



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy ČR k Třetímu balíčku mobility zveřejněného Evropskou komisí 17. května 2018
Č. J.	-
DATUM ZPRACOVÁNÍ	10. července 2018
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

Nová opatření Evropské komise zveřejněná 17. května 2018 mají zajistit „systém mobility, který bude **bezpečný, čistý a propojený a automatizovaný**“ a vytvořit „prostředí, jež umožní podnikům v EU vyrábět nejlepší, nejčistší a nejvíce konkurenceschopné výrobky“.

- ❖ **Svaz průmyslu a dopravy ČR podporuje jednotlivé záměry balíčku** – zavádění bezpečnostních prvků vozidel, zvyšování bezpečnosti infrastruktury, urychlení výstavby takové infrastruktury, přechod k ekologicky šetrnějším nákladním vozům či iniciativu v oblasti baterií a autonomního řízení.
- ❖ **Opatření týkající se emisních cílů nových těžkých užitkových vozidel ale musí reflektovat technologický a produkční cyklus těchto vozidel.** Návrh vnímáme jako důležitou součást strategie celkového snižování emisí CO₂ z dopravy; v rámci ní pak podporujeme efektivní a ekonomicky realizovatelné aktivity vedoucí k danému cíli.
- ❖ **SP ČR podporuje zavádění dalších bezpečnostních prvků v rámci výbavy nových vozidel.** Současně zdůrazňujeme potřebu zaměřit se na oblasti s největším přínosem a pozitivním efektem. Termíny zavádění prvků musí být navázány na datum zveřejnění technických požadavků na homologovaný systém, aby byl výrobcům poskytnut dostatek času na jejich řádnou implementaci.
- ❖ **Velmi důležitou součástí, která má plnou podporu SP ČR, je urychlení výstavby dopravní infrastruktury celoevropského zájmu.** Opatření by mohla zaručit zrychlení výstavby, a proto SP ČR podporuje jejich co nejširší rozsah a působnost. Postrádáme ale řešení problematiky EIA a vyvlastňovacích procesů, z tohoto pohledu jde o nevyužitou příležitost.
- ❖ Níže uvádíme naše konkrétní připomínky.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY K JEDNOTLIVÝM NÁVRHŮM

- ❖ **K Návrhu nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová těžká vozidla**
 - Je důležité si uvědomit, že nákladní vozidla nyní zajišťují přepravu 70 % nákladu přepravovaného po zemi a že cena přepravy se promítá i do ceny finálních produktů pro spotřebitele (vč. potravin).
 - Je třeba vzít v úvahu současný stav využívání alternativních paliv v HDVs, rozvoj infrastruktury a rychlost dobíjení/tankování (i s ohledem na potřebu udržovat vozidla co nejvíce v provozu) a různé požadavky dle využití vozidel (dálková přeprava, přeprava zboží

