



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k Návrhu zákona o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (zákon o podpoře nízkoemisních vozidel)
Č. J.	20/2020
DATUM ZPRACOVÁNÍ	26. 3. 2020
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

OBCENÉ PŘIPOMÍNKY

Svaz průmyslu a dopravy ČR vítá zásadní posílení podpory zavádění alternativních paliv ze strany státu. Na základě nové evropské legislativy a technologického pokroku automobilový průmysl postupně přechází k produkci nízkoemisních vozidel. Tento přechod je ale nutné kromě podpory výstavby dobíjecích a plnicích stanic podpořit i dalšími kroky ze strany veřejného sektoru. Veřejný sektor by měl jít příkladem, a to mj. zaváděním čisté mobility ve městech, kde budou největší pozitivní dopady na životní prostředí.

K materiálu přikládáme níže připomínky směřující k lepšímu zacílení či upřesnění podpory. Zákon by se např. měl vztahovat i na silniční vozidla kategorie SS, zároveň by ale měla být zavedena výjimka pro vozidla určená k odstraňování poruch sítí elektrického vedení. Dále nám chybí obdobná podpora pro bezemisní železniční dopravu.

1. Obecně k materiálu a § 3

Přestože se jedná o transpozici evropské směrnice 2019/1161, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, upozorňujeme níže na metodické nedostatky evropské legislativy, které vylučují některá alternativní paliva.

Bohužel legislativa EU v této oblasti není v souladu, diskuse v rámci Green Deal by se na to také měla zaměřit (snižování emisí z vozidel, další politiky a cíle v oblasti energetických úspor a užití OZE apod).

Dáváme tedy jako námět k řešení, aby se Česká republika v rámci vyjednávání nové evropské legislativy těmito rozpory a potřebě sladování cílů v této oblasti systematicky zabývala.

- Ze současné interpretace § 3 plyne, že se jedná o měření emisních limitů tzv. metodou Tank to wheel (TTW). Tento způsob měření emisí by měl být nahrazen metodikou Well to wheel (WTW).
- Dosažení tzv. čisté mobility je v podmínkách ČR snáze a rychleji dosažitelné za pomoci vozidel na bioplyn jako doplnění k vozům s čistě elektrickým pohonem. Vozidla na bioplyn nepotřebují žádnou nově vyvinutou technologickou úpravu. Infrastruktura čerpacích stanic je již dnes na velmi dobré úrovni a stále se zlepšuje a samotný bioplyn je druh obnovitelného paliva.

- c) Bylo by vhodné zakomponovat použití metodiky WTW a v souladu s tím přehodnotit uvedené limity, zejména § 3 písm. a) odst. 2 (tedy 0 g CO₂/km od roku 2026) tak, aby se nebraly v potaz pouze emise na výfuku a mohl být uplatňován bioplyn jako obnovitelné palivo.

2. **K § 2, 3 a 4 – zahrnutí železničních vozidel**

Žádáme zvážit **zahrnutí železničních vozidel** do působnosti zákona. Pokud to nebude možné v tomto transpozičním návrhu, žádáme o zahájení diskuzí o následných úpravách zákona.

Odůvodnění:

Přestože se jedná o přímou transpozici, dle našeho názoru by mělo být zváženo rozšíření působnosti zákona i na železniční vozidla. Železniční vozidla v praxi dosahují zhruba 4 až 5krát delší dobu technického života, než silniční vozidla (běžně jsou používána kolem 40 až 50 let). Tedy je předpoklad, že v letech 2020 až 2030 nakoupená železniční vozidla budou provozována až do let 2060 až 2080. Z hlediska budoucnosti veřejné dopravy tedy musí být cílem již nyní co největší elektrifikace tratí v ČR a na úsecích bez liniové elektrizace využití nových technologií snižujících dopady na životní prostředí.

Zahrnutí železničních vozidel by mohlo být promítnuto např. následujícími doplněnými:

- a) § 2 odst. 3 – nové písm. xy)

xy) vozidlu určenému k provozu na dráze železniční celostátní či regionální

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících se týká nejen silniční, ale i železniční dopravy. Není důvod, proč by měla železnice stát stranou dění v oblasti zavádění bezemisních vozidel.

- b) § 3 – nové písm. xy)

xy) vozidlo určené k provozu na dráze železniční celostátní či regionální s elektrickým trakčním pohonem napájeným z trakčního vedení, nebo z trakčního akumulátoru, nebo z palivového článku, případně v jejich vzájemné kombinaci

Ve vazbě na vybavení či nevybavení příslušné železniční tratě liniovým elektrickým napájením je nutné připustit všechny dostupné formy bezemisních železničních vozidel (technologická neutralita).

