



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k Návrhu vyhlášky, kterou se mění vyhláška č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění vyhlášky č. 268/2011 Sb.
Č. J.	49/2022
DATUM ZPRACOVÁNÍ	24. 5. 2022
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

Svaz průmyslu a dopravy ČR (SP ČR) má za to, že návrh vyhlášky neúměrně a nedůvodně zvyšuje požadavky na dovybavení stávajících garáží, a to i nad rámec evropských předpisů. Dále doporučujeme upravit terminologii a zohlednit možnost zavedení nových pomocných technologií.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

1. **K § 21 odst. 3 písm. a)**

Navrhujeme upravit text, aby bylo jasné, že lze použít více dělicích konstrukcí.

Návrh úpravy písm. a):

„odděleno požárně ~~dělicí konstrukcí~~ **dělicími konstrukcemi** s požární odolností nejméně 30 minut a“

2. **K § 21 odst. 3 písm. b)**

Navrhujeme upravit text, aby bylo jasné, že je třeba zabránit úniku hořlavých kapalin.

Návrh úpravy písm. b):

„upraveno tak, aby bylo zabráněno ~~roztečení~~ **úniku** hořlavých kapalin z tohoto stání.“

3. **K § 21a**

Navrhujeme vypustit §21a odst. 5, 6, 7, 8, 9 a 10.

Požadavky na dovybavení stávajících garáží jsou dle našeho názoru

- zcela **nepřiměřené**, s ohledem na velmi nízkou pravděpodobnost vzniku incidentu, zejména v případě pomalejšího dobíjení do 22kWh,
- přinášející nepřijatelné **náklady** pro vlastníky a provozovatele budov. K návrhu není zpracována **RIA**, informace o dopadu návrhu, tj. zejm. počtu dotčených budov a očekávaných **finančních dopadech** opáření jsou nedostatečné,
- v rozporu s národními i evropskými iniciativami a předpisy**, včetně těch připravovaných, jako je zejména revize Směrnice EU 2010/31 o energetické náročnosti budov,
- retroaktivní** opatření, které může být v rozporu s ústavou a základními principy, jako je předvídatelnosti právního prostředí.

Odůvodnění:

Návrh naplňuje znaky retroaktivního opatření. Dle návrhu vyhlášky by bylo nutné u veškerých nosných a požárně dělících konstrukcí stávajících parkovacích domů, kde jsou nabíjeny elektromobily a které jsou v úřady schváleném a zkolaudovaném stavu, zajistit požární odolnost 60 minut, dovybavit celý parkovací dům sprinklerovým stabilním hasicím zařízením (SHZ) a také samočinným odvětrávacím zařízením (SOZ). V důsledku by bylo u řady parkovacích domů v ČR nutné požárně obkládat celý nosný konstrukční systém a zajistit požadovanou požární odolnost 60 minut – záležitost mnoha desítek milionů korun a dovybavit parkovací dům SHZ – záležitost několika desítek milionů korun a u nízké průjezdnosti to může být nerealizovatelné. Všechny parkovací domy umístěny v podzemí nebo v uzavřených objektech by musely být dovybaveny SOZ – záležitost milionů korun a omezování kapacity vzhledem k technologii SOZ.

S ohledem na výše zmiňované vysoké náklady by pro mnoho majitelů či provozovatelů parkovacích domů bylo jediným řešením dobíjecí stanice odstranit, což by ovšem bylo v příkrém rozporu se všemi národními i evropskými iniciativami a požadavky k podpoře elektromobility.

Tato připomínka je zásadní.

4. K důvodové zprávě a záměru vyhlášky v souvislosti s evropskými předpisy

V souvislosti předchozí připomínkou žádáme upravit text důvodové zprávy na str. 2 tak, aby záměr odpovídal evropským předpisům.

Odůvodnění:

Vyhláška 268/2009 Sb. (technické zabezpečení budov) uvádí, že: „(1) Nová stavba a změna dokončené stavby, která má více než 10 parkovacích stání, vyjma stavby pro bydlení (u stavby pro bydlení je to stejně), musí být vybavena alespoň jednou dobíjecí stanicí a kabelovody pro pozdější instalaci dobíjecí stanice pro elektrická vozidla pro každé páté parkovací místo, jestliže parkoviště takové stavby...“.

