



Zápis z 2. jednání Výboru pro udržitelnou dopravu RVUR

čtvrtek 5. 3. 2015, od 12:00 do 15:30 hod, Úřad vlády, nábřeží Edvarda Beneše 4, P-1, tiskový sál č. 47

Přítomné členky a členové: RNDr. Jiří Bendl, CSc., Ing. Vladimír Fišer, Ing. Karel Havlíček, Ing. Pavla Chmelová, Ing. Jarmila Johnová, MUDr., Mgr. Radomíra Jordová, Mgr. Jaroslav Kepka, Ing. Jaromír Marušinec, Ph.D., MBA; prof. Ing. Michal Mejstřík, CSc.; prof. Ing. Petr Moos, CSc. (místopředseda), Ing. Eduard Muřický NM, Ing. Jan Ruml, Ing. Vít Sedmidubský, MUDr. Radim Šrám, D.Sc., Mgr. Robert Veselý, doc. Ing. Michal Vojtíšek, Ph.D.; Ing. Jan Žůrek.

Zástupci členů a hosté: Ing. Jaroslav Martínek (CDV),

Omluveni: Ing. Tomáš Čoček, PhD., NM; RNDr. Jan Hovorka, PhD., Ing. Jiří Jedlička, MUDr. Helena Kazmarová, Mgr. Daniel Mourek, RNDr. Josef Postránecký, MUDr. Alena Šteflová, Ph.D., MPH.

Poznámka: Jaromír Marušinec přijel z Brna kombinovaně na kole a vlakem; Vít Sedmidubský na koloběžce a MHD; Jiří Bendl na kole; Michal Vojtíšek na kole, vlakem a MHD, Radomíra Jordová z Olomouce vlakem a MHD a většina větší či menší část cesty pěšky a v kombinaci s MHD a ojedinele s autem.

Průběh jednání:

1) Novým předsedou Výboru pro udržitelnou dopravu se stal namísto náměstka Milana Ferance **náměstek Tomáš Čoček** z Ministerstva dopravy (MD). Jednání v zastoupení NM Čočka řídil Vít Sedmidubský (MD).

2) Byla podána informace o jednání Rady vlády pro udržitelný rozvoj, konaná 19. 2. 2015, zápis a přílohy z RVUR rozeslány elektronicky (Jiří Bendl).

3) Před jednáním byly rozeslány **materiály se zaměřením na zdravotně rizikové emise** a na vliv emisí z motorové nafty a biodieselu ve směsích na reprodukční zdraví „Abnormalities in the Male Reproductive System After Exposure to Diesel and Biodiesel Blend“, dále komplexní materiál Michala Vojtíška „Vliv biopaliv na emise částic ze vznětových motorů“ a článek „Ekologie staví naftová auta na pranýř“ se zaměřením na zdravotně rizikové emise, které jsou jedním z hlavních důvodů nutného přechodu na čistší alternativní paliva (v příloze).

4) Byla podána informace o **Evropské dopravní politice** – Bílá kniha (2011), kdy EK připravuje revizi. Proběhla prvá setkání náměstků ministrů členských států. Probíhají první debaty o směřování procesu. V Bruselu proběhlo setkání s prezentací k zavádění moderních technologií a digitalizaci (Finsko), **k čisté mobilitě a alternativní dopravě s dobrými příklady z Německa**. Dánsko prezentovalo úvahy k veřejné osobní dopravě v podmínkách

čisté mobility a k problematice multimodální dopravy evropských přístavů vystoupilo Řecko. Obecně bude stálá potřeba zároveň energií šetřit, i když se přechází na čistou mobilitu (Vít Sedmidubský).

5) Národní akční plán čisté mobility (Eduard Muřický, MPO) a diskuse

NM Eduard Muřický podrobně seznámil výbor s přípravou Národního akčního plánu čisté mobility, který vzniká ve spolupráci **MPO, MD, MŽP, MMR, MF, MV**, s hasiči, výrobcí dopravních prostředků, dodavateli infrastruktury pro plnění **stlačeným zemním plynem (CNG), zkapalněným zemním plynem (LNG)** nebo **elektrického dobíjení**, dodavateli zemního plynu, dodavateli elektřiny a mnoha dalšími.

