

## Zápis ze 6. jednání Tematické pracovní skupiny Sociálního klimatického fondu pro dopravu (TPS SKF D)

<b>Datum zasedání:</b>	29. dubna 2025
<b>Místo:</b>	Ministerstvo životního prostředí
<b>Přítomní účastníci:</b>	<p><b><u>Fyzicky:</u></b> Martin Chval (SDP ČR), Gabriela Hůlková (SMO ČR), Martin Philipp (STEM), Daniel Sokol (MMR), Petr Vízdal (SDP ČR), Vít Sedmidubský (MD), Zuzana Poláková (Auto*mat), Petr Vychodil (ČAOVD), Martin Janda (MMR), Martin Chládek (MMR), Alžběta Rychnovská (MŽP), Karel Voldřich (MŽP), Maggie Škabraha Dokupilová (MŽP), Markéta Michalová (MŽP)</p> <p><b><u>Online:</u></b> Michal Kalina (Auto*mat), Marek Maleňák (MPSV), Lukáš Müller (MMR), Jan Krajhanzl (Institut 2050), Jiří Vopravil (ČSÚ), Jaroslav Krutílek (ČLFA), Pavel Řezáč (CDV), Hana Aulická Jírovcová (HSR ÚK), Aleš Pekárek (MMR), Rudolf Matúš (AutoSAP), Josef Fleissig (HSR ÚK), Dominica Tchaou (MŽP), Kateřina Šveřepová (SMO ČR), Filip Pospíšil (MMR), Helena Staňková (MŽP), Jan Tůma (MŽP), Martin Večeřa (ČAO VD), Michal Kocůrek (EGÚ Brno), Ota Pačes (MHMP), Petra Alžběta Baslová (MŽP), Rebeka Hengalová (EUROPEUM), Lukáš Folbrecht (Elektromobilní platforma), Táňa Dvorňáková (ČSU), Vladimír Malý (AK ČR), Vojtěch Hromíř (ČESMAD)</p>

### Program jednání:

1. Úvod, novinky v přípravě SKP
2. Definice a cílová skupina
3. Aktuality v projektu TSI
4. Shortlist opatření + diskuse
5. Další kroky
6. Různé

#### 1. Úvod, novinky v přípravě SKP

**M. Škabraha Dokupilová** (MŽP, ředitelka odboru financování dekarbonizace ekonomiky) přivítala členy TPS SKF D, představila nové oddělení Sociálně klimatického fondu (SKF). Informovala, že EU ETS 2 nebude v Česku zavedeno před koncem mandátu současné vlády. Uvedla, že i s vědomím tohoto stanoviska pokračuje Ministerstvo životního prostředí ve vypracování kvalitního Sociálně klimatického plánu (SKP), coby potenciálního podkladu pro zavádění EU ETS 2 v budoucnu. Dále uvedla, že se aktuálně projednává návrh na odložení ETS 2 o rok, což zatím nemá širokou podporu napříč členskými státy, a také se projednává návrh na úpravu mechanismu cenové stability trhu s povolenkami tak, aby se zabránilo skokovému zvýšení cen.

**P. Vízdal** (SDP ČR) se zeptal, zda je pravda, že 9 zemí již zavádí SKF.

**M. Škabraha Dokupilová** (MŽP) objasnila, že 9 zemí spolupracuje v rámci projektu TSI, SKF bude k dispozici všem státům. V návaznosti na to dále uvedla, že několik zemí již transponovalo směrnici o ETS 2. Z toho vyplývá, že vůle oddalovat zmíněnou implementaci v rámci EU se nepředpokládá, a to právě s ohledem na fakt, že některé státy již implementaci provedly.

**K. Voldřich** (MŽP) doplnil, že podle informací MŽP od Evropské komise většina států neplánuje odevzdat své SKP v termínu 30. 6. 2025.

**M. Škabraha Dokupilová** (MŽP) v této souvislosti uvedla, že termín 30. června 2025, stanovený nařízením o Sociálním klimatickém fondu, není právně závazný ani vymahatelný. Česká republika plánuje předložit svůj plán v červenci 2025, přičemž harmonogram počítá s dostatečným časem pro proces veřejných připomínek.

**P. Vízdal** (SDP ČR) se dotázal, zda správně pochopil, že jestliže nebude zavedeno EU ETS2, tak bude SKF v prvním roce financován z EU ETS1.