Proto není pravda, co je uvedeno v odůvodnění: „Vyhláška o technických požadavcích na stavby v § 48b nově zakotvuje povinnost vybavit konkrétní stavby dobíjecími stanicemi pro vozidla. Tato povinnost se vztahuje i na dokončené stavby, pokud náklady na investici dobíjecí stanice a elektrických rozvodů nepřesáhnou 7 % celkových nákladů na změnu této stavby.“ Původní směrnice (EU) 2018/844 vyžaduje pouze to, aby dovybavení a související úpravy proběhly pouze u staveb, u kterých proběhne „větší renovace“ (např. článek 1 odst. 5 směrnice, tedy upravený článek 8 odst. 5 platného znění směrnice 2010/31/EU).

Tato připomínka je zásadní.

5. K dalším námětům

- a) Navrhujeme zohlednit možnost zavedení systému CCS COBRA pro případný zásah – délka hadice až 80 m od cisterny.
- b) K §21 a §21a – pokud správně chápeme úmysl předkladatele, tak § 21 se týká požadavků na nově stavěné garáže a § 21a požadavků na existující garáže. Doporučujeme formulačně upravit návrh tak, aby toto **rozlišení** bylo z textu zřejmé.

- c) Novelizovaná vyhláška na několika místech odkazuje na českou technickou normu vedenou v příloze č. 1 části 1 bodu 2. Jedná se o ČSN 73 0804 PBS-Výrobní objekty, jejíž příloha I (Požární bezpečnost staveb – Garáže) má být nahrazena novou normou, která je nyní zpracovávána na platformě ČAS. Tato **norma dosud nebyla dokončena** a schválena, její předběžný obsah či alespoň informace o hlavních bodech nebyly k novelizaci vyhlášky č. 23/2008 Sb. přiloženy. Bez informace o obsahu dané normy nelze vyhodnotit všechny požadavky novelizované vyhlášky. Tyto informace by měly být předkladatelem doplněny, přičemž by připomínková místa měla mít možnost **zvážit nové požadavky jako celek**.
- d) Důvodová zpráva uvádí „z důvodu vyššího rizika vzniku požáru v souvislosti s možným parkováním vozidel s pohonem na alternativní paliva, včetně jejich možné vzájemné kombinace a dobíjením vozidel s elektrickým pohonem a následným průběhem požáru,“ ale nijak nepodkládá, **jak bylo stanoveno vyšší riziko** vzniku požáru.

6. Ke stavební specifikaci podlah

Doporučujeme doplnit návrh vyhlášky (případně paralelně připravované normy Požární bezpečnost staveb – Garáže) o ustanovení týkající se **stavební stránky podlah** nově projektovaných garáží, kde budou parkována elektrická vozidla, aby bylo možné vůz v počáteční fázi nestability baterie z garáže odtáhnout.

Odůvodnění:

Návrh normy pouze naznačuje koncept této problematiky v příloze B *“Zásady transportu vozidla s baterií v nestandardním stavu,”*.

U el. vozidel dochází k poměrně dlouhým jevům předcházejícím požár jako je kouřivost, zahřívání, někdy i prskavé zvuky. Někdy to může trvat i desítky minut a v tomto časovém okně je neefektivnější cesta, jak zamezit masivním škodám v garážových prostorech dostat reagující/porouchané el. vozidlo ven. Elektrické vozy mohou mít však bez zapnutého zapalování zablokována všechna čtyři kola, což zamezuje jakémukoli odtlačení nebezpečného vozu ven z prostor, aby se zamezilo následným škodám.

Pro takové krizové odtažení lze použít např. kombinaci manipulačního zařízení na automobily (typicky od značky Stringo) a kolových zvedáků. Naprosto klíčové pro tuto techniku je, aby cesta z haly/garáže umožňovala projetí malých koleček zvedáků. Z čehož vyplývá, že jakékoli retardéry, odvody vody, příliš velké otvory v podlahových roštech a podobně znamenají obrovský problém pro vytlačení vozidla z prostoru ven a nutí zaměstnance/hasiče až k velmi problematické požární obraně, kdy neustále hasí a zamezují šíření požáru a pak následovně dlouhé “hlídání” uhašeného vozu uvnitř budovy.