Materiál vzniká především na základě **Směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva**, která též ukládá vytvoření strategického dokumentu pro vývoj infrastruktury pro alternativní paliva, ve kterém jsou definované národní cíle. Vytvoření tohoto dokumentu je rovněž podmínkou pro financování do této oblasti ze strany EU.

Je snahou, aby vozidla na **čistá paliva (zemní plyn, elektřinu)** měla umožněný snadný pohyb v rámci všech zemí EU (jízdy na dovolené, služební cesty), aby se **snížila závislost dopravy na ropě**, aby se přispělo ke **snížování skleníkových plynů a především, aby v dýchací zóně obyvatel došlo ke snížování neudržitelných a velmi často nadlimitních koncentrací zdravotně rizikových látek, mutagenních a karcinogenních polyaromatických uhlovodíků (PAU, PAH), mikročástic PM10, PM2,5 a PM 1 a řady dalších škodlivin, které pocházejí z dieselových a benzinových motorů.**

Požadavky směrnice:

- a) Zajistit vybudování min. infrastruktury **veřejných dobíjecích stanic pro vozidla na elektrický pohon** (do r. 2020).
- b) Zajistit vybudování min. infrastruktury **plnicích stanic pro vozidla na CNG** nejlépe s maximální vzdáleností mezi plnicími stanicemi do **150 km**.
- c) Zajistit vybudování min. infrastruktury plnicích stanic pro **vozidla na LNG** (do r. 2025) – se vzdáleností mezi plnicími stanicemi do **400 km**.
- d) Zajistit vybudování min. infrastruktury pro **dodávku pobřežní elektřiny pro plavidla vnitrozemské plavby** nebo námořní lodě (do r. 2025).

Národní akční plán čisté mobility se zabývá alternativními palivy, která mají nižší zdravotně rizikové emise, navazuje na evropskou směrnici k alternativním palivům, na státní energetickou koncepci, státní politiku životního prostředí a na mnohé cíle ve zdravotnictví (WHO, Zdraví 2020). Motivuje též k jednotné standardizaci (zásuvek, zástrček, plnicích pistolí) na úrovni EU i v rámci světové standardizace.

Před zahájením meziresortního připomínkového řízení bude akční plán rozeslán členům výboru, po jednání s MF a po vnitřním projednání na MPO (Eduard Muřický ve spolupráci s Jiřím Bendlem).

Hlavní cíle jsou snížení emisí z dopravy ve městech, snížení závislosti na kapalných palivech a diverzifikace paliv. Je zde i příležitost pro české výrobce čistých technologií a značný exportní potenciál.

Na základě diskuse a inspirace z 1. Výboru pro udržitelnou dopravu bude plán rozpracován i pro říční dopravu (např. v Praze, kde je řada nevyhovujících emitentů rizikových látek z dieselových motorů).

Současný stav tradičního vozového parku v ČR na dieselové a benzinové motory je nevyhovující.

Elektromobilita: zapojení státu a municipalit je významné; na deset vozidel se uvažuje s jednou veřejnou dobíjecí stanicí. Dostatečná nabídka dobíjecí infrastruktury je limitující pro zájem veřejnosti. Je potřeba postupné zlepšení dojezdové vzdálenosti.

Stlačený zemní plyn - CNG: Emise škodlivých látek je minimální. Jedná se o druhou nejčistší běžně dostupnou technologii, která plynule navazuje na stávající výrobní postupy a kapacity. Zatím platí oprávněné „zvýhodnění“ nižší spotřební daně oproti benzínu a motorové naftě. Jen pomalu postupuje odstraňování barier z nepochopení pro garážové parkování vozidel na CNG, kdy mnohdy nemají povolen vjezd, i když je zemní plyn lehčí než vzduch a proto nedochází k jeho kumulaci, jako u propan-butanu (LPG), který je těžší než vzduch. Je oprávněnou snahou i po roce 2020 ponechat zvýhodnění spotřební daně na zemní plyn v dopravě. Ti co si pořizují tuto technologii, by měli mít jistotu i po roce 2020. Rovněž pro průmysl i výrobce infrastruktury. (Na Slovensku při neopodstatněném zrušení nižší „zvýhodněné“ spotřební daně, byly zmařeny dosavadní investice a snaha státu o zlepšování emisní situace v dopravě.