**M. Škabraha Dokupilová** (MŽP) odpověděla, že pokud nebude EU ETS2, nebude dle EK možné využívat SKF. Část výnosů z EU ETS 1 je alokována pro situaci, kdy by státy, které chtějí SKF spustit co nejdříve, již potřebovaly mít k dispozici potřebné prostředky.

## 2. Definice a cílová skupina

**K. Voldřich** (MŽP) představil dílčí definice a cílovou skupinu pro SKF, v níž byly vymezeny regiony s podprůměrnou dopravní obslužností a potenciálním rizikem ohrožení dopravní chudobou. Teritoriální vymezení dle prezentované mapy stanovuje, že ohrožení dopravní chudobou vzniká tam, kde je méně než 23 páru spojů veřejné dopravy denně. Z toho vychází počet 1,7 mil. zranitelných obyvatel. Uvedl, že MŽP v tuto chvíli pracuje na způsobech zpřesnění takového teritoriálního rozdělení za účelem efektivnějšího zacílení na zranitelné skupiny obyvatel pomocí jejich socio-ekonomického postavení nebo příjmových ukazatelů. Záměrem MŽP jsou každopádně kolektivní opatření, MŽP proto komunikuje jak s experty v rámci této TPS, tak i s EK, jak územní vymezení zpřesnit. V průběhu fungování SKF lze dodat odpovídající metriku, případně lze k jednotlivým opatřením v rámci jejich vyhlášení doplnit indikátory specifikující využití prostředků v konkrétních opatřeních.

**P. Vychodil** (ČAOVD) se dotázal, zda je u vygenerované mapy možné ještě dojít k nějakým zásadním změnám. Z jejich strany byly identifikovány určité rozpory, konkrétně v oblastech, kde je dostupnost veřejné dopravy (VD) dle jejich názoru dobrá, ale zároveň v těchto oblastech je příjmová chudoba a naopak (špatná dostupnost a chudoba není). Tudíž jde o rozpor mezi příjmovou chudobou a obslužností. Například se to týká severovýchodu ČR, Ostravsko, kde jsou lidé příjmově velmi chudí, ale dopravní obslužnost je zde velmi kvalitní. Zdůraznil, že pro přípravu projektu, např. poptávkové dopravy je důležité toto sladit, vyjasnit, že tato mapa je ta, o kterou se budou moci v plánování opírat. Sama příprava projektů trvá dlouho, min. rok, v některých krajích integrace trvala 3–5 let. Uvedl, že by preferoval, aby byla mapa ustálená a byla v ní vyvážená příjmová a dopravní chudoba. Nakonec vyjádřil ochotu spolupracovat na tvorbě této mapy.

**K. Voldřich** (MŽP) odpověděl, že v tuto chvíli jsou opatření zaměřena na VD. Kdybychom se zaměřili na příjmovou chudobu, projekt poptávkové dopravy lidem s nízkým příjmem v daném místě nepomůže. Pomohly by jim alternativní způsoby dopravy, které nejsou těžištěm podpory ze SKF.

**P. Vychodil** (ČAOVD) doplnil, že jestli navrhovaná opatření projdou, VD se zdaní a bude dražší, takže kraje ji osekají a celkem bude spojů méně. Je to začarovaný kruh.

**J. Krajhanzl** (Institut 2050) upozornil, že při pohledu na současnou kategorizaci obcí podle ohroženosti dle jejich analýz vychází, že mezi obyvateli obcí nejkritičtěji ohrožení dopravní chudobou je 11 % lidí, kteří reálně popisují problémy s dopravou. V obcích v kategorii středně ohrožených DCH je opět 11 % obyvatel, kteří tvrdí, že mají problémy s dopravou, a v obcích s více než 23 spoji denně je jich také 11 %. Ocenil aktuální vymezení jako dobrý výkop, upozornil však na potřebu o datech přemýšlet i jinak a nabídl na tomto spolupráci.

Dle jeho názoru prezentovaná mapa neřeší to, jak zajistit, aby se reálně ohrožené skupiny lidí oddělily od těch, které problémy s dopravou nemají.

**K. Voldřich** (MŽP) uvedl, že v tuto chvíli mapa řeší nedostatek veřejné dopravy. Shrnu, že výzkum Institutu 2050 ukazuje, že problémy s dopravou reportují i jiní lidé, než jsou vyznačení v mapě. Sdělil, že MŽP uvítá konkrétní návrhy, jak s tímto pracovat. Dále uvedl, že cílem MŽP pro SKF je mj. jiné i přesunout lidi z aut do MHD, což by podle něj jiná než teritoriální definice zkomplikovala.

