**Stanovisko ČPS k návrhu materiálu**

**Návrh opatření na zlepšení struktury vozového parku v České republice**

(návrh zveřejněný SP ČR dne 16. 6. 2016)

Český plynárenský svaz (ČPS) předkládá stanovisko k návrhu materiálu jako sdružení, zastupující zájmy svých členů, právnických a fyzických osob, jejichž hlavní aktivity souvisí s plynárenským odvětvím v ČR. ČPS se dlouhodobě angažuje v podpoře užití zemního plynu jako alternativního paliva pro pohon vozidel. Zemní plyn vykazuje oproti klasickým pohonným hmotám příznivější emisní parametry (ať se jedná o spaliny i životní cyklus paliva) a jeho širší užití může přispět ke snížení závislosti na kapalných palivech, vyšší diverzifikaci zdrojového mixu pohonných hmot a k eliminaci některých nepříznivých dopadů na životní prostředí. Zemní plyn je rovněž jedním z alternativních paliv, s jehož rozvojem užití pro pohon vozidel počítá vládou přijatý strategický dokument Národní akční plán čisté mobility (NAP ČM).

Z předloženého materiálu není zcela jasný hlavní důvod pro jeho vznik, navržená opatření k omlazení vozového parku v ČR, stejně jako priorita identifikovaných problémů. Lze se jen dohadovat, zda důvodem vzniku materiálu je obecně snaha o zlepšení podmínek života občanů ČR snížením produkce škodlivin (zdraví obyvatel), snížení produkce skleníkových plynů (globální oteplování), neplnění mezinárodních závazků ČR (lokální překračování imisních limitů PM2,5, PM10, NO2, a VOC), zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu, nebo jde převážně o podporu automobilového průmyslu, případně o zvýšení příjmů do státního rozpočtu. Domníváme se, že materiál by měl být více strukturovaný, tj. měl by jasně definovat cíle, jejich prioritu a k těmto cílů přiřazovat opatření, popř. hodnotit 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.

Plánovaná opatření budou mít bezesporu dalekosáhlé dopady na řadu oblastí lidské činnosti. Opatření restriktivního charakteru budou mít dopady na slabší sociální vrstvy obyvatel (růst průměrného věku osobních vozidel je problém celé EU a důvodem pravděpodobně není všeobecný odpor k nákupu nových vozidel). U materiálu proto postrádáme hlubší komplexní pohled na celou problematiku, usazení do kontextu s ostatními antropogenními jevy a především hodnocení dopadu navržených opatření na životní prostředí, mobilitu, životy a zdraví obyvatel.

ČPS považuje za nejpalčivější problém emise nebezpečných škodlivin (PM2,5, PM10, NOx, CO, HC, VOC a benzo(a)pyren). Přijatá opatření by proto měla prioritně cílit na omezení provozu vozidel reálně produkující tyto emise, tedy vozidel využívající klasické pohonné hmoty, provozované bez katalyzátoru, bez filtru pevných částic, neplnící žádnou nebo nejnižší emisní normu.

Z tohoto důvodu ČPS podporuje tato navržená opatření:

O2 Příspěvek/Poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků, resp. systémů nakládání s vybranými autovraky.

O4 Podpora zavádění nízkoemisních zón.

O6 Zavedení příspěvku na trvalé vyřazení vozidla v ČR (od 1. 1. 2015 zánik vozidla) a zájmu o příspěvek na nákup vozidla na alternativní pohon.

V této souvislosti ČPS podporuje zachování osvobození vozidel s hmotností do 12 tun, používajících jako palivo CNG (stlačený zemní plyn) od silniční daně, jako významný motivační faktor pro rozvoj užití alternativních paliv. V souladu s NAP ČM, podporuje ČPS rozšíření daňového zvýhodnění i pro nákladní vozidla s hmotností nad 12 tun, používající jako palivo CNG nebo LNG (zkapalněný zemní plyn).

Za smysluplnou motivaci považuje ČPS program obměny vozového parku veřejné správy za vozidla s alternativním pohonem. 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.

Z uvedených důvodů ČPS podporuje navržená opatření:

O3 Analýza proveditelnosti operativního leasingu.