V operačních programech se počítá s rozvojem čisté mobility, čisté mobility veřejné dopravy (CNG, elektrobusy). Je žádoucí i rozšiřování flotily úklidových vozidel ve městech na CNG. Jsou podporovány firmy, které vyvíjejí čistší technologie, vlastní podnikovou dobíjecí a plnicí infrastrukturu, apod. Jsou však potřeba též legislativní změny.

Závěr: nevhodně aplikovaný zákon o veřejných zakázkách prakticky neumožňuje výběr čisté mobility, kdy nelze zohledňovat zásadní kritéria nízkých zdravotně rizikových emisí. Praxe a nevhodná aplikace zákona by měla být změněna a umožňovat výběr čisté mobility.

Ve spolupráci s MMR se pracuje na modernizaci legislativy, přímých podpor, dotačních titulech, metodice povolování různými úřady, které mají často odlišné postupy.

Hasičské záchranné sbory v ČR zatím uplatňují velmi přísná kritéria, probíhá testování, zahoření aut na CNG, k výbuchu však nedochází. Obdobné testy byly mnohokrát již provedeny v zahraničí a prokázaly, že technologie CNG je bezpečnější než benzinová.

Uživatelům čisté mobility je potřeba dát jasný signál (daňové úlevy a osvobození od některých daní a poplatků, mimořádné odpisy zrychlení odpisů), jelikož má čistá mobilita mnohé další výhody. Málo srozumitelné daně, bude potřeba během několika let modernizovat.

Závěry:

V jiných zemích je výše daní odvislá od emisí. Čím více emisí, tím větší platby. Je potřeba analyzovat tuto situaci a zkoumat silniční daň versus struktura vozového parku a zahrnout do plateb emise zdravotně rizikových látek.

Pro potřeby autoservisů a při výchově techniků a automechaniků je potřebné rozšiřování kvalifikací o nové prvky v dopravě (vysoké napětí, velké proudy el., elektromotory, talková zařízení).

Příkladný nákup vozidel čisté mobility státní správou je zásadním signálem a osvětou pro, podnikatelský sektor i fyzické osoby.

Opatření je potřebné provádět pro žádoucí urychlení rozvoje. Zároveň jsou žádoucí i přímé elektrizace železničních tratí; jsou i plynové železniční lokomotivy.

OP doprava podporuje zavádění stanic pro plyn i elektro dobíjecích stanic, IROP podpoří pořízení autobusů, v OP bude dále podpora pro městskou veřejnou dopravu, metro, tramvaje. EK váže podpory na plány udržitelné mobility měst, ty by však měly být cenově přiměřené. Podpora čisté mobility v Praze bude principiálně možná.

Podstatné jsou kampaně pro vysvětlování čisté mobility, pro podporu městské veřejné dopravy (MHD), pro rozvoj a výstavbu bezpečné infrastruktury pro cyklodopravu, sdílení vozidel více uživateli, systémy bike and ride a pro tvorbu plánů udržitelné mobility z hlediska zlepšování kvality ovzduší v dýchací zóně obyvatel a snižování hluku a podpora měst, aby se zabývali touto problematikou. MŽP podporuje vyhlášení nízkoemisních zón. Praha si může požádat o projekty ve vzdělávání i na zlepšení životního prostředí měst z hlediska dopravy.

Bude žádoucí a efektivní využívat inovativní finanční nástroje, sdružovat prostředky, kombinovat národní i evropské finanční zdroje a finančních institucí a používat je i opakovaně. **Do pracovní skupiny na podporu inovativních nástrojů je vhodné zapojit i MD a MŽP. Je navrženo, aby byl vytvořen tým pro bonifikaci projektů (zohledňování externích škod) na MF, aby tým disponoval instrumentáři nástrojů a pomohl s případnou kontrolou. (prof Moos, prof Mejstřík, poradce Hanzlík MF).**

Závěr:

Bylo konstatováno, že přínosy Akčního plánu budou pro společnost obrovské.