### 3. Aktuality v projektu TSI

**M. Kocůrek** (EGÚ Brno) prezentoval postup a vybrané výsledky projektu TSI (viz prezentace v příloze č. 2).

### 4. Shortlist opatření + diskuse

**K. Voldřich** (MŽP) objasnil, že ze SKF neplánuje MŽP podporovat slevy na jízdném, které jsou již financované z jiných zdrojů. Dodal, že kdyby měly formu přímé podpory příjmů, nedokázali bychom splnit související podmínky, např. dočasnost. Podpora mikromobility byla podřazena pod opatření „integrovaných projektů“, samostatná opatření pro mikromobilitu měla příliš nízkou alokaci.

**R. Hengalová** (EUROPEUM) položila tři dotazy. 1) Proč zmizelo 7 mld. alokovaných na slevy na jízdné, resp. proč nejsou alokovány na něco jiného? Nyní je v oblasti dopravy alokováno pouze 7 mld. celkem, je tedy plán zmizelé prostředky využít jinak? 2) Poptávková doprava je plánována využít od začátku fungování SKF, očekává MŽP časový odstup od zavedení u jiných opatření? Např. u sponzorovaných elektrických autobusů. 3) Jak si MŽP představuje rozdíl ve využití elektrobusů ze dvou opatření? Elektrobusy z 2. opatření mohou jezdit po standardních linkových trasách?

**K. Voldřich** (MŽP) zareagoval ad 3) Rozdíl ve využití elektrobusů z druhého opatření je takový, jaký R. Hengalová řekla. Půjde o vozidla pro linkovou dopravu, která bude komplementární pro poptávkovou dopravu, pro níž budou vozidla financovaná z 1. opatření. Ad 2) Časový odstup nebude. Všechna opatření budou začínat už od začátku. Ale poptávková doprava je nová služba, tam se čeká nárůst pomalejší. Ad 1) Aktuální alokace odpovídá tomu, že SKF bude fungovat od r. 2027 do r. 2032 (varianta spuštění v roce 2026 existuje, ale je nereálná). Pro oblast budov je celková alokace vyšší, protože je zde k dispozici méně jiných zdrojů podpory než v dopravě. MŽP se zaměřuje na to, jak tuto malou alokaci využít tak, aby cílila na celou vymezenou cílovou skupinu.

**V. Malý** (AK ČR) doplnil k poptávkové dopravě, že z časového hlediska lze realizovat již od léta 2025, kdy začne být účinná legislativa. Poptávková doprava je podmíněna uzavřením smlouvy o závazku veřejné služby, tzn. musí být objednána zpravidla krajem. Záleží na rozsahu, je povinnost oznámit záměr rok dopředu v evropském věstníku.

**J. Krajhanzl** (Institut 2050) uvedl, že by potřeboval slyšet čísla. Za dobu jednání o SKF neviděl údaje o tom, proč je někde napsaná 1 mld. a jinde 6, jak se k těm číslům došlo, kolika lidem to má pomoci, jak se ví, že zrovna těmito lidem pomáháme. Aby se mohl vyjádřit k tomu, zda je rozdělení mezi budovy a dopravu dobré, potřeboval by vědět, na základě čeho toto rozdělení proběhlo. Sdělil, že podle něj členům TPS D tato čísla MŽP dluží a požádal o jejich zaslání.

**K. Voldřich** (MŽP) uvedl, že tato čísla máme k dispozici a budeme je komunikovat jako součást SKP, podrobnější prezentace od EGÚ Brno bude na konci května 2025. Dodal, že rozhodnutí o tom jak tato čísla komunikovat je výsledkem širších politických jednání.

**J. Krajhanzl** (Institut 2050) zareagoval, že nákladové věci je třeba znát už teď, bez nich nelze alokace rozdělit. Vyjádřil nepochopení tomu, z čeho vychází dnešní alokace, pokud tato čísla máme k dispozici až krátce.

**K. Voldřich** (MŽP) uvedl, že nákladovost opatření a finanční potřeba do návrhu opatření vstupuje, není ale vstupem jediným. Přislíbil, že čísla bude mít TPS D k dispozici.

