéria se liší podle typu podpory a konkrétních okolností. Podpora musí přispívat k přesně vymezenému cíli společného zájmu, musí být přiměřená a nesmí nepřiměřeně narušovat hospodářskou soutěž. Členské státy jsou povinny oznámit Evropské komisi všechna navrhovaná opatření veřejné podpory. Komise posoudí, zda je podpora slučitelná s pravidly EU. Některá opatření podpory mohou být vyňata z povinnosti předchozího oznámení, pokud spadají pod Nařízení GBER, Pokyny CEEAG, Nástroj pro oživení a odolnost (angl. Recovery and Resilience Facility, "RRF") apod., které se vztahují na kategorie podpory, u nichž se předpokládá, že jsou slučitelné s vnitřním trhem.

Komise má pravomoc vymáhat dodržování pravidel veřejné podpory. Pokud zjistí, že podpora je neslučitelná, může členskému státu nařídit, aby podporu od příjemce vrátil. Členské státy nebo zúčastněné strany mohou rovněž napadnout rozhodnutí o veřejné podpoře u unijních soudů. EU má pro některá odvětví, jako je zemědělství, rybolov a energetika, zvláštní pokyny, které poskytují další podrobnosti o tom, jak se pravidla veřejné podpory v těchto oblastech uplatňují.

Celkově je systém veřejné podpory EU navržen tak, aby zajistil rovnováhu mezi prosazováním společných cílů, zajištěním spravedlivé hospodářské soutěže a předcházením narušení hospodářské soutěže v členských státech. Komise hraje ústřední roli při dohledu nad těmito pravidly a jejich prosazováním, aby byla zachována integrita vnitřního trhu.

V kontextu této Studie je zkoumán především soulad existujícího legislativního rámce pro veřejnou podporu v EU s existující dotační podporou dostupnou v České republice.

8.1 OBECNÉ NAŘÍZENÍ O BLOKOVÝCH VÝJIMKÁCH (GBER)

Obecné nařízení o blokových výjimkách (angl. General Block Exemption Regulation, Nařízení GBER) je klíčovou součástí politiky Evropské unie v oblasti veřejné podpory a zavádí rámec, který považuje určité kategorie veřejné podpory za slučitelné s vnitřním trhem, aniž by vyžadovaly předchozí schválení Evropskou komisí. Tento regulační nástroj zjednodušuje postupy a usiluje o administrativní efektivitu a snížení zátěže pro členské státy a podniky. Vymezením konkrétních podmínek a kategorií v různých odvětvích, včetně zemědělství, rybolovu, výzkumu a vývoje a regionálního rozvoje, je Nařízení GBER v souladu s cíli politiky EU a podporuje inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění.

Použitelnost Nařízení GBER se vztahuje na různá odvětví, přičemž každé z nich má svůj soubor podmínek, které musí splňovat způsobilá opatření podpory, aby byla vyňata. Členské státy mohou při provádění opatření podpory v rámci Nařízení GBER využívat zjednodušené postupy, které podporují flexibilitu a pružné reakce. Pravidelné aktualizace a hodnocení zajišťují, že nařízení zůstává v souladu s vyvíjejícími se politikami a prioritami EU, což dokazuje závazek Komise usnadňovat členským státům dosahování konkrétních cílů a zároveň chránit spravedlivou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu.

Ačkoliv Nařízení GBER vyjímá některé kategorie podpory z oznamovací povinnosti, stanoví prahové hodnoty a podmínky, které vyvolávají potřebu členských států oznámit je Komisi. Cyklický proces přezkumu podtrhuje dynamickou povahu Nařízení GBER, které se přizpůsobuje změnám na vnitřním trhu a v politickém prostředí, aby si zachovalo svou účinnost.

Tabulka 1: Podmínky investiční podpory na dobíjecí infrastrukturu nebo infrastrukturu plnicích stanic dle Nařízení GBER 2023

Předmět podpory a způsobilé náklady	Výstavba, instalace, modernizace nebo rozšíření dobíjecí infrastruktury nebo infrastruktury plnicích stanic. Náklady na samotnou dobíjecí infrastrukturu nebo infrastrukturu plnicích stanic a související technické vybavení, instalaci nebo modernizaci elektrických nebo jiných součástí včetně elektrických kabelů a výkonových transformátorů, které jsou nezbytné pro připojení dobíjecí infrastruktury nebo infrastruktury plnicích stanic k síti nebo k místní jednotce pro výrobu nebo ukládání elektřiny nebo vodíku, jakož i stavební práce, pozemkové nebo silniční úpravy, náklady na instalaci a náklady na získání souvisejících povolení. Dále také investiční náklady na výrobu elektřiny z obnovitelných zdrojů nebo vodíku z obnovitelných zdrojů na místě nebo investiční náklady na jednotky pro ukládání elektřiny nebo vodíku z obnovitelných zdrojů.
Intenzita podpory	Je-li podpora poskytována na základě soutěžního nabídkového řízení, může intenzita podpory dosáhnout až 100 % způsobilých nákladů.