- c) § 4 odst. 2 – nové písm. xy)

xy) pro železniční vozidla určená k provozu na dráze železniční celostátní či regionální 100 % bezemisních vozidel ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona do 31. prosince 2030

Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR je schválena liniová elektrifikace 560 km dalších tratí. Pro tyto tratě budou potřeba elektrická vozidla, a naopak budou jejich elektrifikací uvolněna zánovní vozidla pro ostatní tratě. Zároveň jsou již k dispozici nové technologie (akumulátorová a vodíková vozidla) pro tratě bez liniové elektrizace. Podobnou strategii volí i ostatní státy EU (např. Rakousko plánuje ukončení provozu naftových vozidel ve veřejné dopravě do roku 2030).

Tato připomínka je zásadní.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

3. **K § 2 odst. 3 a § 4 – vyjasnění zahrnutých kategorií vozidel**

Navrhujeme pozitivním vymezením upravit text v § 2 odst. 3 ke kategorii M3: **M3/I a M3/A**. Zároveň by **výjimky z působnosti měly být v samostatném odstavci**.

Nové znění § 2 odst. 3 písm. a):

„(3) Povinnosti stanovené tímto zákonem se vztahují k

a) silničnímu vozidlu kategorie N1, N2, N3, M1, M2, ~~a M3/I a M3/A~~ podle zákona upravujícího podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích,“

Dále navrhujeme **vyčlenit výjimky uvedené v odst. (3) písm. a)** (tj. všechny body 1 až 13) **do zvláštního odstavce (4) a** současně, v návaznosti na pozitivní vymezení kat. M3, **vypustit bod č. 5** takto:

”

(4) Povinnosti stanovené tímto zákonem se nevztahují na

...

~~5. vozidla kategorie M3, které není vozidlem třídy I nebo třídy A podle čl. 3 bodů 2 a 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti“~~

Výše uvedené ke kat. M3 je pak třeba **promítnout i do § 4 zákona:**

§ 4

(2) Minimální podíly nízkoemisních vozidel činí

b) pro silniční vozidla kategorie **M3/I, M3/A** a vozidla určená k provozu na dráze trolejbusové

Odůvodnění:

Je třeba vyčlenit body 1 až 13 v § 2 odst. (3) písm. a) do zvláštního odstavce, neboť až na výjimky nespádají do uvedených kategorií silničních vozidel a jejich podřazení kategoriím N1, N2, N3, M1, M2 a M3 tedy není zcela správné (viz § 3 zákona č. 56/2001 Sb.).

V případě kategorie M3 pak navrhujeme jít cestou pozitivního vymezení; tedy vypustit bod 5 z § 2 odst. (3) písm. a) a současně vymežit v textu zákona třídu I a A explicitně. Tato úprava přispěje ke zvýšení právní jistoty a přehlednosti zákona. Rovněž odkaz na nařízení EP a Rady (EU) č. 661/2009 není úplně vhodný (i když je ve směrnici uveden), neboť zmíněné nařízení bude nahrazeno nařízením EP a Rady (EU) 2019/2144 (případně je možné uvést odkaz na nařízení EP a Rady (EU) 2018/858).

Tato připomínka je zásadní.

4. K § 2 odst. 3 – doplnění podkategorie vozidel SS a výjimky z působnosti zákona

Navrhujeme doplnit do § 2 odst. 3 nové písm. c) s **podkategorií vozidel SS**.

Nové znění:

„(3) Povinnosti stanovené tímto zákonem se vztahují k

...

c) zvláštnímu vozidlu podkategorie SS.“

Dále navrhuje v bodě 4. upřesnit **výjimku** týkající se některých vozidel.

Nové znění:

„4. vozidla s vlastním pohonem zvlášť zkonstruovaného a vyrobeného k provádění určité práce, jež není vzhledem ke svým konstrukčním vlastnostem vhodné k přepravě osob ani zboží a které není strojním zařízením upevněným na podvozku motorového vozidla, **včetně vozidel s vestavbou a těžkých nákladních vozidel určených pro odstraňování poruch kritické infrastruktury prvků přenosové a distribuční soustavy v elektroenergetice. Na vozidla určená pro sběr odpadu a další činnosti při správě veřejného prostoru se tato výjimka nevztahuje.**“

Odůvodnění:

Nesouhlasíme s první částí poznámky v důvodové zprávě předkladatele, kde je u bodu č. 4, v § 2 odst. (3) písm. a) doplněna pozn. pod čarou č. 8 s tímto zněním: „**Do této kategorie vozidel ovšem nespádají např. vozidla s vestavbou určená pro odstraňování poruch sítí elektrického vedení nebo vozidla určená pro sběr odpadu.**“

Zásahovým vozidlům s vestavbou i těžkým nákladním vozidlům určeným pro odstraňování poruch sítí elektrického vedení by měla být udělena v rámci transpozice směrnice výjimka, bez které by nebylo možné zajistit co nejrychlejší opravu poruch sítí elektrického vedení v rámci údržby či havarijních stavů (vichřice, povodně atd.). Ve chvíli, kdy jsou v postiženém regionu mimo provoz dodávky elektřiny, nebylo by možné pro elektrovozidla zajišťující opravy elektrického vedení se dobít, ani poskytovat energii pro napájení nářadí nutného pro samotnou opravu vedení. Zásahová vozidla jsou vybavena měniči, které při chodu motoru poskytují osádce elektřinu (240V) pro napájení elektrického nářadí, pily, brusky, vrtačky, šroubováky, atd.

