



ELEKTRONICKÝ

SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

II/2024

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

Obsah:

Ekologizace silniční dopravy – stav na počátku roku 2024

Úvod	str. 2
Evoluce nebo revoluce	str. 2
Zvažuje se zavedení minimálních kvót	str. 3
Limity pro přívěsy	str. 3
Stále panuje nejistota	str. 4
Metodika měření emisí	str. 5
Závěr	str. 6

info@svazspedice.cz

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8a, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: www.svazspedice.cz

TÉMA: Dekarbonizace silniční dopravy

1. Úvod

Vyjednavači Evropského parlamentu a předsednictví Rady EU se dohodli na limitech emisí CO₂ pro těžká užitková vozidla po roce 2040. Bylo zároveň vyřčeno, že těchto limitů nelze dosáhnout při použití nízkoemisních nebo klimaticky neutrálních paliv, jako jsou e-paliva, jiná syntetická paliva nebo některá biopaliva; způsobilost těchto paliv však bude znovu projednána v rámci revize v roce 2027. Kompromisní text se může stát zákonem, pokud jej schválí plénum EP a členské státy EU.

2. Evoluce nebo revoluce? (uvidíme...)

Podle dohody mohou nová nákladní vozidla s hmotností nad 7,5 tuny registrovaná v EU od roku 2040 vypouštět v průměru maximálně 10 % emisí CO₂ na výrobce z roku 2019. Současné nařízení stanoví, že výrobci nákladních vozidel musí od roku 2025 snížit emise CO₂ o 15 % oproti roku 2019 a od roku 2030 o 30 %. Nová verze zvyšuje cíl pro rok 2030 na 45 procent a od roku 2035 to musí být 65 procent.

Podle dohody jsou vozidla s nulovými emisemi taková, která vypouštějí maximálně 3 gramy oxidu uhličitého na tunokilometr. Této hodnoty mohou výrobci dosáhnout pomocí elektromotorů, které jsou poháněny bateriemi, trolejovým vedením nebo palivovými články, nebo pomocí vodíkových spalovacích motorů.

"Místo toho, abychom umožnili soutěž mezi nejlepšími technologiemi, opět říkáme: všechny sázky jsou zrušeny. Neexistuje žádné ustanovení o náhradní variantě. Je to hazard na zádech našeho průmyslu," kritizoval Jens Gieseke (CDU), mluvčí pro dopravní politiku skupiny

CDU/CSU v Evropském parlamentu. Zákodárci EU se však dohodli, že nové nařízení o mezních hodnotách musí Evropská komise v roce 2027 přezkoumat. Úřad má rovněž prozkoumat, jak by mohla být povolena těžká užitková vozidla, která jezdí výhradně na klimaticky neutrální paliva, a zda lze tato paliva zohlednit prostřednictvím "uhlíkového korekčního faktoru", aby bylo možné dodržet limity CO₂ pro vozový park. V roce 2027 Komise rovněž navrhne jednotná pravidla pro uznání dodatečně upravených nákladních vozidel s dieselovými motory jako vozidel s nulovými emisemi.

3. Zvažuje se zavedení minimálních kvót

Komise dále posoudí, zda by provozovatelé velkých vozových parků měli mít povinnost provozovat minimální počet vozidel s nulovými emisemi. Podle informací (DVZ hodlá) Komise do konce března zahájit veřejnou konzultaci na toto téma a ve druhém čtvrtletí roku 2025 předložit doporučení.

Podle Komise by kvóty pro vozidla s nulovými emisemi mohly urychlit přechod na mobilitu šetrnou ke klimatu. International Road Transport Union (IRU) na druhé straně upozorňuje, že tyto kvóty porušují základní práva na vlastnictví a svobodnou volbu podnikatele.