	<p>Podporu ovšem lze poskytnout bez soutěžního nabídkového řízení, pokud je poskytnuta na základě režimu podpory. V tomto případě intenzita podpory nesmí přesáhnout 20 % způsobilých nákladů.</p> <p>Intenzitu podpory lze zvýšit o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 20 procentních bodů v případě středních podniků nebo - 30 procentních bodů v případě malých podniků. <p>Intenzitu podpory lze rovněž zvýšit o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 15 procentních bodů u investic nacházejících se v podporovaných oblastech určených ve schválené mapě regionální podpory platné v době poskytnutí podpory podle čl. 107 odst. 3 písm. a) Smlouvy nebo - 5 procentních bodů u investic nacházejících se v podporovaných oblastech určených ve schválené mapě regionální podpory platné v době poskytnutí podpory podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.
Výše podpory	Podpora poskytnutá jednomu podniku nesmí přesáhnout 40 % celkového rozpočtu daného režimu.
Relevantní specifická omezení a požadavky	<p>Jmenovitá výrobní kapacita zařízení na výrobu elektřiny z obnovitelných zdrojů nebo vodíku z obnovitelných zdrojů na místě nesmí překročit maximální jmenovitý výkon nebo plnicí kapacitu dobíjecí infrastruktury nebo infrastruktury plnicích stanic, ke které je připojeno.</p> <p>V případě podporované infrastruktury plnicích stanic dodávající vodík musí členský stát získat od příjemce závazek, že infrastruktura plnicích stanic bude nejpozději do 31. prosince 2035 dodávat výhradně vodík z obnovitelných zdrojů.</p>

Tabulka 2: Podmínky investiční podpory na pořízení čistých vozidel nebo vozidel s nulovými emisemi a na modernizaci vozidel dle Nařízení GBER 2023

Předmět podpory a způsobilé náklady	<p>Nákup nebo leasing čistých vozidel poháněných alespoň částečně elektřinou nebo vodíkem nebo vozidel s nulovými emisemi na dobu nejméně dvanácti měsíců a na modernizaci vozidel, která jim umožní splnit požadavky na čistá vozidla nebo vozidla s nulovými emisemi. Způsobilé náklady jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> - u investic spočívajících v nákupu čistých vozidel nebo vozidel s nulovými emisemi dodatečné náklady na nákup čistého vozidla nebo vozidla s nulovými emisemi. Tyto náklady se vypočítají jako rozdíl mezi investičními náklady na nákup čistého vozidla nebo vozidla s nulovými emisemi a investičními náklady na nákup vozidla stejné kategorie, které splňuje již použitelné normy Unie, které již nabyly účinnosti, a které by bylo pořízeno bez poskytnutí podpory;
--	--

	<p>- u investic spočívajících v leasingu čistých vozidel nebo vozidel s nulovými emisemi dodatečné náklady na leasing čistého vozidla nebo vozidla s nulovými emisemi. Tyto náklady se vypočítají jako rozdíl mezi čistou současnou hodnotou leasingu čistého vozidla nebo vozidla s nulovými emisemi a čistou současnou hodnotou leasingu vozidla stejné kategorie, které splňuje již platné normy Unie, které již nabyly účinnosti, a které by bylo pronajato bez poskytnutí podpory. Pro účely stanovení způsobilých nákladů se provozní náklady spojené s provozem vozidla, včetně nákladů na energii, pojištění a údržbu, neberou v úvahu bez ohledu na to, zda jsou zahrnuty do smlouvy o pronájmu;</p> <p>u investic spočívajících v modernizaci vozidel, která jim umožní splnit požadavky na čistá vozidla nebo vozidla s nulovými emisemi, náklady investice do modernizace.</p>
Intenzita podpory	<p>Je-li podpora poskytována na základě soutěžního nabídkového řízení, pak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maximálně 100 % způsobilých nákladů na nákup nebo leasing vozidel s nulovými emisemi nebo na modernizaci vozidel, která jim umožní splnit požadavky na vozidla s nulovými emisemi. - Maximálně 80 % způsobilých nákladů na nákup nebo leasing čistých vozidel nebo na modernizaci vozidel, která jim umožní splnit požadavky na čistá vozidla. <p>Podporu lze poskytnout mimo soutěžní nabídkové řízení, pokud je poskytnuta na základě režimu podpory. V takových případech nesmí intenzita podpory přesáhnout 20 % způsobilých nákladů.</p> <p>Intenzitu podpory lze zvýšit o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 10 procentních bodů v případě vozidel s nulovými emisemi, - 20 procentních bodů v případě středních podniků a - 30 procentních bodů v případě malých podniků. <p>Podpora může být poskytnuta i mimo soutěžní nabídkové řízení, pokud je poskytnuta podnikům, s nimiž byla uzavřena smlouva o veřejných službách spočívající v poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících po silnici, železnici nebo vodě v návaznosti na otevřené, transparentní a nediskriminační veřejné nabídkové řízení, a to pouze v souvislosti s pořízením čistých vozidel nebo vozidel s nulovými emisemi používaných k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, na něž se vztahuje smlouva o veřejných službách. V tomto případě nesmí intenzita podpory přesáhnout 40 % způsobilých nákladů.</p> <p>Intenzitu podpory lze zvýšit o 10 procentních bodů u vozidel s nulovými emisemi.</p>
Výše podpory	-

Relevantní specifická omezení a požadavky	-
--	---

8.2 POKYNY PRO STÁTNÍ PODPORU V OBLASTI KLIMATU, ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ENERGETIKY NA ROK 2022

Pokyny pro státní podporu v oblasti klimatu, životního prostředí a energetiky (angl. Climate, Energy and Environmental Aid Guidelines, Pokyny CEEAG) na rok 2022 byly formálně přijaty v lednu 2022 a od téhož data jsou také platné. Revidované Pokyny CEEAG, představují významné změny zaměřené na podporu cílů Zelené dohody pro Evropu. Tyto pokyny nabízejí komplexní rámec pro orgány veřejné správy, který umožňuje účinně podporovat iniciativy v souladu s cíli v oblasti životního prostředí a zároveň minimalizovat narušení hospodářské soutěže. Klíčové změny zahrnují rozšíření rozsahu podporovaných investic a technologií, zavedení flexibility stávajících pravidel a zavedení ochranných opatření k zajištění účinnosti podpory. Pokyny jsou zejména v souladu s příslušnými právními předpisy EU, postupně ruší dotace na fosilní paliva a usnadňují integraci taxonomie EU, aby se zjednodušilo posuzování veřejné podpory.