6) Další možnosti podpory alternativní mobility s minimálními emisemi zdravotně rizikových látek a širší diskuse k Akčnímu plánu

Znečištění ovzduší v Praze – situace Spořilov

60% obyvatel ČR je zatíženo benzo(a)pyrénem, u velkých měst z dopravy, u menších měst se příkládají i lokální topeniště na uhlí.

Vliv znečištění na zdraví v Praze je zejména z dopravy, rovněž je tomu tak ve zvýšené míře i na Spořilově, kterým prochází tři vysokokapacitní komunikace v bezprostřední blízkosti.

Závěry:

Do dostavění okruhu (r. 2020) jsou důležitá jakákoli opatření na zlepšení situace. Je potřeba a v moci magistrátu přednostně umisťovat autobusy veřejné dopravy na CNG nebo elektrobusy do této oblasti. Uvažovat o vyhlášení účinné nízkoemisní zóny, snižovat rychlost v přilehlých kritických úsecích a pod.

MD vyhodnotilo výstavbu obchvatu pro Spořilov jako prioritní. Problematika je s velkou urbanizací a obtížností kudy vést obchvat a kde se naráží na místní zájmy. Kompetence je na MD a magistrátu. SFDI již některá opatření financoval.

MPO bude s magistrátem jednat, pražské komunální služby mají již alespoň některé úklidové vozy na CNG. Je připravován materiál pro obnovu vozového parku k čistším technologiím.

Závažná je problematika špatného emisního stavu reálného vozového parku na ulicích. Na Slovensku je např. 11 let průměrné stáří vozidel, v ČR však 14 let vlivem zavedení šrotovného na Slovensku.

Studie TUV ukazuje, že vozy EURO 0 a EURO 1, i když ujedou relativně málo km, přesto plodí až 40 procent emisí a navíc jsou nebezpečné při haváriích.

Poplatky se plánují rozšířit z EURO 2 i na EURO 3, které též přestává emisně vyhovovat.

Závěry:

Dle odhadu je polovina nezdravých emisí a částic např. na Spořilově z vozidel, které jsou v nevyhovujícím technickém stavu, jsou špatně seřízená, nezákonně upravená. Je potřeba aktualizovat metodiku k provádění technických kontrol (STK) tak, aby byly detekovány vozy, které mají přečipované řídicí jednotky, nezákonně odmontované katalyzátory, odmontovány filtry částic a mají emisně nevyhovující stav z hlediska PAU a mikročástic.

Je potřeba vyžadovat emisně dobrý technický stav a provádět kontrolou i na silnicích u tranzitní dopravy a u vozidel registrovaných v zahraničí, která projíždějí. Tato opatření pro zlepšení jsou rychlá a technicky proveditelná, ekonomická a efektivní. Na základě kontroly pak nepovolovat nevyhovujícím vozům průjezd do ČR nebo například Prahou.

Jeden neseřízený nebo nevyhovující vůz znehodnocuje úsilí mnoho vozů, rovněž tak benzinové křovinořezy, fukary, stavební stroje, multikáry, kompresory, lodní motory. Program pro obnovu vozového parku by měl řešit i problematiku stavebních strojů, u kterých je průměrné stáří dokonce větší než 25 let.

Je třeba dovybavovat starší ještě fungující vozidla a autobusy emisními filtry mikročástic, než budou odepsány, dojde tak rovněž ke zlepšení.

CNG technologie v Abú Dhabí, kde je např. 5000 vozů taxi, kdy se na dodání podílejí i Vítkovice, vše funguje skvěle i při vysokých teplotách 55C. V cisternách je plyn převážen do stanic bez vybudovaného potrubí.

