

Až 30 % nového zdražení. Potraviny, vše. Fialova noční můra

parlamentnilisty.cz/zpravy/kauzy/Az-30-noveho-zdrazeni-Potraviny-vse-Fialova-nocni-mura-731438

13.03.2023 7:41 | Reportáž

Nejen zdražení osobních aut, ale nárůst ceny přepravy jídla a dalšího zboží tak, že celkovou cenu může zvednout až o 30 %. Tak odhadují autodopravci dopady chystané normy EURO 7, kterou navrhuje EU a Fialova vláda se jí brání. Dopady může pocítit i autobusová doprava – v situaci, kdy elektromobily budou pro lidi drahé. Jakkoliv se ČR snaží dopady mírnit, zdroje z prostředí automobilového průmyslu říkají: Je to marné. Proti opatřením, mezi které patří i norma EURO 7, se však bouří i státy Evropské unie. Proti se postavilo Německo, Itálie a Francie, stranou ale nezůstává ani Česká republika.

Sdílej



Foto: **Repro Facebook**
Popisek: **Přeplněný supermarket**

Ekologické normy přicházející z Evropské unie dopadnou nejen na osobní automobily, ale také na těžká vozidla a autobusovou dopravu.

Zatímco o ambici zakázat spalovací motory se bude ještě jednat, norma EURO 7 čelí ještě tužšímu odporu několika států Evropské unie včetně české vlády.

Dle vyjádření odborníků z automobilového průmyslu omezuje norma EURO 7 emise oxidů dusíku, přičemž nákladní auta budou podrobena emisnímu omezení i při startu. Reguluje také emise formaldehydu, diazotydu a amoniaku a upravuje některé technické parametry vozů. Od roku 2025 má EURO 7 začít platit u osobních automobilů, od roku 2027 se pak bude týkat všech včetně dodávek a autobusů. Stejně požadavky přitom budou muset splňovat jak benzinová a dieselová auta, tak vozy s hybridním nebo elektrickým pohonem.

Jak tohle všechno ovlivní běžné Čechy, na to jsme se zeptali ve Sdružení automobilového průmyslu (SAP). Asociace hájí zájmy firem působících v autoprůmyslu, pořádá kulaté stoly a konference, lobbuje u politiků. Teď jsou její členové však hlavně velmi naštvaní.

Hodili nás přes palubu

Nová pravidla přicházející z Bruselu upravují stávající nařízení EU 2019/1242, podle kterého měli výrobci zajistit, aby nově vyrobená těžká vozidla od roku 2030 vypouštěla o 30 % méně emisí CO₂ než v roce 2019, přičemž od roku 2025 je stanoven přechodný cíl –15 %. Evropská komise však nyní, necelé 3 roky po jeho stanovení, stávající cíl od roku 2030 zásadně zpřísnuje a současně stanovuje cíle nové. Pro rok 2040 je cíl dokonce 90% snížení emisí. Návrh tak razantně zrychluje zavádění elektromobility, ať již bateriové či vodíkové.

„Politici nás hodili přes palubu, ale odnesou to všichni,“ zní z úst čelných představitelů Sdružení automobilového průmyslu.

„Automobilový průmysl snad nikdy v historii nebyl v tak komplikované situaci jako nyní. Máme výpadky ve výrobě, dané přetrvávajícím globálním nedostatkem čipů či dopady vysokých cen energií a materiálů, a jako by to nestačilo, jsou výrobci vozidel

doslova zahlceni nadměrným množstvím příchozí evropské legislativy. Zejména pak v kontextu nedávného návrhu nových emisních norem EURO 7/VII považujeme požadavek na rychlost snižování CO₂ za extrémně tvrdý,“ říká pro ParlamentníListy.cz David Kříž, generální ředitel Iveco Czech Republic a člen představenstva Sdružení automobilového průmyslu.

Drahá doprava i přeprava

U těžkých vozidel a autobusů jde prý o problém, který pocítí každý z nás. „I když jsou objemy vyráběných těžkých vozidel o řády nižší než osobních vozidel, je zapotřebí si uvědomit, že více než 78 % přepravy zboží a osob v EU je uskutečňováno po silnicích,“ vysvětluje Kříž. Navržené evropské změny se tak podle něj dotknou nejen výrobců, ale i provozovatelů přepravy, a především pak občanů a firem, pro které to bude představovat zdražení zboží a služeb.

„Přesná čísla v současné době nelze odhadnout, odborníci a analytici pracují s navýšením o 20–30 % v tom nejhorším scénáři,“ říká ParlamentnímListům.cz Ivo J., další člen Sdružení automobilového průmyslu. Optimističtější výhledy prý počítají se zdražením o 10–15 %.

„I to ale může být pro některé lidi dost,“ míní Ivo J. „Lze počítat s tím, že kvůli zdražování lidé přestanou jezdit hromadnou dopravou, nebo ji aspoň znatelně omezí. Takže na jedné straně nebudou mít svá vlastní auta, protože na elektromobily finančně nedosáhnou, ale prodraží se jim i cestování autobusy. V konečném důsledku si tak mnoho lidí rozmyslí, zda vůbec nějakou cestu podniknou,“ vykresluje chmurnou budoucnost člen Sdružení automobilového průmyslu.

Změny čekají i logistické řetězce a přepravní společnosti. „Nebude to masivní úpadek, ale ty nízkopříjmové domácnosti se mohou rozhodnout nekupovat zboží on-line, protože bude nad jejich možnosti platit drahou dopravu,“ myslí si Ivo J.