- ve městě atd.). **Nařízení by tak mělo umožňovat zohlednění snižování emisí z dopravy prostřednictvím různých metod** (využití elektřiny, zemního plynu, syntetických paliv atd.).
- Návrh opět ignoruje celý životní cyklus paliv WTW, a měří jen emise na výfuku dle TTW. To znevýhodňuje zejména syntetická paliva a biopaliva, která v pohledu WTW vyhovují pojmu „zero emission vehicle“ lépe než současně uznávaná FEV.
 - Vítáme, že návrh EK obsahuje jako **referenční rok 2019**, pro který budou dostupné certifikované údaje o emisích pro 4 skupiny vozidel (zajištění srovnatelnosti), na které se má nařízení vztahovat. V tomto kontextu také zdůrazňujeme potřebu pravidelné aktualizace nástroje VECTO.
 - **Cíle navržené EK ve výši – 15 % v roce 2025 a alespoň – 30 % v roce 2030 oproti roku 2019 jsou však příliš ambiciózní** a jejich nastavení nereflexuje specifika tohoto segmentu a neodpovídá jeho technologickému a produkčnímu cyklu. K těžkým vozidlům je třeba přistupovat jinak než k osobním automobilům, neboť je tato skupina velmi komplexní; obsahuje velké množství konfigurací a nástaveb dle požadavků zákazníků a účelu jejich využití.
 - **Dle názoru průmyslu by dosažitelné cíle (i když s nezanedbatelnými ekonomickými náklady) byly na úrovni – 7 % v roce 2025 a – 16 % v roce 2030 oproti roku 2019. Přivítat lze návrh EK na potvrzení či revizi cíle pro rok 2030 dle situace na trhu v roce 2022.**
 - Podporujeme zavedení systému superkreditů, který by fungoval jako pobídka pro výrobu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve formě snížení specifických emisí daného výrobce. Detaily nastavení tohoto systému však musí být dále pečlivě analyzovány. Jako příklad „detailu“ lze uvést návrh jednotného limitu 350 g CO₂/km pro celou skupinu HDVs bez ohledu na dříve zmíněnou extrémní variabilitu segmentu. Pod tento strop se nevejdou vozidla na LNG (ač jej EK sama zmiňuje jako dostupnou alternativu k dieselu, která přispěje ke snižování emisí CO₂, ale i polutantů jako NO_x a pevných částic), kritérium tak není technologicky neutrální.
 - Výše sankcí za překročení emisních cílů (6 800 € za g CO₂/tkm) je příliš vysoká, není proporční a spravedlivá ve vztahu k efektivitě přepravy zboží nákladními vozidly.
 - Pokud jde o působnost nařízení, vyňata by měla být terénní vozidla (podkategorie „G“), s důrazem na kategorii N3G. Ta zahrnuje vozidla, která jsou provozována zejména ve ztížených provozních podmínkách. Technické řešení takových vozidel nutně zvyšuje nároky na jejich vlastní hmotnost a pohon všech náprav zvyšuje jejich jízdní odpory. Geometrické rozměry vozidel kategorie N3G, jejichž minimální hodnoty jsou přesně definovány, velmi omezují možnosti aerodynamické a jiné optimalizace proudění vzduchu okolo a pod vozidlem. Vše výše uvedené logicky vede k vyšším emisím CO₂ oproti ostatním kategoriím vozidel.
 - Většina vozidel N3G je kompletována s různými verzemi nástaveb a často slouží jako vozidla se zvláštním účelem (např. jeřáby, pluhy), a ne pro prostou přepravu zboží. Přestože návrh nařízení v obecné rovině na tzv. účelová vozidla neklade požadavky na snižování emisí, i kvůli nejasné a komplikované definici takových vozidel a potřeby dostatečné jistoty pro výrobce by měla být vyňata celá podkategorie N3G.

