



Výstupy z workshopu na MD k tématu čisté mobility v nákladní dopravy



Mgr. Jan Bezděkovský
pověřenec ministra dopravy pro čistou mobilitu

Účastníci workshopu

Energetické/
plynárenské spol.

ČEZ a.s.

PRE a.s.

GASNET

MOL

Provozovatelé
čerpacích stanic

Shell

Orlen
Unipetrol

Eurowag

Tatra

Výrobci
automobilů

Hyundai

Mercedes
Benz Truck

IVECO

Logistické/dopravní
společnosti

Amazon

Lomound
Group

CS Cargo

Packetta

Dachser

DHL

CEO
Logistics

Deltacar

DS
Logistics

ESA
Logistics

JIPOCAR

Comett
plus

GW-
World

Lanutti

HYTEP

Asociace

ČPS

ČESMAD

SDA

E-platforma

Ministerstva

MŽP

MD

MPO

Konzultanti

LEEF Tech.

EuroEnergy

Hlavní diskuzní otázky

Jak by měla vypadat strategie státu při zavádění čisté mobility v nákladní dopravě?

Co se v tomto směru musí objevit v aktualizaci NAP CM?

Máte nějaké konkrétní plány z hlediska zavádění bezemisních vozidel?

Vidíte překážku ve způsobu vlastnictví a provozu vozidel, např. z hlediska motivace k zavádění/možné formy podpory



Jaké pobídky by Vás dokázaly přesvědčit k pořízení bezemisního vozidla?

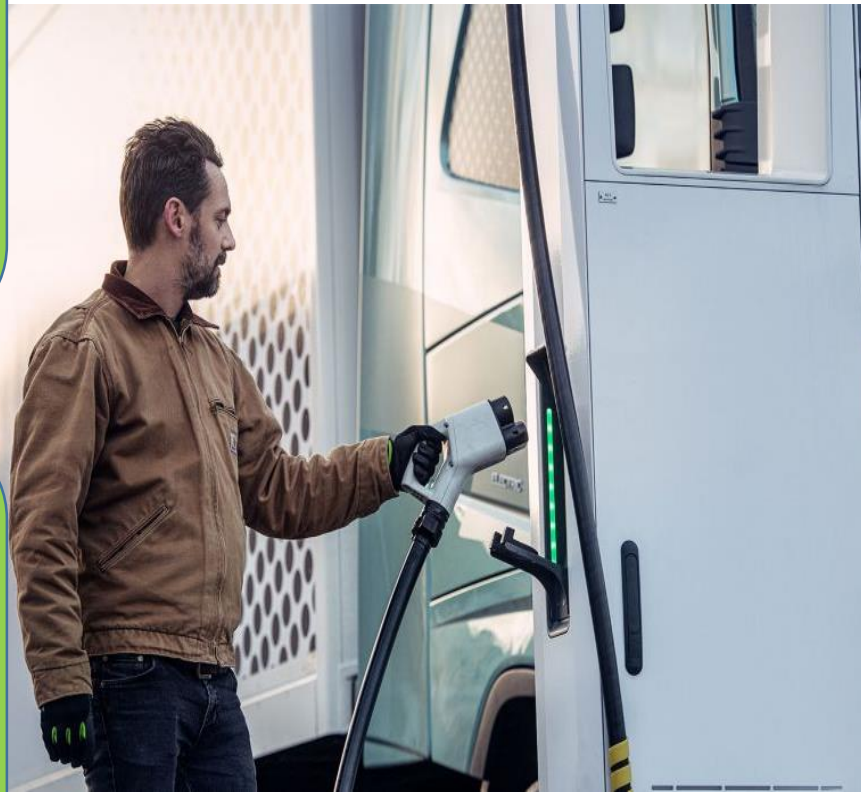
Uvažovali jste o tom, jak řešit dobíjecí infrastrukturu?

Co očekáváte od veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury a jaký vliv bude mít její kvalita na Vaše rozhodování, pokud jde o přechod na bezemisní nákladní vozidla?

Hlavní výstupy – aktualizace NAP CM a čistá nákladní doprava

Pořizovací cena
elektrokamionu 3krát vyšší
(300.000EUR) = nutná
min. dotace 40-100 000
EUR

Nepřímé finanční pobídky
(výrazná úleva z mýta,
silniční daň, parkování
zdarma) + zrušit omezení
(vjezd do tunelu Blanka či
center měst)



Možnost komplexních
projektů (podpora
vozidel + dobíjecích
stanic v provozovně
dopravce

Nezapomínat na jiné
alternativy (LNG) – zvážit
podporu nákupu
20 000 EUR/40%
cenového rozdílu

Hlavní výstupy – pořizování bezemisních vozidel

Realita (počty pořízených elektrokamionů) velmi skromná (pilotní projekty), plány do budoucna zde ale jsou (cca do roku 2030)

Výrobci vozidel už mají elektr. nákladní auta v nabídce (např. MAN eTGE, Mercedes Actros, Fuso Ecanter), plány jsou **ambiciózní (eActros LongHaul)**

Mezinárodní společnosti mají vize/očekávání vyšší (cca 70% pořízených vozidel do roku 2030)



Hlavní výstupy – očekávání ve vztahu k dobíjecí infrastruktuře

Rozvoj dobíjecí infrastruktury v provozovně už začal ale ne všude mají na to prostředky

Dobíjení s adekvátní kapacitou (využití během bezpečnostních přestávek/vykládka zboží)
Potřebný dojezd na jedno nabití 600km.

Dobíjení na vlastní základně je primární, ale veřejná dobíjecí infrastruktura zvyšuje flexibilitu dojezdu





Děkuji za pozornost

jan.bezdekovsky@mdcr.cz