

Brusel pokračuje v šialenstvách zelenej agendy a pripravuje zmeny: Slovákov čaká 30-tka v meste, agresívny benzín E15 i povinné e-autá. Firmy budú povinne hlásiť svoju uhlíkovú stopu

- CZ24 News | 16. ríjna 2022

SLOVENSKO: Zmeny sa totiž netýkajú len bežných občanov, ale aj firiem. Európsky parlament schválil reformu spoplatnenia cestnej dopravy, ktorá zahŕňa aj špeciálne sadzby pre nízkoemisné a bezemisné vozidlá. Napríklad na elektromobily sa budú vzťahovať nižšie poplatky za diaľničné známky či mýto.

Európske mýto už o dva mesiace

Netreba pritom hneď hľadiť do ďalekej budúcnosti. Prvou novinkou je Európska služba elektronického mýta (EETS), ktorá príde na Slovensko už v závere tohto roka. Aktuálny mýtny systém prevádzkovaný spoločnosťou SkyToll bude funkčný do konca roka 2023. Postupne sa bude vypínať a nové registrácie už od júla nebudú možné.

Dopravcovia nemusia prejsť k novému poskytovateľovi EETS hneď od januára. Na platenie mýta na Slovensku budú môcť používať mýtny systém od SkyTollu a zmigrovať v priebehu roka. Tým by sa mala zabezpečiť kontinuita prechodu na nový mýtny systém.

„V iných krajinách sme videli, že nárazové výmeny mýtnych systémov so sebou niesli veľa administratívnych problémov, ale aj ťažkosti s logistikou mýtnych jednotiek a vychytávaním detských chýb i nezavinенých pokút pre dopravcov. Preto je z pohľadu dopravcu dobré, že by mala zmena na Slovensku prebehnúť bez takéhoto stresu,“ hovorí pre TREND prezident združenia cestných dopravcov ČESMAD Slovakia Pavol Piešťanský.

Európska novinka bude spočiatku doplnkom domáceho mýtného systému. **„Dopravcovia budú môcť fungovať na báze jedno vozidlo a jedna zmluva, faktúra či palubná jednotka v rámci všetkých krajín EÚ, kde je etablovaný EETS poskytovateľ, s ktorým uzavrú kontrakt. Parametre výberu mýta sa nezmenia,“** spresňuje hovorkyňa Národnej diaľničnej dopravy Eva Žgravčáková. Sadzby aj rozsah spoplatnených ciest ostane rovnaký.

Európska diaľničná známka na obzore

Európsky parlament ešte začiatkom tohto roka schválil aj zavedenie jednotnej diaľničnej známky v celej EÚ (eurovignette). Členské štáty EÚ, teda aj Slovensko, majú na jej zavedenie dva roky. Ceny sa budú odvíjať aj od toho, či niekto jazdí na naftu, benzín alebo na hybridný pohon, teda na princípe „znečisťovateľ“ platí viac.

Z pohľadu dopravných firiem je akékoľvek časové spoplatnenie nespravodlivé, je to krok späť, poznamenáva P. Piešťanský. **„Zavedenie jednotnej diaľničnej známky je výsledkom tlaku niektorých krajín a rieši ich špecifické požiadavky. Slovensko je však technologicky ďalej. V mýte spoplatňujeme počet najazdených kilometrov, čo je určite spravodlivejšie a**

transparentnejší systém než diaľničné známky. Emisné triedy sú v rámci slovenského mýta zohľadnené už aj teraz,” vysvetľuje P. Piešťanský.

Z pohľadu bežných vodičov je pravdepodobné, že najviac za jednodňovú diaľničnú známku zaplatia majitelia starších áut. **„Jednodňová diaľničná známka rozšíri ponuku diaľničných známok pre vodičov. Treba však transponovať príslušnú európsku smernicu do slovenskej legislatívy, čas máme do 25. marca 2024. Bude výlučne v elektronickej forme,”** uvádza Miriama Švikruhová z odboru komunikácie ministerstva dopravy. Jej cenu vraj určí rezort po dôkladnej analýze.

Ako však uvádza portál topseed.sk, podľa dohody majú mať členské štáty povolenú maximálnu cenu 1-dňovej „nálepky“ v hodnote 9 % zo sadzby za ročnú diaľničnú známku. Výpočet maximálnej ceny by mal byť tak pomerne jednoduchý.

Benzín E10 nestačí, chystá sa zmena

Už príchod „povinného“ benzínu E10 v januári 2020 sprevádzala nevôľa motoristov a mnohých odborníkov. V rámci ekológie totiž stúpol v 95-oktánovom benzíne podiel biozložky, ktorá však niektorým motorom škodí.

Vyšší podiel biologických zložiek totiž spôsobuje zvýšenú schopnosť paliva absorbovať vlhkosť zo vzduchu, čím vzniká korózia palivového systému. Problém majú najmä majitelia starších áut, prípadne vyrobených pred rokom 2005, alebo ak majú nižšiu emisnú normu ako EURO 4. Tí všetci budú mať pravdepodobne smolu aj tentoraz.