❖ **K Návrhu nařízení o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu**

- Bezpečnost vozidel byla pro automobilový průmysl vždy prioritní oblastí, na níž vývojové týmy aktivně pracují. **Podporujeme snahu EK o další pokrok a zlepšování, nahrazování zastaralých ustanovení a zavádění dalších bezpečnostních prvků při schvalování nového typu vozidel. Současně zdůrazňujeme potřebu zaměřit se na oblasti s největším přínosem a pozitivním efektem.**
- Návrh by se měl **zaměřit především na prvky aktivní bezpečnosti vozidel**, které napomohou nehodě předejít (př. AEB – automatické nouzové brždění, LDW/LKA – opuštění/navrácení do jízdního pruhu) a jsou tak pro bezpečnost účastníků nejdůležitější.
- Pokud jde o inteligentní regulaci rychlosti (ISA), chápeme potřebu snižovat počet nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí vozidel, současně je třeba k regulaci v této oblasti ale přistupovat velmi obezřetně. Systémy inteligentní regulace rychlosti mohou fungovat jen za předpokladu, že bude k dispozici také odpovídající infrastruktura (jako je dopravní značení) a data o omezení rychlosti budou aktuální. V opačném případě hrozí riziko špatného vyhodnocení situace.
- Souhlasíme, že je třeba dále vyvíjet aktivity, pokud jde o ochranu zranitelných účastníků provozu (VRU), nicméně upozorňujeme, že kromě zpřísnování předpisů o pasivní bezpečnosti karosérií vozidel je třeba se zaměřit na ochranné prvky samotných VRU a jejich osvětlu a na zlepšování bezpečnosti a kvality infrastruktury.
- **Při posuzování technologií s dopadem na stejný typ nehod je tedy třeba hledat synergie a vyhnout se duplicitám. Zdůrazňujeme rovněž důležitost integrovaného přístupu k této problematice; kromě bezpečnosti vozidel je třeba zlepšovat i infrastrukturu, osvětlu řidičů a kontrolu dodržování pravidel silničního provozu.** Aby došlo k výrazným pozitivním efektům zavádění dalších bezpečnostních prvků, měla by být rovněž realizována opatření na podporu obnovy vozového parku.
- **Je rovněž důležité si uvědomit, že zavádění dalších bezpečnostních prvků může vést ke zvyšování hmotnosti vozidel, a tudíž také ke zvyšování emisí CO₂.**
- **Podporujeme aktivní účast EK na procesu harmonizace norem na mezinárodní úrovni (EHK OSN) a v co největší možné míře harmonizaci požadavků EU s předpisy OSN.** Tento proces je důležitý jak z pohledu rychlého dosažení cílů vývoje (tříštění zdrojů R&D), tak z pohledu zachování konkurenceschopnosti na mimoevropských trzích.
- **Automobilový průmysl se nezříká své zodpovědnosti v oblasti bezpečnosti, naopak jeho cílem je co nejvyšší bezpečnost vozů, pasažérů i ostatních účastníků provozu. Nicméně je důležité poskytnout průmyslu dostatek času na přípravu a zavedení bezpečnostních prvků do výroby všech výrobních variant vozidel, aby byla implementace hospodárná, efektivní a účelná. Lhůty pro zavedení nově povinných technologií mohou být v některých případech velmi obtížně splnitelné.** V mnoha případech bude dle návrhu Evropská komise oprávněna stanovit technické specifikace jednotlivých prvků výroby. Pro zajištění správné implementace

těchto technologií je důležitá kooperace rozhodování o případných nových prvcích s průmyslem.

- **S ohledem na výše uvedené požadujeme, aby termíny zavádění prvků nebyly vázány na datum účinnosti nařízení, ale na datum zveřejnění technických požadavků na homologovaný systém.**
- Pokud jde o působnost, velmi pečlivě by mělo být zvažováno zahrnutí kategorie N3G. Vozidla této kategorie se pohybují ve ztížených provozních podmínkách. Většina nově navrhovaných bezpečnostních systémů je použitelná a má největší význam v běžném provozu na veřejných komunikacích, příp. při provozu na silnicích dálničního typu. Pro provoz ve ztížených terénních podmínkách, oblasti mimo veřejné komunikace, nebo na komunikacích obtížně sjízdných (sníh, led), pro něž jsou vozidla kategorie N3G primárně konstruována, je přínos těchto systémů výrazně omezen. Požadované povinné nové bezpečnostní technologie mohou být pro tato vozidla velmi obtížně splnitelné, aniž by nedegradovaly schopnosti provozu ve výše zmíněných ztížených podmínkách a jízdních situacích.

❖ **K Návrhu nařízení o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě ("inteligentní TEN-T")**

- **Vítáme jakoukoliv snahu zjednodušit povolovací procesy, zejména celoevropského významu. Zdlouhavé procesy a návazná zpoždění neumožňují zajištění efektivní realizace (nejen) sítě TEN-T v ČR.**
- **Podporujeme co nejširší působnost i rozsah. Velmi vítáme stanovení maximálních lhůt pro jednotlivé stupně řízení.**
- **Nařízení by se mělo zabývat i procesy vyhodnocení vlivu na životní prostředí EIA a způsoby vyvlastňování, protože tyto aspekty v povolovacích procesech působí velké obtíže. Jejich zařazení by mohlo výstavbu ještě významněji urychlit.**
- **Jako velmi vhodné se jeví stanovení jediného zodpovědného orgánu, který řídí a přebírá odpovědnost za celkový proces a jedná jako jediný vstupní bod pro předkladatele projektů a další investory.**
- Přechodné ustanovení by mohlo být upraveno tak, aby umožnilo využít některých navrhovaných zrychlujících kroků u započatých povolovacích procesů, zároveň nesmí být natolik plošné, aby nedošlo k procesním závadám.
- Podporujeme snahu o vhodné urychlení soudního přezkumu.