**J. Krajhanzl** (Institut 2050) zareagoval, že nemá touhu po informacích jako takových, ale čísla potřebuje k tomu, aby se jako člen TPS D vyjádřil k tomu, zda opatření jsou špatnou nebo dobrou cestou.

**A. Rychnovská** (MŽP) doplnila, že dnešní alokace vznikly v procesu návrhu karet opatření v rámci předchozích jednání TPS D. Dále uvedla, že aktuálně MŽP spolupracuje s MD a dalšími aktéry, se kterými k rozpočítání nákladů opatření řeší.

**J. Krajhanzl** (Institut 2050) sdělil, že okolnostem přípravy SKP rozumí, a zopakoval, že aby jakožto člen TPS D dokázal navrhovaná opatření zhodnotit, potřeboval by vidět konkrétnější argumentaci. Poprosil, aby MŽP tuto argumentaci zaslalo.

**K. Voldřich** (MŽP) ukončil tuto diskusi s tím, že si komentář zaznamenáváme a předáme ho dále EK.

**G. Hůlková** (SMO ČR) se dotázala, jak si MŽP představuje, že bude vymezení dopravní chudoby aplikované v praxi (příjmové i teritoriální) v momentě, kdy jsou samosprávy považovány za realizátory. Jak se to promítne do jejich projektů, kdy si budou pořizovat bezemisní vozidla v rámci veřejné dopravy, kterou provozují – jakým způsobem budou prokazovat, kdo do nich nastoupí a kdo ne? Aby se při realizaci v praxi neukázalo, že byrokracie bude neúměrně zatěžující, riskantní a finančně náročná pro provozovatele. Uvedla, že nejlepší by pro obce bylo dostat dotaci na bezemisní vozidlo pro provoz v rámci veřejné dopravy. Dále požádala o zapojení SMO ČR do nastavování konkrétních podmínek pro budovy i dopravu, aby se předešlo problémům při žádání a aby posléze nebylo pozdě pro změny a úpravy v nastavení opatření.

**A. Rychnovská** (MŽP) navrhla, že si MŽP domluví se SMO ČR schůzku.

**K. Voldřich** (MŽP) uvedl, že nebude potřeba zjišťovat příjmy uživatelů veřejné dopravy. Podpořená veřejná doprava musí pomáhat „zejména“ zranitelným uživatelům dopravy, což jsou podle našeho vymezení všichni lidé v nedostatečně obslužených obcích.

**Z. Poláková** (Auto\*mat) zdůraznila potřebu sledovat, zda podpořená veřejná doprava opravdu zlepšuje dopravní dostupnost pro dané lidi, tj. že jezdí dostatečně často apod.

**M. Chval** (SDP ČR) se dotázal, k čemu MŽP vztahuje lokální chudobu. Jde o katastrofy měst? A zohledňovala se docházková vzdálenost k zastávce?

**A. Rychnovská** (MŽP) odpověděla, že jde o katastrofy obcí. Dále uvedla, že docházková vzdálenost k zastávce se nezohledňovala, protože dle doc. Marady, který tuto mapu zpracovával, nebyla taková data možná na úrovni celé ČR získat. Uznala, že nezohlednění vzdálenosti místních částí obcí k zastávce VD je limit mapy vymezených území.

**M. Chval** (SDP ČR) dále sdělil, že pakliže se přijmou nějaká opatření, budeme chtít vědět, že ta opatření byla funkční. V této souvislosti se dotázal, zda se bude vybírat z možností: katastru s 22 spoji se přidá se jeden a bude mít splněno, nebo se obci s 5 spoji přidá dalších dvacet a bude splněno. Druhá varianta bude podle něj rozhodně nákladnější. Cílem je v co nejvíce obcích zrušit dopravní chudobu, anebo posílit ty nejkritičtější obce alespoň trochu? Jak se postavit ke KPI, která se budou vyhodnocovat?

**K. Voldřich** (MŽP) sdělil, že důležitější bude pravděpodobně počet obslužených obcí.

**M. Chval** (SDP ČR) zareagoval, zda jsme si v tom případě jistí, že je hranice 23 spojů správná.

**K. Voldřich** (MŽP) uvedl, že hranice je nastavená tak, aby pro obce nebyla příliš omezující a bylo možné opatření veřejné dopravy prakticky provozovat.