V součinnosti s Nařízením GBER upravují Pokyny CEEAG zvláštní pravidla pro malé projekty, ale obecně se vztahují na projekty vyžadující rozsáhlejší podporu. Revize Nařízení GBER rozšiřuje jeho působnost tak, aby zahrnovala podporu nových technologií, které jsou klíčové pro dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu. Pokyny CEEAG významně přispívají k Zelené dohodě pro Evropu a Balíčku Fit for 55 tím, že přijímají technologicky neutrální přístup⁵², zabývají se čistou mobilitou, účinným využíváním zdrojů, ochranou biologické rozmanitosti a poskytují jasná pravidla pro různá odvětví.

Pokyny CEEAG navíc zdůrazňují význam komunit využívajících obnovitelné zdroje energie a menších subjektů při realizaci cílů Zelené dohody pro Evropu. Těmto subjektům poskytuje flexibilitu a pobídky a umožňuje výjimky a vyšší intenzitu podpory. Pokyny CEEAG zejména vylučují podporu pro jadernou energii, ale umožňují podporu pro projekty týkající se nízkouhlíkového vodíku na bázi jaderné energie nebo jiných udržitelných výsledků. Kromě toho Pokyny CEEAG objasňují, že podpora se nevztahuje na výrobu ekologicky šetrných výrobků, a zdůrazňují podporu spotřebitelů nebo uživatelů, nikoli výrobců.

Pokyny hrají zásadní roli při řešení rostoucích cen energie v Evropě a poskytují členským státům nástroje pro zvýšení odolnosti a posílení ustanovení o bezpečnosti dodávek. Kladou důraz na snižování závislosti na dovozu fosilních paliv prostřednictvím podpory opatření pro přechod k energetice. Kromě toho Pokyny CEEAG zavádí opatření k usnadnění elektrifikace průmyslových odvětví, čímž také napomáhají plnění cílů Zelené dohody pro Evropu

⁵² V tomto případě jsou výjimkou technologie, u kterých se očekává, že budou mít výrazně nižší potenciál přispívat ke zmírňování změny klimatu a ke snižování znečištění ovzduší ve srovnání s čistšími a inovativnějšími alternativami.

a podporují dekarbonizaci průmyslu. Tyto pokyny představují komplexní a perspektivní přístup k veřejné podpoře v oblasti klimatu, energetiky a ochrany životního prostředí, který je v souladu s vyvíjejícími se cíli a výzvami Evropské unie.

Tabulka 3: Podmínky podpory na zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic dle Pokynů CEEAG 2022

Předmět podpory a způsobilé náklady	<p>Výstavba, instalace, modernizace nebo rozšíření infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic.</p> <p>Zařízení pro inteligentní nabíjení a pro výrobu elektrické energie nebo vodíku z obnovitelných zdrojů nebo vodíku s nízkými emisemi uhlíku na místě, která jsou připojena k dobíjecí nebo plnicí infrastruktuře prostřednictvím přímého spojení, jakož i skladovací jednotky na místě pro ukládání elektrické energie nebo skladování vodíku z obnovitelných zdrojů nebo vodíku s nízkými emisemi uhlíku, které mají být dodávány jako pohonné hmoty.</p>
Intenzita podpory	<p>Podpora by měla být poskytnuta na základě soutěžního nabídkového řízení. V tomto případě nejsou kladena žádná nová omezení z hlediska intenzity podpory.</p> <p>Podporu lze poskytnout jinou metodou než soutěžním nabídkovým řízením. V tomto případě musí být výše podpory stanovena na základě analýzy mezer ve financování.</p> <p>V případě, kdy nebyla provedena analýza mezer, intenzita podpory může dosahovat maximálně:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 30 % způsobilých nákladů, nebo - 40 % způsobilých nákladů za předpokladu, že dobíjecí nebo plnicí infrastruktura dodává jen elektřinu nebo vodík z obnovitelných zdrojů. <p>Intenzitu podpory lze zvýšit o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 10 procentních bodů v případě středních podniků nebo - 20 procentních bodů v případě malých podniků. <p>Dále lze intenzitu podpory navýšit o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 15 procentních bodů v případě investic, které jsou realizovány v podporovaných oblastech splňujících podmínky čl. 107 odst. 3 písm. a) Smlouvy, nebo - 5 procentních bodů v případě investic, které jsou realizovány v podporovaných oblastech splňujících podmínky čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.
Výše podpory	<p>-</p>

Relevantní specifická omezení a požadavky	Jmenovitá výrobní kapacita zařízení na výrobu elektřiny nebo vodíku na místě by měla být úměrná jmenovitému výkonu nebo plnicí kapacitě dobíjecí nebo plnicí infrastruktury, ke které je připojeno.
--	---