Pokud jde o doplnění písm. c) do § 2, odst. 3 a druhou část doplnění bodu 4, dle našeho názoru směrnice 2019/1161 s vozidly určenými pro svoz odpadu apod. počítá (viz např. tabulka č. 1 v příloze směrnice, která je rovněž obsažena v návrhu zákona). Podkategorie vozidel SS není explicitně ve směrnici uváděna, jelikož je tato podkategorie českým specifíkem.

Dále, pokud se podíváme do důvodové zprávy předkladatele, je u bodu č. 4, v § 2, odst. (3), písm. a) doplněna pozn. pod čarou č. 8 s tímto zněním: „**Do této kategorie vozidel ovšem nespádají např. vozidla s vestavbou určená pro odstraňování poruch sítí elektrického vedení nebo vozidla určená pro sběr odpadu.**“ I samotný předkladatel tedy s touto „výjimkou z výjimky“ počítá, avšak v textu zákona toto promítnuto není. Cílem námi navržené úpravy je tuto skutečnost napravit.

Současně uvádíme několik skutečností, které je možno využít pro doplnění důvodové zprávy. Vozidla, která by byla prostřednictvím této úpravy v zákoně reflektována, jsou provozována zejména v centrech měst a obcí. Využívána jsou několik hodin denně. Skýtají tudíž velký potenciál pro zkvalitnění životního prostředí občanů ČR (nižší lokální emise a hluchost). Významný pozitivní dopad lze očekávat ve snížení

ekologické a emisní zátěže ve velkých městech, ale také v menších městech a obcích, ve městech lázeňských a aglomeracích zatížených zvýšeným výskytem smogu a inverzních vlivů.

S ohledem na to, že vozový park uvedených vozidel pro veřejné a komunální služby nyní čítá přes 11 000 ks vozidel starších 10 let, z nichž více jak 90 % je vozidel starších 15 let (dle informací Svazu dovozců automobilů dostupných ke dni 31. 12. 2019) a bude třeba jeho obměna, měla by se tato příležitost využít a uvedená vozidla do působnosti zákona zahrnout.

Požizovací cena výše uvedených vozidel na elektrický pohon se dle současných informací pohybuje cca do 130 % ceny obdobných vozidel se spalovacím motorem splňujících emisní standard Euro 6. Současně mají elektrická vozidla nižší celkové náklady při zohlednění celého životního cyklu (TCO). Jejich doplnění do působnosti zákona by tak v celkovém součtu vedlo v delším časovém horizontu ke snížení celkových nákladů pro dotčené subjekty.

Tato připomínka je zásadní.

5. K § 3 písm. a) a § 4 odst. 2 písm. a)

Navrhujeme promítnutí předchozí připomínky do všech relevantních částí návrhu zákona.

Nové znění § 3:

„Za nízkoemisní vozidlo se pro účely tohoto zákona považuje

a) silniční vozidlo kategorie M1, M2, ~~nebo~~ N1 nebo vozidlo podkategorie SS do 3,5 t, které...“

Nové znění § 4:

„(2) Minimální podíly nízkoemisních vozidel činí

a) pro silniční vozidla kategorie M1, M2, ~~a~~ N1 a vozidla podkategorie SS do 3,5 t ...“

Odůvodnění:

Předchozí připomínku je třeba promítnout i do dalších částí návrhu. U vozidel podkategorie SS je nastaveno omezení do 3,5 t s ohledem na další kategorie, které jsou v dané pasáži zákona uvedené (kategorie N1).

Tato připomínka je zásadní.

6. K § 3 písm. b) a § 4 odst. 2 písm. b)

Žádáme o ujištění, že do povinného podílu nízkoemisních vozidel kat. M3 (přesněji do nízkoemisní poloviny podílu) lze zahrnout i vozidla na **stlačený zemní plyn CNG**.

Odůvodnění:

Na základě hromadících se dotazů žádáme o deklaraci možnosti započítání autobusů na zemní plyn do povinných kvót nízkoemisních vozidel kat. M3 (samozřejmě chápeme, že toto lze uplatnit jen pro polovinu kvóty, a ne pro druhou polovinu dle § 4 odst. 3).

Tato připomínka je zásadní.