Závěry:

Čtvrtina dopravní práce je pěší doprava, která je nejčistší způsob dopravy. Je potřeba vytvářet zároveň vhodné podmínky i pro ni. Celkově redukce pohybu aut, i když budou čistými vozidly, bude stále potřebná vzhledem k vytváření méně hlučného prostředí měst, ke zvyšování bezpečnosti ve městech, k odstraňování kongescí, ke zlepšení podmínek pro veřejnou dopravu a cyklistickou dopravu. Zklidnění i vyčištění dopravy umožní i větší rozvoj nemotorové dopravy.

MŽP plánuje zohlednit čistou mobilitu i v oblasti nemotorové dopravy.

Je důležité zapojit kraje i obce, které mají vazbu na připravované plány, bude potřeba celá řada předpisů. Užitečný může být praktický pilotní příklad a pilotní projekt včetně přiměřených finančních nákladů např. ideální garáže, které by pomohly s implementací. Opatření omezující individuální motorovou dopravu se zaměřením na emise např. v Římě, Soulu velice pomohla.

Je paradoxní, že Dopravní podnik z Ostravy po veškerém úsilí MŽP, MPO směrem k EU podpořit čistou mobilitu na Ostravsku a zlepšit tak nevyhovující imisní situaci dodáním z veřejných prostředků výrazně dotovaných 100 autobusů na CNG, si vybral dovozce z Polska a nevybral si ani jednoho z 2 kvalitních českých výrobců. Lze zároveň i konstatovat, že právě Polsko, je významným znečišťovatelem ovzduší ve Slezské pánvi i Ostravsku (!)?

Je již 80 plnicích veřejných stanic na CNG, proto cíl vycházející ze směrnice EU do roku 2020 je relativně reálný.

Závěry:

Je potřeba se věnovat i čisté mobilitě pro přepravu zboží.

Závěry:

Současná propagace by měla též ukazovat, že benzinový motor je alespoň o něco lepší než dieselový, jinak je uživatel reklamou veden k nevhodným dieselovým motorům. Pokračující vyladování technologií má rovněž stále určitý potenciál. Osvěta je zásadní pro ovlivňování trhu, propagace by se měla soustředit na emisně vhodnější dopravu z hlediska zdravotních dopadů.

Původně USA dieselové motory prakticky neumožnilo rozvinout vzhledem k mutagenitě a karcinogenitě emisí a nastavilo velmi přísné limity. Moderní filtry částic u dieselových motorů pak začínají umožňovat plnění těchto limitů. **V Evropě však došlo k nezvládnutí legislativy pro dieselové motory a Evropa nevytváří dobrou obranu před nebezpečnými emisemi s dieselových motorů.**

Závěry:

Zatím není dostatečný rozvoj bezpečné infrastruktury pro cyklo dopravu. Města při zpracovávání akčních plánů by měla zohledňovat škodlivé emise, hluk a využívat nejlepší příklady.

Akční plány městské mobility jsou vyžadovány z evropské úrovně. Vypracovává se metodika. Cílem je snížení imisní zátěže obyvatel, snížení hluku a snížení nehodovosti, podpora veřejné dopravy a nemotorové dopravy.

Závěry:

Studené starty jsou velkým emisním problémem, kdy během asi celé poloviny roku za chladného počasí jsou emise z dieselových a benzinových motorů mnohonásobně vyšší než uváděné a při krátkých jízdách po městě tak výrazně zatěžují v kritické době veškeré obyvatele a děti při cestě do škol včetně vlastních posádek. Je potřebné maximálně snižovat počet krátkých zbytných jízd auty.

V kongescích (dopravních zácpách), kdy se snižují teploty katalizátorů dieselových motorů, dochází rovněž k vysokým měrným emisím rizikových látek.

Závěry:

Význam územního plánování je velký i pro snižování emisí. Rozrůstání měst do oblastí bez páteří železniční dopravy vytváří závislost na individuální emisně náročné dopravě. Rovněž Intenzita dopravy by měla být regulována tak, aby se netvořily kongesce a rovněž aby předimenzovanou infrastrukturou nedocházelo k indukci další zbytné dopravy.