❖ **K Revizi směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury**

- Obecně podporujeme systém na hodnocení bezpečnosti silniční infrastruktury, který pomůže identifikovat případné nedostatky. Systém by ale neměl být administrativně náročný a formalistický.
- Význam požadavků kladených na kvalitu silniční infrastruktury roste zejména s ohledem na vývoj nových bezpečnostních prvků vozidel a autonomního řízení. Proto je potřeba jeho správná implementace.

❖ **Ke Sdělení Komise – Na cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti**

- **Vítáme, že EK věnuje oblasti autonomní a propojené mobility velkou pozornost. EK se správně zaměřuje na široké spektrum otázek, od podpory výzkumu a vývoje, přes testování,**

podporu „truck platooningu“ a bezpečnosti těchto vozidel po otázky etické a sociální. Oceňujeme, že strategie se zabývá také oblastí bezpečného přístupu k datům a bezpečnou komunikací mezi vozidly a infrastrukturou, a to i v kontextu rizika kybernetických útoků. **Vítáme také návrh EK alokovat na tuto oblast finanční prostředky v rámci programu CEF a určení této oblasti jednou z priorit v rámci dalšího rámcového programu pro výzkum a inovace.**

❖ **Ke Sdělení Komise – EVROPA V POHYBU – Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá - Strategický akční plán pro baterie**

- Dostupnost a cena baterií budou mít klíčovou roli pro rozvoj elektromobility. Důležitým tématem bude rovněž sekundární využití baterií z vozidel a jejich recyklace. Proto vítáme aktivity EK v této oblasti.
- **Oceňujeme, že akční plán se zabývá celým hodnotovým řetězcem produkce baterií, od dodávky surovin (i ve vazbě na obchodní politiku EU), přes výzkum a vývoj a výrobu až po recyklaci a zmiňuje též potřebu kvalifikované pracovní síly. Vnímáme pozitivně rovněž vyjádření EK, že by se v mnoha ohledech mělo jednat o aktivity, které budou založeny na iniciativě průmyslu.**

❖ **K Návrhu rozhodnutí, kterým se mění směrnice 96/53/ES**

- **Se stanovenou čtyřměsíční lhůtou pro zavádění prodloužených kabin plně souhlasíme. Kromě toho navíc podporujeme aplikaci v plném rozsahu (pozn. jsou signály, že některé členské státy hodlají upravenou směrnicí aplikovat, ale ponechat v platnosti původní limity – zejména celkovou hmotnost vozidel).**

❖ **K Návrhu nařízení o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry**

- Označování pneumatik štítky a vyvážené informování spotřebitelů považujeme obecně za důležité. Podporujeme, aby uživatelé měli přístup k informacím podstatným pro rozhodnutí o koupi bez ohledu na způsob prodeje, tedy i při prodeji prostřednictvím prostředků na dálku.
- Vývoj pneumatik je komplexní záležitostí, při které musí být zohledňovány i protichůdné požadavky. Proto je důležité v rámci informování zákazníků nezdůrazňovat pouze jednu charakteristiku, ale informovat je vyváženým způsobem (např. o palivové účinnosti a současně o přilnavosti za mokra).
- Pokud jde o přilnavost na sněhu a ledu, můžeme souhlasit se zavedením značení dle návrhu EK; nemělo by se však zavádět ve formě uvádění tříd.
- Zahrnutí protektorovaných pneumatik v budoucnu se nebráníme, musí být však k dispozici kvalitní metodologie.
- Oděr pneumatik a produkce mikroplastů jsou velmi komplexní otázkou, která si zaslouží další zkoumání. Je také důležité upozornit, že do velké míry závisí na externích faktorech, jako je povrch vozovky, jízdní styl řidiče atd.
- Pokud jde o datum účinnosti, preferujeme jeho nastavení v závislosti na vstupu nařízení v platnost před uvedením pevného termínu, jak je nyní navržen (od 1. 6. 2020).