Tabulka 4: Podmínky podpory na pořízení a leasing čistých vozidel a čistého mobilního servisního vybavení a podpora na modernizaci dopravních prostředků a mobilního servisního vybavení dle Pokynů CEEAG 2022

Předmět podpory a způsobilé náklady	<p>Pořízení a leasing nových nebo použitých čistých vozidel a pořízení a leasing čistého mobilního servisního vybavení.</p> <p>Dovybavení, vybavení a úpravu dopravních prostředků nebo mobilního servisního vybavení v následujících případech:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pokud to umožní, aby tyto dopravní prostředky nebo mobilní servisní vybavení splnily požadavky na čistá vozidla nebo čisté mobilní servisní vybavení; nebo - pokud je to nutné, aby plavidla a letadla mohla využívat biopaliva a syntetická paliva, včetně obnovitelných kapalných a plyných paliv nebiologického původu, nebo zvýšit podíl těchto paliv, spolu s fosilními palivy nebo jako jejich alternativu; nebo - pokud je nezbytné umožnit plavidlům používání větrného pohonu.
Intenzita podpory	<p>Podpora by měla být poskytnuta na základě soutěžního nabídkového řízení. V tomto případě nejsou kladena žádná nová omezení z hlediska intenzity podpory.</p> <p>Podporu lze poskytnout i bez soutěžního nabídkového řízení. V tomto případě maximálně možná intenzita podpory činí 40 % způsobilých nákladů.</p> <p>Intenzitu podpory lze zvýšit o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 10 procentních bodů v případě vozidel s nulovými emisemi, - 10 procentních bodů v případě středních podniků a - 20 procentních bodů v případě malých podniků.
Výše podpory	-
Relevantní specifická omezení a požadavky	-

9 PŘEHLED VEŘEJNÉ PODPORY V KONTEXTU VODÍKOVÉ MOBILITY

Tato část poskytuje přehled veřejné podpory v kontextu vodíkové mobility na území České republiky.

9.1 OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2021-2027

Operační program Doprava 2021-2027 (“**OPD3**“) navazuje na Operační program Doprava 2014-2020 (“**OPD2**“), jehož základní principy, ověřené postupy a implementační mechanismy přebírá, případně dále zlepšuje. Hlavním cílem podporovaných intervencí je přispět k zvýšení konkurenceschopnosti ČR prostřednictvím zlepšení dopravní dostupnosti. Doprava a dopravní obslužnost stále patří mezi nejvýznamnější problémové oblasti v ČR, kterým je potřeba věnovat pozornost.

OPD3 je členěn do třech věcných priorit (doplňených o čtvrtou prioritu zaměřenou na technickou pomoc):

- **Priorita 1** – intervence na železnici a na silniční síti TEN-T doplněné intervencemi v oblasti interoperability či inteligentních dopravních systémů (“ITS”);
- **Priorita 2** – silniční projekty mimo síť TEN-T; a
- **Priorita 3** – projekty v oblasti městské dopravy (tramvajové a trolejbusové tratě) a infrastruktury alternativních paliv.

Priorita 3 je financována v rámci cíle Politiky 2 – Zelenější, nízkouhlíková Evropa díky podpoře přechodu na čistou a spravedlivou energii, zelených a modrých investic, oběhového hospodářství, přizpůsobení se změnám klimatu a prevence řízení rizik.

V rámci Priority 3 doposud byla vyhlášena pouze jedna výzva se zaměřením na rozvoj vodíkové infrastruktury a do budoucna je plánováno vyhlášení dalších třech výzev.

**Tabulka 5: Výzva č. 06 – Výzva pro předkládání žádostí o podporu v rámci opatření 09 -
Infrastruktura pro alternativní paliva – podpora rozvoje infrastruktury vodíkových
plnicích stanic⁵³**

Datum vyhlášení výzvy	24. 11. 2022
Datum ukončení příjmu žádostí o podporu	31. 01. 2023

⁵³ Zdroj: <https://opd3.opd.cz/stranka/vyzva-06>.

Alokace výzvy	300 000 000 Kč	
Míra podpory	Příspěvek Unie	max. 85 % ze způsobilých výdajů projektu (Fond soudržnosti pokryje veřejnou podporu do výše 100 %.)
	Vlastní zdroje žadatele	min. 15 % ze způsobilých výdajů
Podporované aktivity	budování sítě veřejně přístupných vodíkových plnicích stanic	
Oprávnění žadatelé	vlastníci / provozovatelé dotčené infrastruktury s veřejným přístupem	
Podmínky veřejné podpory	Financováno na základě notifikace SA. 45182 (2016/N) – Režim státní podpory zavádění veřejně přístupných dobíjecích a plnicích stanic pro vozidla s pohonem na alternativní paliva v České republice	

Tabulka 6: Výzva č. 16 – Výzva pro předkládání projektů v rámci opatření 09 - infrastruktura pro alternativní paliva – podpora rozvoje vodíkových plnicích stanic podél hlavní sítě TEN-T

Plánované vyhlášení výzvy	leden 2024
Plánované ukončení příjmu žádostí o podporu	duben 2024
Plánovaná alokace výzvy	400 000 000 Kč
Míra podpory	<i>není známo</i>
Podporované aktivity	vybudování vodíkových plnicích stanic podél hlavní sítě TEN-T
Oprávnění žadatelé	vlastníci / správci dotčené infrastruktury s veřejným přístupem
Podmínky veřejné podpory	<i>není známo</i>