Náhrada cca 6 Tg nafty a benzínu za paliva, která mají menší negativní dopady na zdraví je velkou výzvou pro pestrou škálu různých opatření. Veškeré strategie směřující k alternativě jsou vítány.

Jako významné se ukazuje zapojení MF pro nastavení vhodného daňového systému, který by zohlednil různé externí škody. Je třeba vymyslet jednoduchý a nezneužitelný systém daní nebo poplatků. Je zřejmé nezvyšovat předčasně spotřební daň na zemní plyn, aby nedošlo ke znehodnocení investic ke snižování externích škod na zdraví a majetku.

Neopakovat chybu Slovenska, které předčasně zavedlo nepřiměřenou spotřební daň na zemní plyn v dopravě a tím zmrazilo dosavadní investice a včasný přechod na neropnou dopravu.

Expertní odhad externích škod na zdraví způsobovaný benzinovými a naftovými

motory: U konzervativního odhadu je v ČR asi 8000 předčasných úmrtí vlivem mikročastic, kdy 2/3 pochází z vozidel (z emisí benzinových a dieselových motorů). Při kalkulaci 20 milionů Kč za ztracený život (OECD) tvoří roční externí škody jen ze ztráty životů 100 miliard Kč. Rozpočteno by se jednalo buď o daň 10 000 Kč na benzinové nebo naftové vozidlo, nebo 15 až 20 Kč na jeden litr motorové nafty nebo benzínu. Jsou však i další externí škody na zdraví, únava obyvatel, vysoká nemocnost, snížená produktivita, škody na majetku, genetické poškození, kdy vyrovnání těchto škod tvoří až další násobky ceny paliva. **Nejméně o tyto externí škody, by měla být rozdílně vyšší sazba spotřební daně pro naftu a benzin oproti nižší sazbě zemního plynu, který nevytváří tak vysoké externí škody na zdraví.**

Závěry:

Pro zdárný vývoj v dopravě a pro daňovou neutralitu je zásadní nezvyšovat spotřební daň na zemní plyn v dopravě vzhledem k jeho nízkým externím škodám a zároveň je potřebné v podstatně větší míře internalizovat externí škody z dieselových a benzinových motorů do spotřební daně motorové nafty a benzínu a to ve větší míře než doposud a narovnat tak ekonomické podmínky. Pro dlouhodobé investory i pro obyvatele se jedná o zásadní jistotu pro orientaci k čistší mobilitě i pro období po roce 2020.

7) Pracovní skupiny

Předsedou pracovní skupiny pro udržitelnou nákladní dopravu byl ustanoven Vít Sedmidubský. Připravuje se nová koncepce, podpory logistiky z veřejných zdrojů a komplexní řešení komodality. Spolupráce s odborem drah a dalšími.

U ostatních pracovních skupin lze navázat na předchozí pracovní skupiny např. k čisté mobilitě.

Závěr:

Zájemci o činnost v pracovních skupinách se přihlásí mailem na adresu Bendl.Jiri@vlada.cz a ve stručné větě připojí expertní zaměření.

Při zasedání výboru jsou vítány stručné nové informace a presentace z oblasti expertního zaměření členů nebo hostů k tématům udržitelné dopravy.

Další účast MMR v pracovních skupinách je vítána (stavební zákon).

8) Různé

Termín jednání ve čtvrtek od 12 hod členům vyhovuje s maximem soustředění do prvních 2 hod. vzhledem k dojíždějícím. Předsedající poděkoval všem za aktivní spolupráci a bohatou diskusi.

Zapsal: Jiří Bendl, tajemník Výboru pro udržitelnou dopravu

Přílohy:

- 1) Presentace NM Eduarda Muřického k Národnímu akčnímu plánu čisté mobility.
- 2) Vliv emisí z motorové nafty a biodieselu ve směsích na reprodukční zdraví „Abnormalities in the Male Reproductive System After Exposure to Diesel and Biodiesel Blend“
- 3) Michal Vojtíšek „Vliv biopaliv na emise částic ze vznětových motorů“
- 4) Ekologie staví naftová auta na pranýř