4. Limity pro návěsy a přívěsy

Nové nařízení též zavádí nové limity CO₂ pro návěsy a přívěsy. Cílové hodnoty snížení emisí platí od roku 2030 a činí 7,5 % pro přívěsy a 10 % pro návěsy ve srovnání s rokem 2025. Gieseke se však domnívá, že těchto hodnot nelze v praxi dosáhnout. "Středně velkým výrobcům, kteří jsou v Německu obzvláště dobře zastoupeni, proto hrozí zničující sankce," uvedl. Přívěsy a návěsy bez vlastního pohonu by mohly být šetrnější ke klimatu změnou konstrukce, například aerodynamickými úpravami, jako je zploštělý profil v zadní části nebo nástavce podobné spoilerům, nebo použitím lehčího kovu – například hliníku místo oceli – nebo pneumatik s nižším valivým odporem.

Hlavní vyjednávač delegace EP Bas Eickhout (Zelení) z Nizozemska zdůraznil, že mezní hodnoty jsou nejen důležitým příspěvkem k ochraně klimatu, ale také zajišťují čistší ovzduší v Evropě. "Vytváříme jistotu plánování pro jedno z nejdůležitějších evropských průmyslových odvětví a poskytujeme silné pobídky k investicím do elektrifikace a vodíku," uvedl.

Oproti návrhu Evropské komise byla oblast působnosti nového nařízení rozšířena. Od roku 2035 budou zahrnuta i některá pracovní vozidla, jako jsou popelářské vozy, sklápěčky a míchačky betonu, s výjimkou vozidel pro těžbu, zemědělství a lesnictví a nákladních vozidel používaných armádou, civilní obranou, policií, hasiči a zdravotnickými službami. O tom, zda budou muset pravidla dodržovat i menší užitková vozidla s hmotností pod 5 tun, se bude jednat v rámci přezkumu v roce 2027. Podle evropského ekologického sdružení Doprava a životní prostředí by v důsledku dohodnutého rozšíření působnosti spadalo pod nařízení o mezních hodnotách přibližně o 7 % více vozidel než podle návrhu Komise.

5. Stále panuje nejistota

Jak už bylo uvedeno v úvodu, Evropský parlament a členské státy EU rozhodly, a opět záporně: e-paliva a biopaliva by neměly přispívat ke splnění plánovaných nových limitů CO₂ pro těžká užitková vozidla - což však má být znovu přezkoumáno v roce 2027. Zadní vrátka pravděpodobně zpomalí šíření vodíkových a elektrických nákladních vozidel.

Dohodou o nových limitech CO₂ pro těžká užitková vozidla vysílá EU na jedné straně jasné signály: Budoucnost by měla patřit elektrickým nákladním vozidlům s bateriemi nebo palivovými články a také vodíkovým spalovacím motorům, a proto se nyní vyplatí vyrábět odpovídající vozidla a paliva a investovat do vodíkových čerpacích stanic a dobíjecích stanic. Na druhou stranu zákonodárci nechávají otevřená zadní vrátka: V roce 2027 má být přezkoumáno, zda nové limity nemohou být splněny i u spalovacích motorů poháněných e-palivy a biopalivy. Tato zadní vrátka opět snižují jistotu plánování. Čím více budou dopravní

společnosti čekat na rozhodnutí v roce 2027, tím méně vodíkových a elektrických nákladních vozidel bude do té doby objednáno. Čím nižší jsou úspory z rozsahu při vývoji alternativních pohonných systémů.

Snaha o otevřenost technologiím zde stojí v kontrastu se snahou o bezpečné plánování. Bylo by lepší, kdyby zákonodárci o této otázce rychle definitivně rozhodli. Pokud by se do cílů CO₂ započítávala i e-paliva a biopaliva, pravděpodobně by to znamenalo, že by se všechny technologie alternativních pohonů musely na trhu etablovat s menším počtem legislativních pobídek. Výrobci zeleného vodíku by se neměli obávat nejistoty při plánování. Je to proto, že je také surovinou pro syntetická paliva, jako jsou e-paliva, a je také potřebný v silniční nákladní dopravě v každém scénáři. K tomu je třeba připočíst poptávku ze strany letecké a námořní dopravy a průmyslu.

6. Měření emisí

Nařízení EU ukládá všem druhům dopravy povinnost používat při určování emisí skleníkových plynů stejnou metodu. V některých případech mohou údaje využít i k plnění jiných ohlašovacích povinností. Nařízením o evidenci skleníkových plynů v dopravě (Count Emissions EU) chce Evropská komise dosáhnout srovnatelnosti emisí napříč všemi druhy dopravy.

