

## Reakce AutoSAP na včerejší hlasování EP o snižování emisí CO<sub>2</sub> z nákladních automobilů

**Výsledek včerejšího hlasování o pozici Evropského parlamentu k návrhu nařízení, které stanoví emisní normy (CO<sub>2</sub>) pro nová těžká užitková vozidla, nereflektuje komplexnost tohoto segmentu ekonomiky a jeho reálné možnosti v rámci vývoje a produkčních cyklů. Nehledí také na řadu nedořešených problémů, jako jsou adekvátní a čisté energetické zdroje, nutnost kompletně vybudovat dobíjecí infrastrukturu, či již vložené investice do jiných alternativních paliv. Jde například o metan, který nabízí řešení snižující závislost EU na ropě a současně větší spolehlivost.**

Pokud by se Evropským parlamentem schválené emisní cíle (**- 20 % k roku 2025 a nejméně - 35 % k roku 2030 oproti roku 2019**) objevily v konečné podobě nařízení, vedly by dle názoru AutoSAP jednoznačně k nutnosti zařazení velkého počtu elektrických nákladních vozidel. Pro jejich prodej však chybí jak dostatečné zdroje na nákup či budování infrastruktury, tak ochota zákazníků, které trh nutí uvažovat především ekonomicky. Důsledkem by nepochybně bylo navýšování cen dopravy a tím i spotřebitelských cen nebo další růst stáří vozového parku.

Výkonný ředitel AutoSAP Zdeněk Petzl k tomu řekl: *„Podobně jako v případě osobních automobilů a dodávek, je Evropský parlament v případě těžkých užitkových vozidel ještě přísnější ve svých návrzích než Evropská komise. Bude proto nyní na ministrech životního prostředí členských zemí, aby schválili pozici Rady EU, která bude realističtější, a nebude, na rozdíl od Evropského parlamentu, zavádět protitržní aspekty (např. povinnost výrobců prodávat významný podíl nízkoemisních, tedy elektrifikovaných, vozidel).“*

I když se výrobci nákladních automobilů hlásí k co nejrychlejší dekarbonizaci nákladní dopravy, upozorňují na to, že například rychlé budování dobíjecí infrastruktury není vzhledem k technickým parametrům i velkým finančním nákladům v řadě případů reálné. ACEA také upozorňuje, že výrobci potřebují čas na vývoj vozů, a že zrychlení vývoje a narušení vývojového cyklu přináší další rizika.

Tempo snižování emisí v dopravě musí být realizováno s ohledem na možnosti investic členských států, stabilitu jejich ekonomik a zajištění spolehlivé přepravy zboží za přiměřené náklady.

Řadu argumentů automobilového průmyslu, který opakovaně nabádá k vyváženému a komplexnímu posuzování všech dostupných informací a přístupů, nakonec podporuje i aktuálně zveřejněná studie Mezinárodní energetické agentury: World Energy Outlook, dostupná [ZDE](#), (např. pokud jde o realisticky odhadovaný poměr paliv používaných v nákladní dopravě, u něž nelze elektrifikaci očekávat před rokem 2040).

---

Pro další informace prosím kontaktujte:

Ing. Miroslav Konvalina  
T: +420 739 764 192  
E: konvalina@autosap.cz