Tabulka 7: Výzva č. 24 – Výzva pro předkládání projektů v rámci opatření 09 - infrastruktura pro alternativní paliva – podpora rozvoje vodíkových plnicích stanic v městských uzlech

Plánované vyhlášení výzvy	únor 2024
Plánované ukončení příjmu o podporu žádostí	květen 2024
Plánovaná alokace výzvy	200 000 000 Kč
Míra podpory	<i>není známo</i>
Podporované aktivity	vybudování vodíkových plnicích stanic v městských uzlech
Oprávnění žadatelé	vlastníci / správci dotčené infrastruktury s veřejným přístupem
Podmínky veřejné podpory	<i>není známo</i>

Tabulka 8: Výzva č. 25 – Výzva pro předkládání projektů v rámci opatření 09 - infrastruktura pro alternativní paliva – podpora rozvoje ostatních vodíkových plnicích stanic

Plánované vyhlášení výzvy	březen 2024
Plánované ukončení příjmu o podporu žádostí	červen 2024
Plánovaná alokace výzvy	100 000 000 Kč
Míra podpory	<i>není známo</i>
Podporované aktivity	vybudování ostatních vodíkových plnicích stanic
Oprávnění žadatelé	vlastníci / správci dotčené infrastruktury s veřejným přístupem
Podmínky veřejné podpory	<i>není známo</i>

9.2 MODERNIZAČNÍ FOND

Modernizační fond čerpá prostředky zejména z monetizace 2 % celkového počtu emisních povolenek v systému EU ETS na období 2021–2030 (aktuální odhad je 500 miliard Kč).



Zaměřuje se na prioritní oblasti jako výroba a využití energie z obnovitelných zdrojů, energetická účinnost, zařízení pro akumulaci a distribuci energie.

Komise rovněž uvádí Modernizační fond ve strategickém balíčku opatření nazvaném Zelená dohoda, který představila koncem roku 2019. Modernizační fond je zde uveden jako jeden z nástrojů zaměřujících se na oblast klimatu a energetiky, který přispěje k přechodu EU na udržitelnější hospodářství.

9.3 TRANSGOV – MODERNIZACE VEŘEJNÉ DOPRAVY

Program na pořízení vozidel na alternativní pohon a infrastruktury pro veřejnou dopravu určený pro veřejné subjekty, podniky s majetkovou účastí státu a veřejných subjektů, veřejné nepodnikatelské subjekty a podnikatelské subjekty se závazkem veřejné služby. Předpokládaná alokace programu je 42,5 miliardy CZK.

Podporované oblasti v rámci tohoto programu jsou:

- Podpora čisté mobility výstavbou infrastruktury:
 - výstavba dobíjecích stanic pro elektrobusesy a bateriové trolejbusy veřejné dopravy; a
 - výstavba čerpacích/plnicích stanic pro vozidla veřejné dopravy s alternativním pohonem (vodík, bioCNG/LNG).
- Podpora čisté mobility pořízováním:
 - silničních vozidel veřejné dopravy s alternativním pohonem (elektřina, vodík, bioCNG/LNG);
 - parciálních trolejbusů veřejné dopravy;
 - osobních a užitkových vozidel s alternativním pohonem (elektřina, vodík, bioCNG/LNG); a
 - drážních vozidel s alternativním pohonem (bioCNG/LNG, vodík, akumulátorové nebo s elektrickým přenosem výkonu z bezemisních zdrojů) pro osobní dopravu.

Doposud v rámci programu TRANSGov nebyla vyhlášena žádná výzva se zaměřením na rozvoj vodíkové mobility a dopravy v ČR.

9.4 TRANSCOM – MODERNIZACE DOPRAVY V PODNIKATELSKÉM SEKTORU

Program podporuje nákup a pořízení vozidel na alternativní pohon a neveřejnou infrastrukturu u podnikatelských subjektů. Předpokládaná alokace programu je 7,5 miliardy CZK.



Podporované oblasti v rámci tohoto programu jsou:

- Podpora čisté mobility výstavbou infrastruktury:
 - výstavba a pořízení neveřejných dobíjecích/ čerpacích stanic pro vozidla s alternativním pohonem.
- Podpora čisté mobility pořizováním:
 - osobních, užitkových a nákladních silničních vozidel pro podnikání s alternativním pohonem (elektřina, vodík, bioCNG/LNG); a
 - drážních vozidel s alternativním pohonem (bioCNG/LNG, vodík, akumulátorové nebo s elektrickým přenosem výkonu z nepalivových OZE).

Doposud v rámci programu TRANSCoM nebyla vyhlášena žádná výzva se zaměřením na rozvoj vodíkové mobility a dopravy v ČR.

9.5 NÁRODNÍ PLÁN OBNOVY (NPO)

Národní plán obnovy (“**NPO**”) je plánem reforem a investic České republiky ke zmírnění dopadů pandemie COVID-19 a znovunastartování ekonomiky s využitím finančních prostředků RRF. Investice zahrnuté do NPO jsou rozčleněny do 7 pilířů, které se dále dělí na komponenty a konkrétní reformy a investiční akce.