Společnosti, které zveřejňují stopu CO₂ své přepravy nebo od kterých jiné zákony EU vyžadují poskytování odpovídajících informací, by měly používat normu ISO 14083:2023. Komise chce, aby byly pro každou přepravu stanoveny skutečné emise (primární údaje), jak je stanoveno v normě ISO. Malé a střední podniky (MSP) s méně než 250 zaměstnanci a ročním obratem nižším než 50 milionů eur by však měly mít možnost používat sekundární údaje.

Sekundární údaje by zahrnovaly informace o průměrném zatížení nebo využití vozidel, které pocházejí z databází Komise EU nebo od certifikovaných poskytovatelů třetích stran. Předkladatelé návrhu vyzývají Komisi, aby při příští revizi plánovaného nařízení nejpozději za pět let prověřila, zda by měření emisí mohlo být povinné pro všechny dopravní společnosti. Výbor pro životní prostředí a dopravu Evropského parlamentu projednal plánované nařízení 11. ledna a plénum EP chce o svém postoji hlasovat v polovině dubna. Na dohodu se státy EU o konečném znění nařízení by však zbývaly jen zhruba dva týdny, než EP dokončí svou práci s ohledem na červnové evropské volby.

7. Závěr

Sektor dopravy v Německu již potřetí za sebou nesplnil cíle stanovené zákonem o ochraně klimatu. Podle think-tanku Agora Energiewende bude snížení emisí potřebné ke splnění cílů jen stěží dosaženo bez dalších nástrojů.

Se 145 miliony tun ekvivalentů CO₂ ve srovnání se 148 miliony tun ekvivalentů CO₂ v předchozím roce překročil sektor dopravy zákonem předepsané maximální množství o 12 milionů tun ekvivalentů CO₂ v roce 2023. Ve srovnání s rokem 1990 došlo zatím v této oblasti ke snížení pouze o 18 milionů tun ekvivalentů CO₂. Podle projekční zprávy federální vlády povedou opatření dopravní politiky přijatá v době přípravy zprávy k překročení celkového rozpočtu odvětví o 210 milionů tun ekvivalentů CO₂ do roku 2030. Příslušné studie zdůrazňují nadcházející změnu pohonu u těžkých užitkových vozidel a za důležitý hnací motor považují zvýšené požadavky EU, podle kterých bude muset 90 procent nově registrovaných nákladních vozidel v roce 2040 tvořit nákladní vozidla s nulovými emisemi. Změny pohonu u nákladních vozidel bude tedy muset být dosaženo mnohem rychleji, než tomu bylo u osobních automobilů v posledních letech. Na základě dosud přijatých a plánovaných opatření však podle studie Agora Energiewende nelze předpokládat, že odvětví energetiky, průmyslu, teplárenství a zemědělství překročí své cíle snížení emisí do té míry, že předvídatelnou stávající mezeru v dodržování předpisů v dopravě bude možné zaplnit.

Stále se tedy pohybujeme více v úrovni zbožných přání či jejich opory v nařízeních EK a EP, které se však zatím z nejrůznějších důvodů nedaří naplňovat; tyto mají současně silně kontraproduktivní účinek v rostoucí nejistotě na trhu dálkových silničních přeprav – ten ale má a až do chvíle efektivního fungování železniční přepravy a skutečného převodu významného objemu zboží ze silnice na železnici, i nadále bude mít zásadní vliv na fungování celého ekosystému evropské dopravy a tím i na životní úroveň a spokojenost obyvatel tohoto „poblázněného“ kontinentu. Kam až může ekologický aktivismus dojít se ukáže v letošním mega-volebním roce a jisté – znepokojivé – náznaky výsledků jsou zveřejňovány již dnes, ukazují na růst podpory extremistických stran a hnutí, mezi jejichž populární hesla patří i pozastavení plánů na ozelenění Evropy.

Konec II. čísla

Vše nejlepší v roce 2024, hodně úspěchů v podnikání, štěstí a osobní pohody doma vám přeje Redakce SZ SSL