

# Naplnění ambiciózní dohody o snižování emisí CO<sub>2</sub> pro nákladní vozidla a autobusy nebude realizovatelné bez přijetí motivačního rámce na národní úrovni

Praha, 19. ledna 2024

**Včerejší politická dohoda k návrhu cílů CO<sub>2</sub> zakotvuje velmi ambiciózní časový plán dekarbonizace pro těžká nákladní vozidla a autobusy. Bez současného nastavení efektivního národního rámce pro jejich provoz, bude ohrožena jeho úspěšná realizace i ekonomika odvětví přepravy zboží a osob.**

*„Cíle v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub>, vedoucí k dekarbonizaci nákladní dopravy mají naši plnou podporu. Nezbytně však musí být doplněny národními podmínkami k jejich praktické realizaci. Na úspěšnou zelenou transformaci nestačí jen ambiciózní emisní cíle, ale je nutná adekvátní a stejně ambiciózní podpora průmyslu, státních i soukromých dopravců a rozvoj specifické dobíjecí infrastruktury určené pro nákladní vozidla a autobusy“, říká Zdeněk Petzl, výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu.*

Mezi klíčové podmínky úspěšné dekarbonizace těžké osobní a nákladní dopravy patří mimo značných investic do výroby a vývoje samotných vozidel i výstavba specifické dobíjecí a plnicí infrastruktury. Ta musí zohlednit požadavky na větší velikost vozidel, jejich baterií i specifických potřebných lokalit pro dobíjení a plnění. Nedílnou součástí je pak nastavení takového národního systému fiskálně motivačních opatření, který podpoří ekonomiku provozu těchto vozidel u dopravců. Minimálně v této ranné fázi nelze zapomínat ani na potřebu realizace národního programu podpory nákupu bezemisních vozidel, kterou EU předvídá z Modernizačního fondu. Bez toho, aniž bychom si doma tento rámec, který by podpořil poptávku po modelech nákladních vozidel a autobusů s nulovými emisemi rychle a efektivně nastavili, bude dosažení stanovených cílů nemožné, zejména s přihlédnutím k ambicióznímu časovému harmonogramu.

Aby bylo dosaženo emisních cílů, které návrh stanovuje např. již k roku 2030, bude muset na evropských silnicích být v provozu více než 400 000 bateriových a vodíkových nákladních vozidel a autobusů, tedy nejméně třetina nově registrovaných vozidel budou muset tvořit modely s nulovými emisemi. K tomu je potřeba mít v Evropě nejméně 50 000 vhodných dobíjecích stanic (většina z nich s megawattovými nabíjecí systémy) a nejméně 700 vodíkových plnicích stanic.

To bude pro dopravce nevyhnutelně znamenat zvýšení vstupních nákladů na nákup nových vozidel a na zabezpečení dobíjecí infrastruktury. Nabízí se otázka, jaký to bude mít dopad na cenu přepravovaného zboží či cenu přepravného pro občany? Drtivá většina zboží (cca 70-80 %) je na území ČR, potažmo EU přepravovaná právě silniční dopravou. Máme za to, že bez dostatečné podpory ze strany EU a státu na podporu dopravců a provozovatelů veřejné dopravy, opravdu hrozí skokové zdražení přepravovaného zboží a zhoršení ekonomické konkurenceschopnosti národních dopravců, vůči jejich zahraniční konkurenci. Zhorší se také schopnost státu naplňovat své klimatické závazky, včetně Národního akčního plánu čisté mobility.

Dekarbonizace těžké nákladní dopravy vyžaduje společné úsilí různých zúčastněných stran v celém dopravním ekosystému. Výrobci vozidel a jejich dodavatelé v něm hrají zásadní roli a značnými investicemi do zvyšování sériové výroby bezemisních nákladních vozidel a autobusů dělají vše proto, aby tato vozidla byla v dostatečně rychlém času dostupná. Zároveň však spoléhají na schopnost a možnosti svých zákazníků nakupovat a provozovat nová bezemisní vozidla, která nahradí ta starší, jež v současnosti jezdí po silnicích.

V dalších obdobích bude český autoprůmysl i nadále sledovat plnění klíčových podmínek tak, aby mohlo být zajištěno splnění nastavených cílů. Stejně tak se musí Evropská komise a zejména členské státy zavázat k pokroku a zajištění včasného odstranění nedostatků a posílení podpory této složité transformace tak, aby odpovídala ambiciózním klimatickým cílům a podařilo se nám společně dosáhnout stanoveného dekarbonizačního cíle.

Výše uvedený text je komentářem Sdružení automobilového průmyslu k předběžné dohodě, její formální schválení je stále ještě před námi.

---

Sdružení automobilového průmyslu je dobrovolné sdružení společností zapojených do výrobního řetězce automobilového průmyslu České republiky. Sdružuje také subjekty aktivní ve výzkumu a vývoji, testování a certifikaci, vysoké školy a další poskytovatele služeb, kteří mají zájem aktivně přispívat k rozvoji českého automobilového průmyslu. Sdružení vytváří platformu pro jejich vzájemnou komunikaci a podporu společného cíle – zabezpečení trvalé konkurenceschopnosti sektoru.

Automobilový průmysl je nejvýznamnějším odvětvím zpracovatelského průmyslu České republiky, na jejím HDP se podílí téměř 10 procenty. Přímou zaměstnává zhruba 180 tisíc pracovníků, nepřímou, tedy včetně navazujících oborů, téměř 500 tisíc. V roce 2023 bylo v České republice vyrobeno 1 423 979 silničních vozidel všech typů, z nichž 1 397 816 představovaly osobní automobily. Více informací o českém automobilovém průmyslu najdete na [www.autosap.cz](http://www.autosap.cz).

---