

Novinky v technologiích z celého světa a aktuální možnosti financování



Informační zpravodaj Pracovní komise pro elektromobilitu

Podpora nízkoemisních a bezemisních vozidel z IROP: výzva k žádostem o dotaci a několik otázek k ní



Dlouho očekávaná výzva k předkládání žádostí o podporu z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) pro projekty nízkoemisních a bezemisních vozidel byla oficiálně zveřejněna 21. ledna 2016. Výzva konečně dává závazné odpovědi na některé otázky, dosud komunikované pouze na konferencích (například Elektrické autobusy pro město) a jiných podobných akcích. Některé otázky nicméně stále zůstávají.

Dopravci v závazku veřejné služby mohou v rámci předkládaných projektů získat až 85% spolufinancování na trolejbusy, tramvaje, bateriové a palivočlánkové elektrobusy nebo plynové autobusy s motory na CNG a LNG. Z evropských a národních zdrojů je na tyto projekty vyčleněna téměř jedna a čtvrt miliardy korun.

Pochopitelně to platí za předpokladu, že předkládaný projekt naplní požadovaná kritéria finanční a sociálně ekonomické efektivity. Těžko tedy očekávat, že dotaci získá projekt, který zhorší životní prostředí oproti současnému stavu, a to i v situaci, že současný a zamýšlený dopravní prostředek je předmětem dotace (například při přechodu dopravy z trolejbusů na plynové autobusy).

Žádost o dotaci se podává elektronicky. Součástí žádosti je i analýza nákladů a přínosů neboli cost-benefit analýza (CBA) jako jeden z modulů elektronického podání žádosti. Povinnou přílohou žádosti je kromě jiného studie proveditelnosti v předepsané struktuře. Další povinnou součástí žádosti je také například průzkum dodavatelského trhu.

Ačkoliv se celá příprava žádosti jeví téměř jako počítačová hra s předepsanými vstupy a postupy, není tomu tak docela. Z pohledu praktika cost-benefit analýz zde zůstává řada konkrétních otázek otevřených a bude třeba o nich jednat s pracovníky ministerstev nebo s dalšími zúčastněnými orgány.

Týká se to především samotného definování projektu.

Zde je důležitou, a v některých případech možná kritickou, otázkou, zda a nakolik zahrnout do hodnocení efektivity také investice, které jsou logicky nutnou součástí projektu (bez nich by projekt nefungoval), ale nejsou bezprostředně předmětem žádosti o dotaci. Oficiální platná metodika CBA od Evropské komise (Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, December 2014, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020) totiž říká, že se „hodnocení musí zaměřit na celý projekt jako samostatnou jednotku analýzy, což znamená, že se z hodnocení nevynechá žádný podstatný rys ani složka“ a dále, že „projekt lze definovat jako technicky soběstačný v případě, že je možné vytvořit funkčně ucelenou infrastrukturu a uvést službu do provozu bez závislosti na jiných nových investicích“.



Proč může být tato otázka kritická? Aby projekt získal dotaci, musí se vyhnout dvěma extrémům v hodnocení – jednoduše řečeno: Pokud investice a další výdaje převáží jeho celospolečenské přínosy, projekt si dotaci nezaslouží. Pokud naopak úspory provozních nákladů za sledované období převáží vyšší investiční náklady, bude projekt (přínejmenším tabulkově) komerčně zcela soběstačný, a dotaci nepotřebuje. Jak asi tušíme, zmíněné vyvolané investice (třeba nová vozovna, bez níž by nešlo garážovat a dobíjet elektrobusy přes noc) a způsob jejich zahrnutí do hodnocení mohou významně ovlivnit výslednou efektivity projektu jedním nebo druhým směrem.

Na tento problém neexistuje obecná odpověď a je třeba řešit věci případ od případu.

Jiné nejasnosti lze vidět například u vlivu uspořené emise na hodnocení projektu.

Metodické listy indikátorů k této výzvě stanovují jednotkové lokální emise u dieselových (pro různé stupně emisní normy Euro), CNG a LNG autobusů. Zdá se však, že se zde jaks zapomělo na případ, že by bezemisní vozidla v hodnoceném projektu nahrazovala také individuální dopravu. U ní pochopitelně budou hodnoty uspořené emise v přepočtu na jednotku přepravního výkonu mnohem větší.

Není také zcela jasné, jak výzva nakládá s vlivem projektu na klimatické změny (emise CO₂), na který zmíněná oficiální metodika CBA (ale také například platná metodika MD ČR pro CBA u železničních projektů) klade poměrně významný důraz.

V dokumentech k uvedené výzvě by se dala najít i další ustanovení, budící otázky při porovnání se zmíněnou oficiální metodikou CBA od Evropské komise. To už by ale bylo na delší odbornou diskusi.

Oříškem pro praktika CBA bude zřejmě v některých případech také samo předepsané patnáctileté referenční období, tedy budoucí období, po které je projekt provozován a hodnocen. Patnáct let je o polovinu více, než je předepsaná doba odepisování autobusů, elektrobusů a trolejbusů, a zhruba o čtvrtinu více, než je reálná technická životnost městských autobusů. Co bude potom a jak bude probíhat reprodukce vozidel, lze dnes například u elektrobusů jen velmi těžko předvídat. Tak dlouhé provozní zkušenosti totiž žádný relevantní srovnávací park elektrobusů zatím nemá a pokrok v této oblasti jde velmi rychle kupředu.

Zdá se tedy, že do konce července 2016, kdy bude v tomto kole ukončen příjem žádostí o dotace, budou mít o práci postaráno specialisté dopravců, jejich externí spolupracovníci i další zúčastněné orgány a organizace.

