

EU zpřísní limity nákladním vozidlům a autobusům. Evropská unie opakuje stejné chyby

Brusel, 10. dubna 2024

Evropský parlament dnes bude schvalovat regulaci, která zpřísní stávající normy emisí skleníkových plynů z nákladních vozidel a autobusů.

Navrhovaná opatření pro výrobce nákladních vozidel představují ambiciózní cíle snižování emisí o 45 % do roku 2030, 65 % do roku 2035, a dokonce 90 % do roku 2040. Výrobci tak budou nuceni revidovat své stávající modely a vyvíjet nové technologie, což povede ke značným nákladům. To může negativně dopadat i na konkurenceschopnost evropského průmyslu, zejména ve srovnání s ostatními trhy.

Dalším důležitým aspektem je otázka nabíjecí infrastruktury. Rychlý přechod na vozidla s nulovými emisemi vyžaduje rozsáhlé investice. Omezená kapacita elektrického rozvodného systému a infrastruktury pro dobíjení představuje výzvu při rozšiřování flotil elektroautobusů na masovou úroveň v tak krátkém časovém horizontu. Tyto náklady budou velmi významné a mohou zatížit státní i místní rozpočty, což by nejvíce pocítili daňoví poplatníci.

„Procentuální navyšování cílů je obrovskou překážkou jak pro výrobce nákladních vozidel, tak v konečném důsledku i například pro cestující městskou hromadnou nebo meziměstskou dopravou, kteří si budou muset sáhnout hlouběji do peněženky,“ vysvětluje **Ondřej Kovařík**, člen Výboru pro dopravu a cestovního ruchu a přibližuje další zásadní problém, který nařízení mění: *„Do nařízení byl nově vložen samostatný cíl, aby do roku 2035 všechny nové městské autobusy byly bez emisí, což je z našeho pohledu naprosto nereálné.“*

Autobusová doprava není na tak razantní změny připravena

Kovařík argumentuje tím, že sice v městské dopravě již existují bezemisní modely, ale jejich rozšíření do roku 2035 a mezicíl 90 % do roku 2030 je nemožné kvůli omezené kapacitě sítě a nedostatku zdrojů pro dobíjení. Dopravci ve veřejné dopravě navíc mají dlouhodobé smlouvy s jasným modelováním cen a navýšení ceny kvůli požadavkům na bezemisní vozidla není uznatelné.

„Více než devadesát procent bezemisních městských vozidel je financováno dotačními tituly IROP a ITI, které nespádají do období do roku 2030. Nové žádosti o dotace budou možné totiž až po roce 2029, s realizací v období 2030–2036. Nicméně vzhledem k dalším faktorům jako je například dobíjecí infrastruktura, stále přetrvává má obava, že ambice EU mohou městskou hromadnou dopravu výrazně zdražit. Řada měst si takové náklady prostě nebude moci dovolit,“ doplňuje Kovařík.

Chybí důraz na technologickou neutralitu

U hlasovaného nařízení se podle kritiků opakují stejné chyby, které se objevily již při přijetí Eura 7. *„Návrh vůbec nerespektuje technologickou neutralitu, omezuje nebo pomíjí dostupná řešení. Aby byl návrh přijatelný, bylo by dnes nutné podpořit pozměňovací návrhy na začlenění alternativních CO₂ neutrálních palív. Ať už jsou syntetického nebo biologického původu. Bez*

TISKOVÁ ZPRÁVA

nich reálně hrozí, že silniční přeprava v jakékoliv podobě přestane být dostupnou. Kamion na baterky dnes skutečně daleko nedojede," popisuje Kovařík.

Podle člena frakce Renew je uznávání všech udržitelných zdrojů a zachování technologické neutrality klíčové. *„Potřebujeme nastavit rovnováhu mezi ambiciózními cíli a praktickou implementací. I proto jsme navrhli změny pro zavedení metodologie pro hodnocení CO₂ emisí nově registrovaných vozidel, včetně korekčních faktorů uhlíku. Tyto změny by přinesly výhody nejen spotřebitelům, ale i malým a středním podnikům včetně průmyslu při přechodu na čistší nákladní vozidla. Koneckonců, tento přístup měl být reflektován i u Eura 7, ale Parlament jej nepodpořil. Uvidíme tedy dnes, jestli pozměňovací návrhy projdou" uzavírá Kovařík.*

Ondřej Kovařík

Poslanec Evropského parlamentu

Renew Europe Group (za Ano 2011)

Hospodářský a měnový výbor

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Výbor pro občanské svobody, spravedlnost a vnitřní věci

Rue Wiertz 60, WIB 07M019

B - 1047 Brussels

T: +32 228 45923

E: ondrej.kovarik@ep.europa.eu

www.europarl.europa.eu