Pilíř 2 – Fyzická infrastruktura a zelená tranzice. Cílem Pilíře 2 jsou investice do železniční infrastruktury, renovace budov, rozvoj obnovitelných zdrojů energie, adaptace na změnu klimatu a další opatření, které přinesou úlevu životnímu prostředí a zároveň také významné úspory.

Cílem **Komponenty 2.4 – Čistá mobilita**, která je součástí Pilíře 2, je urychlit výstavbu dobíjecích a plnicích stanic pro alternativní paliva a zvýšit podíl vozidel na alternativní paliva. Podporovanými oblastmi jsou:

- budování infrastruktury pro veřejnou dopravu v hl. m. Praze,
- budování neveřejné infrastruktury – dobíjecí stanice pro soukromé společnosti,
- budování infrastruktury – dobíjecí stanice pro obytné budovy,
- nákup vozidel – vozidla (elektrická, H2, nákladní elektrokola) pro podnikatelské subjekty,
- nákup vozidel (elektrických, H2) a infrastruktury pro obce, kraje, státní správu a další veřejné subjekty a jiné organizace, a
- nákup vozidel (bateriových trolejbusů a nízkopodlažních tramvají) pro veřejnou hromadnou dopravu v hl. m. Praze.

Výzva č. 3/2022: Ekomobilita. Výzva je vyhlášena v rámci Národního programu Životní prostředí (“**NPŽP**”), který podporuje projekty a aktivity přispívající k ochraně životního prostředí v České republice. Program je navržen jako doplňkový k jiným dotačním titulům,

především Operačnímu programu Životní prostředí ("OPŽP") a programu Nová zelená úsporám ("NZÚ").

Cílem výzvy je rozvoj potřebné infrastruktury pro vozidla na alternativní paliva a zvýšení počtu těchto vozidel v České republice za účelem zlepšení kvality ovzduší a snížení emisí z dopravy.

Tabulka 9: Výzva č. 3/2022: Ekomobilita

Zahájení příjmu žádostí	06. 06. 2022
Ukončení příjmu žádostí	15. 12. 2023
Alokace výzvy	600 mil. Kč
Míra podpory	Podpora bude poskytována formou fixní dotace na daný typ vozidla/neveřejné dobíjecí stanice s maximální procentuální hranicí 50 % a to včetně projektů podléhajících veřejné podpoře nebo podpoře de minimis. Konkrétně u automobilu s vodíkovým pohonem maximální výše dotace na jedno vozidlo v kategorii M1 (osobní) činí 500 tis. Kč. Jiné formy podpory u vodíkových vozidel dostupné nejsou.
Podporované aktivity	Nákup nových vozidel do nabytí vlastnictví žadatele, v případě příspěvkových organizací do nabytí správy nebo příslušnosti hospodaření, či pronájem vozidla formou finančního leasingu. Podporovány jsou elektromobily a automobily s vodíkovým pohonem. Pořízení tzv. chytrých neveřejných dobíjecích stanic pro dobíjení elektricky poháněných vozidel (podporováno pouze s nákupem vozidla).
Oprávnění žadatelé	Veřejná sféra (obce, kraje, dobrovolné svazky obcí, státní či národní podniky, Správa železnic, státní organizace, státní příspěvkové organizace, veřejné výzkumné instituce a výzkumné organizace, veřejnoprávní instituce, městské části hl. města Prahy, příspěvkové organizace územních samosprávných celků, vysoké školy, školy a školská zařízení a školské právnické osob, nestátní neziskové organizace (obecně prospěšné společnosti, nadace, nadační fondy, zapsané ústavy, spolky), registrované církve a náboženské společnosti, jejich svazy a evidované



	právnícké osoby, obchodní společnosti vlastněné (spoluvlastněné) veřejným subjektem)
Podmínky veřejné podpory	Financováno z Národního plánu obnovy – aktivita 2. 4. 2. 2

9.6 INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM (IROP)

Integrovaný regionální operační program ("**IROP**") je jeden z operačních programů, přes které se v Česku rozdělují peníze poskytnuté z evropských fondů, konkrétně z Evropského fondu pro regionální rozvoj ("**EFRR**"). IROP spravuje Ministerstvo pro místní rozvoj. IROP podporuje 10 oblastí, tzv. specifických cílů. Jednou z těchto oblastí je Čistá a aktivní mobilita.

Cílem oblasti **Čistá a aktivní mobilita** je zavést inteligentní, propojenější a čistější systémy dopravy, zatraktivněním veřejné osobní dopravy a zlepšením podmínek pro aktivní mobilitu. A dále motivovat veřejnost k přesunu z individuální automobilové dopravy na dopravu veřejnou, cyklistickou a pěší, a tím přispět ke snížení emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek, zejména ve městech.

Specifický cíl 6.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství.

Podporované aktivity v rámci tohoto programu jsou:

- nákup silničních nízkoemisních a bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu nebo bezemisních drážních vozidel pro městskou hromadnou dopravu;
- výstavba plnicích a dobíjecích stanic pro veřejnou dopravu;
- zavedení nebo modernizace telematiky pro veřejnou dopravu (např. systémy řízení dopravy, systémy poskytování aktuálních informací uživatelům veřejné dopravy atd.);
- posílení multimodality (propojení více druhů) osobní dopravy výstavbou nebo modernizací přestupních terminálů, parkovacích systémů, preferenčních a kapacitních opatření pro veřejnou dopravu;
- zvyšování bezpečnosti nemotorové dopravy výstavbou a rekonstrukcí komunikací pro pěší a stavebními úpravami pro nemotorovou dopravu v nehodových lokalitách; a
- výstavba a rekonstrukce vyhrazených komunikací pro cyklisty a doprovodné cyklistické infrastruktury.

Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu. Doposud v rámci oblasti Čistá a aktivní mobilita byly vyhlášeny čtyři výzvy se zaměřením na podporu nízkoemisních a bezemisních vozidel. Výzvy jsou určeny na podporu rozvoje udržitelné dopravy. Zaměření výzev se liší dle kategorie regionů. Výzvy jsou ze specifického cíle 6.1, který je zaměřen na rozvoj udržitelné dopravy. Výzvy podporují nákup bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu, která využívají alternativní energie elektřiny a vodíku, tedy elektrobusů, vodíkových

autobusů, trolejbusů a tramvají. Předmětem podpory je i pořízení nízkoemisních vozidel využívajících alternativního paliva biometanu, tj. autobusů na plyn.

Tabulka 10: 27. výzva IROP – Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu – SC 6.1 (MRR)

Zahájení příjmu žádostí	03. 10. 2022		
Ukončení příjmu žádostí	31. 08. 2023		
Alokace výzvy	2,14 mld. Kč		
Míra podpory	EFRR	85 %	
	Vlastní zdroje žadatele	15 %	
Podporované aktivity	<p>Nákup silničních bezemisních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, využívajících alternativní energie elektřiny nebo vodíku.</p> <p>Nákup bezemisních drážních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v městské hromadné dopravě (tramvají nebo trolejbusů).</p> <p>Nákup silničních nízkoemisních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, využívajících alternativní palivo biometan.</p>		
Oprávnění žadatelé	Kraje, obce, dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících		
Podmínky veřejné podpory	Financováno v souladu s Nařízením č. 1370/2007 a Zákonem č. 194/2010 Sb.		

Tabulka 11: 28. výzva IROP – Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu – SC 6.1 (PR)

Zahájení příjmu žádostí	03. 10. 2022		
Ukončení příjmu žádostí	17. 4. 2023		
Alokace výzvy	1,4 mld. Kč		
Míra podpory	Kraje a obce	EFRR	70 %
		Státní rozpočet	15 %



		Vlastní zdroje žadatele	15 %
	Dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících	EFRR	70 %
		Vlastní zdroje žadatele	30 %
Podporované aktivity	<p>Nákup silničních bezemisních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, využívajících alternativní energie elektřiny nebo vodíku.</p> <p>Nákup bezemisních drážních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v městské hromadné dopravě (tramvají nebo trolejbusů).</p> <p>Nákup silničních nízkoemisních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, využívajících alternativní palivo biometan.</p>		
Oprávnění žadatelé	Kraje, obce, dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících		
Podmínky veřejné podpory	Financováno v souladu s Nařízením č. 1370/2007 a Zákonem č. 194/2010 Sb.		

Tabulka 12: 39. výzva IROP – Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu – SC 6.1 (ITI)

Zahájení příjmu žádostí	12. 12. 2022			
Plánované ukončení příjmu žádostí	31. 12. 2027			
Alokace výzvy	3,2 mld. Kč			
Míra podpory	MRR	EFRR		85 %
		Vlastní zdroje žadatele		15 %
	PR	Kraje a obce	EFRR	70 %
			Státní rozpočet	15 %
			Vlastní zdroje žadatele	15 %
			EFRR	70 %

		Doprovci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících	Vlastní zdroje žadatele	30 %
Podporované aktivity	<p>Nákup silničních bezemisních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, využívajících alternativní energie elektřiny nebo vodíku.</p> <p>Nákup bezemisních drážních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v městské hromadné dopravě (tramvají nebo trolejbusů).</p> <p>Nákup silničních nízkoemisních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, využívajících alternativní palivo biometan.</p>			
Oprávnění žadatelé	Kraje, obce, dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících			
Podmínky veřejné podpory	Financováno v souladu s Nařízením č. 1370/2007 a Zákonem č. 194/2010 Sb.			

Tabulka 13: 110. výzva IROP – Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu – SC 6.1 (VRR)

Plánované zahájení příjmu žádostí	10. 01. 2024		
Plánované ukončení příjmu žádostí	20. 12. 2024		
Alokace výzvy	245 mil. Kč		
Míra podpory	EFRR	40 %	
	Vlastní zdroje žadatele	60 %	
Podporované aktivity	<p>Nákup silničních bezemisních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, využívajících alternativní energie elektřiny nebo vodíku.</p> <p>Nákup bezemisních drážních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v městské hromadné dopravě (trolejbusů).</p>		

Oprávnění žadatelé	Dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících
Podmínky veřejné podpory	Financováno v souladu s Nařízením č. 1370/2007 a Zákonem č. 194/2010 Sb.

Plnicí a dobíjecí stanice pro veřejnou dopravu. Doposud v rámci oblasti Čistá a aktivní mobilita byly vyhlášeny dvě výzvy se zaměřením na rozvoj infrastruktury plnicích stanic. V průběhu prosince 2023 je taktéž plánováno vyhlášení 108. výzvy IROP – Plnicí a dobíjecí stanice pro veřejnou dopravu – SC 6.1 (ITI).