Jakub Slavík

konzultant, stálý spolupracovník Pracovní komise pro e-mobilitu



Pozvánka na konferenci „Smart city v praxi“



Je nám potěšením Vás srdečně pozvat na naši konferenci **Smart city v praxi**, která se koná **15. března 2016 na Výstavišti Brno**, pavilon P, sál P4, 2. patro jako doprovodný program veletrhu **AMPER 2016**. Konference má podtitul „Co nabízí inteligentní město občanům a průmyslu“ a bude prezentovat jednak praktické zkušenosti z projektů smart city a možnosti jejich financování a jednak přehledku inteligentních technologií.

Téma inteligentních měst – **smart city** – se stává stále aktuálnější s ohledem na potřebu měst využívat ke svému rozvoji možnosti, které nabízejí moderní technologie. Týká se to všech základních oblastí infrastruktury smart city:

inteligentní energetiky a služeb, inteligentní mobility a informačních a komunikačních technologií jakožto zastřešující a propojující technologie. V neposlední řadě se inteligentním městům nabízejí možnosti dotací ze zdrojů EU nad rámec operačních programů.

Záštitu této konferenci již přislíbilo Sdružení dopravní podniků ČR (SDP ČR) a Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (MMR ČR), které má zavádění konceptu Smart City ve své kompetenci. Odborným garantem a moderátorem konference je Ing. Jakub Slavík, MBA, člen řídicího výboru pro přípravu certifikované metodiky smart city v ČR, spoluautor Modrožluté knihy Smart Písek a majitel pořádající organizace.

Program konference:*

Program konference bude rozdělen do dvou bloků. V prvním bloku „Smart city jako partnerství měst a průmyslu“ budou prezentovány zajímavé zkušenosti z oblasti inteligentních měst a možnosti financování investičních projektů, jimiž se politický koncept inteligentního města naplňuje prakticky.

I. blok „Smart city jako partnerství měst a průmyslu“

Ing. Pavel Zemánek z Dopravního podniku města Brna pohovoří o **inteligentních systémech v dispečerském řízení MHD v Brně**.

Zástupce Ministerstva pro místní rozvoj ČR, Ing. František Kubeš, vystoupí na konferenci s **prezentací konceptu Smart City v ČR a jeho podporou se strany MMR ČR**.

Zástupce Ministerstva dopravy ČR, Ing. Ondřej Bílý, vystoupí na konferenci s prezentací k akčnímu plánu pro inteligentní dopravní systémy v ČR.

Odborný garant konference Jakub Slavík bude prezentovat příklady zahraničních projektů smart city a inteligentních technologií, které pomáhají tato smart cities realizovat.

Prezentaci z oblasti dotačního poradenství bude mít společnost SmartPlan, dceřiná společnost firmy Allowance s dlouhodobými zkušenostmi v oblasti dotačního poradenství pro municipality a městské podniky.

Ve druhém bloku „Nové technologie pro smart city“ budou ukázány příklady konkrétních technologií z výše uvedených oblastí infrastruktury smart city.

II. blok „Nové technologie pro smart city“

Ing. Jaromír Klaban ze společnosti TECO bude hovořit o zacházení s energií v síti mezi více chytrým domy a o geografických informačních systémech.

S prezentací „Smart Region Vrchlabí a ČEZ Smart City“ vystoupí zástupce společnosti ČEZ.

Ing. Petr Mašek z ABB bude mít přednášku z názvem **ABB-free@home: Inteligentní elektroinstalace. Snazší než kdykoli předtím.**

Marek Šafarčík ze společnosti Nissan vystoupí s prezentací „Elektromobilita v praxi“.

Zástupce EKOVA ELECTRIC zde představí nový elektrobus Elektron.

O městské infrastruktuře pro elektrobusy pohovoří Ing. Miroslav Kuželka ze společnosti ABB.

*Změna programu vyhrazena.

Vstup na konferenci je zdarma po registraci k účasti na konferenci na info@proelektrotechniky.cz



[více informací zde ...](#)

Co nového v elektrické MHD



O novinkách ze světa elektrických autobusů, které přibýly od vydání posledního newsletteru, si můžete přečíst na níže uvedených odkazech. Kromě zpráv o novinkách jsou také analytické články se zajímavými podrobnostmi, například článek o vodíkové elektromobilitě a energetice.

[Vodíková mobilita a vodíková energetika – již ne vzdálená budoucnost](#)

[Londýn dostane další dva palivočlánkové autobusy](#)

[COP21: nové výzvy pro energetiku i bezemisní dopravu](#)

[Palivočlánkové autobusy v USA: v provozu celkem 24 vozidel, perspektivní směr ve vývoji bezemisní mobility](#)

[První palivočlánkový autobus v Londýně překonal hranici 20 tisíc provozních hodin](#)

[Kloubové elektrobusy Hess s průběžným dobíjením ABB TOSA na zkoušku v Paříži](#)

[Aktualizovaná studie evropských palivočlánkových autobusů: 84 autobusů v provozu, příznivý výhled v jejich efektivnosti](#)

[Patrové plug-in hybridní autobusy s indukčním dobíjením v Londýně v provozu](#)

[Elektrobus Solaris v Paříži: integrované řešení vozidlo-nabíjecí stanice v provozu](#)

[Zpráva EEA: emise zabijí ročně půl miliónu Evropanů, nejvíce škodí ve městech](#)

[Smart city Oslo: inteligentní dopravní systémy, elektromobily i palivočlánkové autobusy](#)

Newsletter SDP ČR vydává společnost

Ing. Jakub Slavík, MBA – Consulting Services ve spolupráci se Sdružením dopravních podniků ČR
ilustrační foto © archiv redakce

info@proelektrotechniky.cz , www.proelektrotechniky.cz

