



NÁZEV MATERIÁLU	Návrh opatření na zlepšení struktury vozového parku v České republice
Č. J.	GŘ/74/SHP/2016
DATUM ZPRACOVÁNÍ	28. 6. 2016
KONTAKTNÍ OSOBA	Václav Trejbal
TELEFON	602 227 268
E-MAIL	vtrejbal@spcr.cz

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

Z hlediska tématu, které materiál zpracovává, je naprosto nezbytné jednoznačně určit, co je cílem, v jakém čase, a jakým způsobem je možné ke stanovenému cíli dojít. Materiál by měl být více a logičtěji strukturovaný, tj. měl by jasně definovat hlavní a dílčí cíle, jejich prioritu a k těmto cílům přiřazovat opatření, popř. hodnotit předpokládaný dopad konkrétního opatření na jednotlivé cíle. Především by však měl navazovat na další dokumenty a opatření, které jsou v této souvislosti prováděny/připravovány, kde se zejména jedná o transpozici směrnici 2014/94/EU o infrastruktuře pro alternativní paliva a NAP ČM.

Pokud má být cílem, jak již z názvu materiálu vyplývá, **snížení stáří vozového parku** (primárně osobních vozidel), musí být takto ambiciózní a náročný úkol dlouhodobý, přičemž dílčí kroky je třeba směřovat do různých časových horizontů. Například:

- zastavení stárnutí vozového parku - do 3 až 5 let
- zvrát trendu postupné omlazování vozového parku - do 5 až 8 let
- dosažení a udržování stáří vozového parku na průměru vyspělých zemí EU - do 10 let a dále.

Pozitivní efekt ve formě snížení zátěže pro životní prostředí a zvýšení aktivní i pasivní bezpečnosti na silnicích je beze sporu předmětem celospolečenského zájmu. Úkoly, které ze schválených opatření vyplynou pro příslušná ministerstva, musí být konkrétní, časově ohraničené a kontrolovatelné. Vypracovávané analýzy budou pro to jistě nápomocné, ale je třeba připomenout, že již existující opatření nejsou dostatečně využívána (např. bezemisní zóny).

K jednotlivým nástrojům, jež Svaz průmyslu podporuje:

- **Příspěvek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vozidel s ukončenou životností a jejich částí** – při první registraci nebo přeregistraci vozidla

Je nezbytné povinnost hradit tento příspěvek **stanovit i pro automobily s emisní úrovní Euro 3**

Jedná se o platný funkční nástroj (§ 37e zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech, ve znění pozdějších změn a doplňků), jehož nastavení (zvýšení limitu EURO pro výběr příspěvku) nebylo již dlouho aktualizováno. Přitom se v případě navrhované úpravy okamžitě významně omezí dovoz přestárých ojetých vozů ze zahraničí a tím se výrazně zpomalí tempo stárnutí vozového parku OA v ČR.

V rámci schválení tohoto materiálu je možno nastavit platnost výše uvedeného kroku např. od roku 2018 (pokud nebude možno jej prosadit ještě do ZoVVUŽ).

Dalším, rovněž velmi významným, důsledkem tohoto rozhodnutí bude posílení zdroje pro financování dalších předpokládaných opatření v této oblasti.

- **Motivační příspěvek na trvalé vyřazení vozidel** starších 15 (nebo 10) let **z provozu** – může být diferencovaný podle toho, zda půjde o vyřazení bez náhrady nebo vyřazení a pořízení novějšího vozidla. Konkrétní výše příspěvků a technické podmínky jejich poskytnutí je třeba definovat. Podmínka vyřazení musí být doplněna předáním autorizovanému subjektu k ekologické likvidaci.
- **Analýza zpoplatnění vozidel v ČR** – je vhodné na ní pracovat souběžně, aby se zpoplatnění mohlo ve vhodné chvíli dostat do souladu s úrovní ve vyspělých zemích EU. Pokud by se analýza dělala prvoplánově s tím, že další kroky se stanoví až podle jejích výsledků, dojdeme minimálně k ročnímu, spíše však dvouletému odkladu jakéhokoliv rozhodnutí.
- Začít tvořit **základy koncepce prostředí „přívětivého“ pro vozidla s alternativními pohony**, jehož prvky jsou uvedeny v kartách opatření NAP ČM (vjezd do center měst, vyhrazené jízdní pruhy, možnost/zvýhodněné parkování).

Další opatření, která mají nižší efekt na podporu obnovy vozového parku, mohou být zaváděna průběžně (podpora nákupu vozidel šetrných k životnímu prostředí, povinný podíl vozidel na alternativní paliva v rámci veřejných zakázek, operativní leasing, opatření proti přetáčení tachometrů, atd.). Programy obměny vozového parku veřejné správy za vozidla s alternativním pohonem považujeme za přínosné. Vozidla využívaná státní správou mají zpravidla daný účel užití stejně jako operační prostor. Tyto předpoklady jsou ideální pro volbu typu vozidla i pro využití alternativních pohonů vzhledem k jejich kratší dojezdové vzdálenosti. Státní správa svým přístupem může stimulovat trh v oblasti úsporných a ekologických vozidel a jít příkladem široké veřejnosti.

KONKRÉTNÍ ZASADNÍ PŘÍPOMÍNKY

Přípomínka ke str. 29

Požadujeme změnit základní cíl takto:

„Základním cílem pro výběr nástrojů pro obnovu vozového parku v ČR by měla být prioritně motivace občanů ale i institucí k vyřazování starých vozidel a, ekologickému chování vlastní bezpečnosti a energetickým úsporám.“

Odůvodnění:

Energetické úspory a jejich dosahování a vykazování ve všech sférách ekonomiky jsou jedním ze závazků ČR před Evropskou komisí. Zároveň se jedná o závazek klimaticko-energetické politiky, v jehož plnění ČR výrazně zaostává za plánem a jehož nesplnění by mohlo přinést značné ekonomické ztráty. V rámci možnosti vykazování státem motivovaných (tzv. adicónálních) energetických úspor v dopravě je nutné tuto motivaci zakomponovat i do koncepčních dokumentů.

Připomínka k opatření O8 (Povinný podíl vozidel na alternativní pohon v rámci veřejných zakázek na nákup nových osobních a lehkých užitkových vozidel ve státní správě)

Do názvu opatření O8 doporučujeme použít místo "nákup" pojem širšího významu, např. "pořízení", aby do něj mohl být zahrnut např. leasing. Zároveň podotýkáme, že jako výběrové kritérium ve zmíněných veřejných zakázkách by neměla být paušálně stanovována cena, ale i další parametry tak, aby poptávaná vozidla vhodně odpovídala potřebám zadavatele a aby některá skupina vozidel s alternativním pohonem nebyla a priori znevýhodněna.