**P. Vychodil** (ČAOVD) doplnil, že pozitivem nové legislativy je možnost realizovat veřejnou dopravu menšími vozidly, což umožní jí obsloužit i oblasti dál od centra obce. Proto zavádí poptávkovou dopravu již dnes. Využívají standardní vozidla, minibusy (naftové/benzinové, jiné zatím nejsou k dispozici). Doufá, že bude možné, aby mohli jezdit i řidiči bez řidičského oprávnění skupiny D. Aby jejich projekty byly v souladu se SKF, je třeba vědět, zda nějaký SKF bude, tedy mít nějakou připravovanou výzvu. Dále je třeba znát vymezené území. Je potřeba, aby si kraje a obce daly možnost poptávkové dopravy do plánů udržitelné mobility a plánů dopravní obslužnosti – momentálně jim končí 5leté období. Uvedl, že jestliže SKF začne v roce 2026-2027, tak v této počáteční fázi ani žádný připravený projekt nebude (problém objednání vozidel, atp...). VD se řídí zákonem o veřejné dopravě, tzn. je potřeba zjistit, jak získat vozidlo s vybavením pro nevidomé a neslyšící (už dnes takové musí být ve veřejné dopravě), pro kočárky, sedačky pro děti atd. První zkušební projekt bude nejdříve v roce 2028. Chtějí, aby každý kraj takový projekt měl, vyzkoušel a projednal s politickou reprezentací kraje. Dle všeho poptávkové projekty budou vznikat tam, kde bude zřetelně potřeba rozšířit služby, i když tím kraje nic neušetří. V některých obcích to pravděpodobně zvýší poplatek kraji za dopravní obslužnost, obce to ale chtějí i tak.

**V. Sedmidubský** (MD) doplnil, že třeba počítat s tím, že výběrová řízení jsou dvě: výběr provozovatele linky a výběr vozidla, což je časově náročné.

**K. Voldřich** (MŽP) zareagoval, že primárním záměrem SKF není šetřit za provoz linkových spojů, ale zlepšit dostupnost v území.

**P. Vychodil** (ČAOVD) uvedl, že jde jak o náhradu velkého autobusu menším, tak rozšíření počtu spojů.

**K. Voldřich** (MŽP) souhlasil a sdělil, že využití jednoho vozidla jako linky v jedné části dne a jako poptávkové dopravy v jiné části dne by mělo být možné a podporované.

**V. Sedmidubský** (MD) doplnil, že toto zároveň umožní zajíždět i do místních částí, mezistupeň je doprava na zavolání, která do menší části zajede jen na objednávku.

## 5. Další kroky

**K. Voldřich** (MŽP) představil orientační harmonogram dokončení SKP (viz prezentace v příloze č. 1). Uvedl, že v průběhu června budou zhruba dva týdny na připomínkování

návrhu SKP, které nebude formou meziresortního připomínkového řízení, ale flexibilněji. Poté bude SKP schvalovat K4.

## 6. Různé

**Z. Poláková** (Auto\*mat) se dotázala, zda když bude jedna obec se špatnou dopravní obslužností obklopená obcemi s dobrou dopravní obslužností, bude možné v rámci integrovaných projektů využít i mikromobilitu?

**K. Voldřich** (MŽP) zareagoval, že ano.

**R. Hengalová** (EUROPEUM) se dotázala, jakým způsobem je v plánu kontrolovat, že obec, která si pořídí elektrický autobus, jím jen nenahradí stávající linkový autobus na naftu, čímž by sice snížila emise, ale nepřispěla by ke zlepšení dostupnosti veřejné dopravy. Dále se zeptala, zda z druhého opatření mohou obce financovat nejen autobusy, ale třeba také seniorské taxi, obecní taxi, školní autobusy, popř. obecní carsharing apod. Zůstává tato volba na obcích nebo existuje nějaká specifikace v rámci SKP?

**K. Voldřich** (MŽP) odpověděl, že obce budou muset prokazovat, že s podpořenými autobusy budou jezdit zejména do obcí ohrožených dopravní chudobou, tj. více než 50 % jich bude muset být „barevných“ v mapě. V obou opatřeních se bude podpora vztahovat na mikrobusesy a minibusy, nikoliv na osobní automobily. V rámci podpory poptávkové dopravy mohou být dotovány i jednotlivé aplikace, tj. pokud by tyto zahrnovaly i seniorské taxi (financování integrace do stávající krajské dopravy), to lze.