O7 Obměna vozového parku veřejné správy za vozidla s alternativním pohonem.

O8 Povinný podíl vozidel na alternativní pohon v rámci veřejných zakázek na nákup nových osobních a lehkých užitkových vozidel ve státní správě.

V případě podpory O7, která odkazuje na Národní program „Obměna vozového parku veřejné správy za vozidla s alternativním pohonem“ je uveden termín pro zavedení 2016/2017. Národní program snižování emisí ČR, schválený 2. prosince 2015 usnesením vlády č. 978, předpokládá trvání programu (dosažení cílů) až do roku 2020, resp. 2030. Současně uvádí, že k nákupu elektromobilů bude docházet až po roce 2017, kdy se předpokládá výrazné snížení cen baterií. Z předloženého materiálu není jasné, odkud byly převzaty navržené částky podpory pro jednotlivé druhy pohonů. Bez doplnění zdroje nebo relevantních argumentů považujeme navrženou výši třetinové podpory u vozidel CNG oproti elektromobilům za porušení principu technologické neutrality a zásadně nesouhlasíme s takto nastavenými částkami. Navíc je třeba zdůraznit, že s ohledem na existující poměrně širokou nabídku automobilů s pohonem na CNG a současnou hustotu pokrytí území ČR plnícími stanicemi CNG, která je díky plnění dobrovolné dohody o podpoře užití CNG ze strany plynárenských podnikatelů v současnosti dostačující (a nadále se rychle zvyšuje), by se významnější podporou vozidel na CNG vytvořili podmínky pro dosažení okamžitých žádoucích efektů. To neplatí u elektromobilů, které jsou sice z dlouhodobého hlediska perspektivní, ale v současnosti se vzhledem k hustotě dobíjecích stanic a především složení zdrojového mixu pro výrobu elektřiny v ČR míjí z pohledu cílů materiálu účinkem.

U zbývajících opatření, zejména pro jejich zjevné zaměření pouze na produkci CO2, má ČPS pochybnost o jejich přínosu k definovaným cílům. Jedná se o navržená opatření:

O1 Analýza zpoplatnění vozidel v České republice.

O5 Podpora nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí.

S cílem snížit emise CO2 vznikajících při provozu automobilů je vyvíjen nátlak na výrobce automobilů, kteří stanovené parametry plní řadou opatření, které se promítnou do prodejní ceny automobilů. Další motivací pro snižování emisí CO2 je nemalá výše spotřební daně, uvalená na pohonné hmoty. Zákazníci v daném segmentu vozidel tak v podstatě nemají možnost pořídit si vůz, který by nedosahoval pro danou výkonovou řadu minimálních emisí CO2. Smysluplnost dalšího zdanění vlastního provozu nebo registrace vozidla dle výše spotřeby paliva (emisí CO2) je diskutabilní. Úvahy o případném zavedení podobné podpory by neměly být navázány pouze na jeden polutant (CO2), ale především na všechny významné znečišťující látky produkované vozidly (PM2,5, PM10, NOx, CO, HC, VOC a benzo(a)pyren) a tedy zpoplatnit/zvýhodnit celkový emisní faktor vozidla. Zároveň by nastavení takového bonusu/malusu mělo zohledňovat parametry jako je kategorie vozidel, počet míst, užitečná hmotnost, objem, výkon apod. (sólo jízda v Hummer H1 může být luxus, dvou místný Smart však není řešením pro dříve běžnou rodinu).

Vozidla s alternativním pohonem by pro své celkově příznivější parametry škodlivých emisí měla být obecně osvobozena od povinností vyplývajících z opatření, navázaných na produkci emisí.

ČPS rovněž doporučuje rozšíření materiálu o opatření „Obměna vozového parku silniční hromadné dopravy za vozidla s alternativním pohonem“. V minulosti uskutečněné dotační programy na nákup autobusů na CNG přispěly ke zlepšení životního prostředí v nejhůře zasažených oblastech a i s jejich přispěním se podařilo v ČR zastavit růst průměrného věku vozidel v kategorii autobusy.

Praha 24. června 2016