

Ministerstvo životného prostredia SR  
Nám. Ľ. Štúra 1  
812 35 Bratislava

Dňa 4. mája tohto roka bol schválený zákon [Zákon o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a o zmene a doplnení niektorých zákonov](#) so splatnosťou už od **2.8.2021**:

1. Tento zákon upravuje minimálny percentuálny podiel ekologických vozidiel pri zadávaní nadlimitnej zákazky pri verejnom obstarávaní a zabezpečovaní poskytovania služieb vo verejnom záujme – čiže i zvoz odpadov pre mestá a obce.
2. Tento zákon sa vzťahuje na vozidlo kategórie M1, M2, M3, N1, N2 alebo N3. Zvozové vozidlá, ktoré vykonávajú zber odpadov sú kategórie N2 (od 3,5t do 12t) a predovšetkým N3 (nad 12t)
3. Ekologickým vozidlom je :
  - a. vozidlo kategórie M1, M2 alebo N1, ktoré do 31. decembra 2025 nepresahuje emisný limit CO<sub>2</sub> vo výške 50 g/km a 80 % emisných limitov pre látky znečisťujúce ovzdušie v reálnych podmienkach jazdy alebo od 1. januára 2026 nemá žiadne emisie CO<sub>2</sub>,
  - b. vozidlo kategórie M3, N2 alebo N3, ktoré využíva alternatívne palivo,
  - c. vozidlo kategórie M3, N2 alebo N3 bez spaľovacieho motora alebo so spaľovacím motorom, ktoré emituje menej ako 1 g CO<sub>2</sub>/kWh, merané podľa osobitného predpisu, alebo ktoré emituje menej ako 1 g CO<sub>2</sub>/km, merané podľa osobitného predpisu; také vozidlo je súčasne vozidlom s nulovými emisiami,
4. Minimálny podiel pre referenčné obdobie podľa § 3 ods. 1 písm. a) prvého bodu je
  - a. 22 % pre vozidlo kategórie M1, M2 a N1,
  - b. 8 % pre vozidlo kategórie N2 a N3,

Prečo nevieme uvedené body zákona splniť :

Zvozové vozidlá, ktoré vykonávajú zber odpadov sú kategórie N2 a N3. Pre tieto kategórie bohužiaľ sú v SR veľmi obmedzené možnosti používania :

- a. Alternatívny pohon – električka – bohužiaľ takéto vozidlo kategórie N2 alebo N3 na elektrický pohon je zatiaľ na trhu nedostupné.
- b. Spaľovací motor, ktoré emituje menej ako 1 g CO<sub>2</sub>/kWh, merané podľa osobitného predpisu, alebo ktoré emituje menej ako 1 g CO<sub>2</sub>/km – také vozidlo sme nikde nenašli, najnovší spaľovací motor EURO6 má parameter CO<sub>2</sub> niekde okolo 60g CO<sub>2</sub>/tonokilometer. Tento údaj nie je ani v TP a ani výrobca ho nevie určiť. Dokonca i ministerstvo dopravy to má na svojich stránkach: [Uvedené predpisy platia iba pre motorové vozidlá kategórie M1 a N1. Pre iné kategórie vozidiel v súčasnosti neexistujú predpisy na meranie spotreby paliva a emisií CO<sub>2</sub>.](#)
- c. Jediný v súčasnosti dostupný alternatívny pohon je CNG. Čo sa ale stáva **pre nízke pokrytie čerpacích staníc nereálne**. Najbližšie čerpacie stanice od miesta výkonu sú niekde aj 100 km i viac.
  - verejných ČS prevádzkovaných SPP je do 15ks, z toho len asi na piatich je možnosť tankovať nákladné vozidlo, ostatné nedosahujú požadovaný tlak na tankovanie nákladných vozidiel
  - pri súkromných čerpacích staniaciach nie je istota možnosti natankovania
  - vzhľadom na vzdialenosť čerpacích staníc by veľké množstvo nákladných vozidiel dve tretiny CNG spotrebovalo len na cestu na ČS a späť.
  - ak chcete objednať vozidlo s pohonom CNG, výrobca vám vie zabezpečiť najmenej **ročnú dodáciu lehotu podvozku**. Nehovoriac o tom, že takéto špecifikácia je o 15% drahšia, čím sa tieto náklady premietnu do cien pre mesto a občanov. A samozrejme i náklady za trasy na tankovanie.

Daný zákon dáva mestám (tým, že je to povinnosť pri nadlimitnej zákazke VO) neriešiteľnú situáciu, nakoľko nevie zabezpečiť splnenie požiadaviek zákona.

Preto Vás žiadame, aby ste predmetný zákon upravili. Aby pre zvozové vozidlá, ktoré vykonávajú tento servis pre mestá a obce bola urobená výnimka z tejto povinnosti. Poprípade, aby bola posunutá účinnosť, až budú na trhu dostupné vozidlá kategórie N2 či N3 na alternatívny pohon, a dobudovaná sieť čerpacích staníc na CNG.

V Skalici dňa 24.9.2021

Mgr. Peter Kuba,  
prezident ZOVP SR