**Z. Poláková** (Auto\*mat) namítla, že malé osobní auto pro jednoho člověka, které by fungovalo jako taxi, je úspornější než využití minibusu.

**K. Voldřich** (MŽP) zareagoval, že využití tohoto vozidla by pak bylo omezené v podstatě pouze na senior-taxi.

**J. Krajhanzl** (Institut 2050) uvedl, že z jejich zjištění vychází jako nejefektivnější řešení i z hlediska nákladovosti spolujízda, zejména v periferních oblastech. To lze podpořit např. celostátní aplikací, která by umožnila efektivně, bezpečně a snadno domlouvat spolujízdu. Mohla by být navázána na aplikaci poptávkové dopravy. Podpora komunity je snadný způsob snížení emisí a dopravy osob z periferií tam, kam potřebují. Dotázal se, zda bude toto také součástí opatření.

**A. Rychnovská** (MŽP) zareagovala, že MŽP by nechtělo podporovat vznik množství různých aplikací, raději jednu celostátní. V tom případě by pak šlo o plošné opatření, u kterého musí být podle nařízení o SKF jasně doloženo, že jsou podporovány zejména zranitelní uživatelé dopravy, což by šlo např. omezením nástupu pouze ve vymezených obcích. Dále uvedla, že v této fázi přípravy SKP už není možné navrhovat nová opatření, spolujízda by tedy musela být podpořena skrze opatření integrovaných projektů. Je podle ní otázka, zda chceme v tomto opatření zachovat pro spolujízdu prostor. Sdělila, že teď nedokáže dát přímou odpověď, zda spolujízda bude nebo nebude podpořena, je to předmětem dalších jednání.

**J. Krajhanzl** (Institut 2050) upozornil, že dle šetření Institutu 2050 mají problémy s dopravou lidé napříč celou ČR. Dodal, že ČR dosud nemá funkční definici dopravní chudoby, která by spolehlivě identifikovala lidi, kteří problémy s dopravou mají. Existuje pracovní definice, ale je dobré o ní přemýšlet jako o něčem provizorním. V té souvislosti uvedl, že limitovat spolujízdu pouze na některé uživatele by nebylo vhodné právě proto, že je nedokážeme spolehlivě identifikovat. Navrhl, že spolujízdu



bez vícenákladů by mohl používat každý, dále by bylo možné uvažovat o podpoře mobility skrze sociální dávky.

**M. Škabraha Dokupilová** (MŽP) reagovala s obavou, že ze SKF spolujízdu nebude možné podpořit, protože podmínkou SKF je cílit opravdu na zranitelné uživatele dopravy. Je podle ní spíše otázkou, zda by šlo spolujízdu podpořit z jiných fondů, např. IROPu.

**Martin Janda** (MMR) zareagoval na diskusi o tom, zda je možné pracovat v každém programu s jinou definicí dopravní chudoby – uvedl, že novou definici dopravní chudoby nelze do IROP zahrnout v této fázi, v dalším programovém období (IROP od r. 2028) už ale obecně bude možné s definicemi pracovat.

**L. Folbrecht** (Elektromobilní platforma) se zeptal, zda je stále platná myšlenka komunitního carsharingu. Uvedl příklad praxe města Liberec, kdy na střechách obecních budov postaví FVE a bateriová uložistě pro dobíjení elektromobilů, které bude využívat primárně město (např. úředníci a pečovatelská služba) a po pracovní době se systém otevře obyvatelům Liberce. Lze podle něj uvažovat, že pokud by bylo možné podpořit pořízení vozidel ze SKF, mohla by tato fungovat i ve vymezených obcích.

**M. Škabraha Dokupilová** (MŽP) potvrdila, že tento typ projektu je vnímán jako potenciálně relevantní a hodný dalšího zvážení, a to i s ohledem na aktuální politický kontext a debatu o podpoře individuální elektromobility.

**K. Voldřich** (MŽP) doplnil, že jako doplňkovou formu dopravy si podporu sdílené dopravy ze SKF dokáže představit. Nakonec poděkoval všem za účast a vyzval ke sdílení zpětné vazby, jednání ukončil.

*Zapsala: A. Rychnovská (MŽP), Schválila: M. Škabraha Dokupilová*

*Přílohy:*

- 1) *prezentace 6. jednání TPS SKF D\_MŽP*
- 2) *prezentace 6. jednání TPS SKF D\_EGÚ Brno*