Výzvy podporují výstavbu plnicích a dobíjecích stanic pro veřejnou dopravu na území celé České republiky mimo hl. m. Prahy. O podporu realizace dobíjecí nebo vodíkové plnicí stanice budou moci žádat dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Výzvy cílí na rozvoj udržitelné veřejné dopravy, především snížení emisí skleníkových plynů a zvýšení atraktivity veřejné dopravy, jelikož na podporovanou infrastrukturu bude navázán provoz moderních bezemisních vozidel, zejména elektrobusesů, vodíkových autobusů a parciálních trolejbusů. Zaměření výzev se liší dle kategorie regionů.

Tabulka 14: 106. výzva IROP – Plnicí a dobíjecí stanice pro veřejnou dopravu – SC 6.1 (MRR)

Plánované zahájení příjmu žádostí	06. 02. 2024	
Plánované ukončení příjmu žádostí	31. 01. 2025	
Alokace výzvy	540 mil. Kč	
Míra podpory	EFRR	35 %
	Vlastní zdroje žadatele	65 %
Podporované aktivity	výstavba dobíjecích stanic nebo vodíkových plnicích stanic pro silniční a drážní (tramvaje a trolejbusy) bezemisní vozidla poskytující veřejné služby v přepravě cestujících.	
Oprávnění žadatelé	Dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících	
Podmínky veřejné podpory	Financováno v souladu s Nařízením GBER.	

Tabulka 15: 107. výzva IROP – Plnicí a dobíjecí stanice pro veřejnou dopravu – SC 6.1 (PR)

Plánované zahájení příjmu žádostí	07. 02. 2024	
Plánované ukončení příjmu žádostí	31. 01. 2025	
Alokace výzvy	347 mil. Kč	
Míra podpory	EFRR	25 %
	Vlastní zdroje žadatele	75 %
Podporované aktivity	Výstavba dobíjecích stanic nebo vodíkových plnicích stanic pro silniční a drážní (tramvaje a trolejbusy) bezemisní vozidla poskytující veřejné služby v přepravě cestujících.	
Oprávnění žadatelé	Dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících	
Podmínky veřejné podpory	Financováno v souladu s Nařízením GBER.	

ZÁVĚR

Analýza unijní legislativy popsala klíčové směrnice a nařízení, které podpoří rozvoj vodíkové mobility, zejména v kontextu spotřeby obnovitelného a nízkouhlíkového vodíku. Analýza měla za cíl popsat dvojí přístup k legislativně uznaným typům vodíku a nastínit jejich předpokládanou spotřebu, která se odrazí i strategických plánech České republiky. Analýza se také zaměřila na dotační pobídky pro rozvoj vodíkové mobility a národní legislativu, včetně holistického pohledu na problematiku dekarbonizace. Analýza poskytla ucelený návrh implementačního rámce transpozice unijních směrnic do českého právního řádu.

10 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Přehled legislativního balíčku Fit for 55.....	3
Obrázek 2: Ostatní oblasti unijních předpisů s vazbou na dekarbonizaci a poptávku po vodíku v dopravě.....	4
Obrázek 3: Hlavní a globální sítě TEN-T včetně současných městských uzlů	28
Obrázek 4: Hlavní oblasti uplatnění EU Taxonomie	30
Obrázek 5: Základní rozměry úspěšné implementace	32

11 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Podmínky investiční podpory na dobíjecí infrastrukturu nebo infrastrukturu plnicích stanic dle Nařízení GBER 2023	43
Tabulka 2: Podmínky investiční podpory na pořízení čistých vozidel nebo vozidel s nulovými emisemi a na modernizaci vozidel dle Nařízení GBER 2023	44
Tabulka 3: Podmínky podpory na zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic dle Pokynů CEEAG 2022	47
Tabulka 4: Podmínky podpory na pořízení a leasing čistých vozidel a čistého mobilního servisního vybavení a podpora na modernizaci dopravních prostředků a mobilního servisního vybavení dle Pokynů CEEAG 2022	48
Tabulka 5: Výzva č. 06 – Výzva pro předkládání žádostí o podporu v rámci opatření 09 - Infrastruktura pro alternativní paliva – podpora rozvoje infrastruktury vodíkových plnicích stanic	49

Tabulka 6: Výzva č. 16 – Výzva pro předkládání projektů v rámci opatření 09 - infrastruktura pro alternativní paliva – podpora rozvoje vodíkových plnicích stanic podél hlavní sítě TEN-T.....	50
Tabulka 7: Výzva č. 24 – Výzva pro předkládání projektů v rámci opatření 09 - infrastruktura pro alternativní paliva – podpora rozvoje vodíkových plnicích stanic v městských uzlech	51
Tabulka 8: Výzva č. 25 – Výzva pro předkládání projektů v rámci opatření 09 - infrastruktura pro alternativní paliva – podpora rozvoje ostatních vodíkových plnicích stanic	51
Tabulka 9: Výzva č. 3/2022: Ekomobilita	54
Tabulka 10: 27. výzva IROP – Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu – SC 6.1 (MRR)	56
Tabulka 11: 28. výzva IROP – Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu – SC 6.1 (PR)	56
Tabulka 12: 39. výzva IROP – Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu – SC 6.1 (ITI)	57
Tabulka 13: 110. výzva IROP – Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu – SC 6.1 (VRR).....	58
Tabulka 14: 106. výzva IROP – Plnicí a dobíjecí stanice pro veřejnou dopravu – SC 6.1 (MRR)	59
Tabulka 15: 107. výzva IROP – Plnicí a dobíjecí stanice pro veřejnou dopravu – SC 6.1 (PR)	60