Jak se tedy potvrzuje, nové evropské normy a ekologická opatření dopadnou tvrdou měrou na nejchudší část společnosti. „Když vezmeme v potaz ten nejhorší scénář, lze říct, že těm nejzranitelnějším lidem se omezí mobilita i kupní síla,“ říká ParlamentnímListům.cz zdroj ze SAP.

Nejsme připraveni

Ekologizace dopravy je však mnohem rozsáhlejší problém, než se na první pohled jeví: „Skutečná dekarbonizace silniční dopravy vyžaduje výrazně více než jen zpřísnění cílů CO₂ pro výrobce. Samotná technologie dnes není brzdou přechodu ke klimatické neutralitě. Tím je v tuto chvíli jak nedostatek zdrojů, zejména baterií, ale i faktická neexistence potřebné dobíjecí a plnicí infrastruktury,“ upřesňuje souvislosti člen představenstva SAP.

Dle jeho slov zde současně zcela chybí podmínky, které by provozovatele dopravy motivovaly ke změně jejich vozového parku. „Mám tím na mysli třeba daňové prostředí či dostupnost infrastruktury. Jakkoli jsou výrobci nákladních automobilů odhodláni uvádět bezemisní vozidla na trh, k uskutečnění tohoto přechodu je naléhavě zapotřebí soudržný regulační rámec a současně masivní podpora na úrovni členských států.

Komerční silniční doprava je trh řízený poptávkou a tlakem na nízké TCO (celkové náklady na vlastnictví a provoz vozidla). Provozovatelé dopravy na bezemisní vozidla rychle přejdou za situace, kdy infrastruktura pro dobíjení/doplňování paliva již nebude považována za překážku a celkové náklady na vlastnictví budou jednoznačně ve prospěch bateriových elektrických či vodíkových vozidel,“ tvrdí David Kříž.

To se prý však dnes neděje. „Stanovení cíle blízkého nulovým flotilovým emisím CO₂ nebo pevného data vyřazení vozidel s pohonem na spalovací motor, neřeší žádnou z těchto zásadních podmínek. Kromě zaměření na bezemisní pohonné jednotky jsou

výrobci přesvědčeni, že spalovací motory poháněné palivou bez fosilních zdrojů, by měly i nadále hrát důležitou, dlouhodobou roli, minimálně v typově omezené, ale nenahraditelné škále tzv. těžkých aplikací.“ Jak Kříž vysvětlil, jde o oblast vojenství, hasičství, vozidel policie či stavebnictví nebo oblasti cest mimo EU.

Politici nepomáhají

Zdroj ze Sdružení automobilového průmyslu ParlamentnímListům.cz také řekl, že aktivity české vládní reprezentace v Bruselu „nemají absolutně žádný efekt. Je to jen PR efekt pro média, aby se vyvolal dojem, že se něco dělá a za zájmy českého průmyslu se bojuje“. Ani za minulé vlády to prý ale nebylo o nic lepší: „Politici obecně jsou zvláštní druh lidí. Nemyslí dlouhodobě, jde jim jen o momentální zvolení a v případě evropských záležitostí i o to, aby si udělali dobré oko v Bruselu. Podnikání a byznysu nerozumí a většinou ani nemají snahu se něco naučit.“

Největší hrozba prý tkívá ve skutečnosti, že až stoupnou ceny dopravy a přepravy, lidé se začnou bouřit a obviňovat firmy. „Jenže ty za to nemohou. Firmy budou ke zdražení dotlačeny nedomyšlenou rádobou ekologickou normou. Když by ceny nezvedly, neutáhly by to, musely by propustit zaměstnance... To si nevyberete. Jak jsem tedy řekl už předtím, odnesou to hlavně obyčejní lidé,“ uzavírá pro ParlamentníListy.cz zdroj ze Sdružení automobilového průmyslu.

Líbil se Vám tento článek?

Nezávislost naší redakce můžete podpořit peněžitým darem v jakékoliv výši bankovním převodem na účet:

123 - 4175230287/0100

QR kód obsahuje údaje k platbě, výši částky si určete sami.

Redakci PL můžete podpořit i zakoupením předplatného.
Předplatitelům nezobrazujeme reklamy.

Jste politik? Zveřejněte bez redakčních úprav vše, co chcete. Zaregistrujte se [ZDE](#).
Jste čtenář a chcete komunikovat se svými zastupiteli? Zaregistrujte se [ZDE](#).

reklama



Článek obsahuje štítky

[EU](#) , [jízdné](#) , [potravin](#) , [ceny potravin](#) , [Sdružení automobilového průmyslu](#) , [Euro 7](#) , [zákaz motorů](#) , [zákaz spalovacích motorů](#) , [ceny jídla](#) , [zdražení dopravy](#) , [zdražení autobusů](#) , [ceny dopravy](#)

autor: [Andrea Novotná](#)

Mgr. Petr
Gazdík byl
položen dotaz



Co říkáte na to, že vás nástupce nechce přidat všem ve školství?

Vy jste navýšení i nepedagogickým pracovníkům sliboval. Fakt máte obecně dojem, že vláda šetří na správných místech?

Odpověď na tento dotaz zajímá celkem čtenářů: 19

Další články z rubriky



13:25 „I kdyby se to muzeum nestalo...!“ Křik na Ševčíka přinesl překvapení

Před budovou Vysoké školy ekonomické se ve středu po poledni sešla demonstrace odpůrců děkana Národo...