Benzínom E10, ktorý môže mať v súčasnosti až 8,2-percentný podiel biozložky, to však nekončí a na rade je zvýšenie tohto podielu na 11,4 percenta, teda benzín E15. Stane sa tak najneskôr do roku 2030, uvádza portál autozurnal.com.

Túto zmenu schválila v tichosti vláda Eduarda Hegera ešte v máji 2022 v rámci novely zákona o podpore obnoviteľných zdrojov energie a vysokoúčinnnej kombinovanej výroby, ktorú predložil rezort hospodárstva na čele s exministrom Richardom Sulíkom. S pridávaním udržateľných pohonných látok zákon ráta aj pri využívaní stlačeného (CNG) a skvapalneného zemného plynu (LNG).

Črtá sa celoeurópska maximálna rýchlosť

Brusel mieni do roku 2030 zaviesť jednotnú maximálnu povolenú rýchlosť pre celú úniu, platnú pre osobné aj nákladné vozidlá. Európsku komisiu na to vyzvala Európska rada pre bezpečnosť v doprave (ETSC).

Spolu s ďalšími inštitúciami ETSC požaduje podľa portálu autonoviny.sk zaviesť rýchlostný limit 100 km/h na diaľnici pre osobné autá a dodávky, pre nákladné autá by malo platiť 80 km/h. Na okresných cestách považujú za prijateľný maximálny limit 80 km/h.

Zmena má nastať aj v mestách. Aktuálnych 50 km/h sa má po novom znížiť na 30 km/h. ETSC totiž považuje túto rýchlosť za nový štandard pre mestské oblasti, v ktorých sa autá stretávajú s chodcami a cyklistami. Zníženie priemernej rýchlosti v celej EÚ o jedno percento by vraj mohlo zachrániť 2 100 životov ročne.

Brusel nestrieľa len tak do vetra. Medzi krajiny, ktoré si to na vlastnej koži odskúšali, patrí napríklad Holandsko. Tam vodiči už dva roky jazdia cez deň maximálnou rýchlosťou 100 km/h. Podobnou cestou sa vybralo i Švédsko či Francúzsko, nasledovať ich majú ďalšie štáty. Podľa ETSC totiž dokáže napríklad auto jazdiace rýchlejšie len o 20 kilometrov za hodinu spotrebovať o 20 percent viac

paliva, než auto idúce stovkou.

Firmy nahlásia svoju uhlíkovú stopu

Stredne veľké podniky v štátoch EÚ s viac ako 250 zamestnancami a s obratom nad 50 miliónov eur budú mať od roku 2023 povinnosť vydávať každoročnú auditovanú správu o udržateľnosti.

Firmy v nej budú povinne hlásiť svoju uhlíkovú stopu, teda celkové množstvo skleníkových plynov, ktoré zodpovedá jej aktivitám alebo produktom. Vypočítajú ju napríklad aj podľa toho, akú majú veľkosť kancelárií, aký typ energií využívajú či ako sa prepravujú ich zamestnanci.

Podľa portálu greentalk.sk novinky neminú ani menšie firmy. Reporting by sa totiž mal stať súčasťou finančných závierok firiem. K 1. januáru 2024 ho budú musieť zaviesť veľké firmy fungujúce na burze, od roku 2025 ostatné veľké podniky a k 1. januáru 2026 aj malé a stredné firmy.

Vyžaduje to smernica o nefinančnom reportovaní, ktorá zavádza tzv. taxonómiu udržateľných aktivít a zasiahne prakticky celý podnikateľský sektor. Reporty budú musieť byť pravdepodobne certifikované a одобrené nezávislými audítorskými firmami.

Nie ste ekologickí? Zabudnite na úver

Firmy začnú viac tlačiť k zodpovednej zelenej politike aj banky. Na tohtoročnej konferencii „Dni teplárenstva a energetiky“ v Česku odznelo, že na firmy, ktoré budú nielen musieť povinne merať a vykazovať uhlíkovú stopu, ale začnú na ne tlačiť aj banky.

Partner spoločnosti Ernst & Young pre energetické poradenstvo v regióne strednej a východnej Európy Blahoslav Němeček uvádza, ako to môže potenciálne vyzeráť. **„Bude sa vynucovať dekarbonizácia spoločností a banky nebudú môcť požičovať peniaze na projekty v nesúlade s taxonómiou, pretože by ubližovali sami sebe,”** avizoval pre portál energie-portal.sk.

Bude prakticky nutné, aby sa aj takéto firmy zaviazali k znižovaniu emisií CO₂ a svoje záväzky dodržiavali, inak sa im môže stať, že im banky nedajú prevádzkový úver, alebo im poisťovne nepoistia majetok. Niečo podobné už sa deje napríklad u veľkých energetických spoločností, úvery sú podmienené dodržiavanou zelenou firemnou politikou, uvádza portál aktuálne.cz.

Pre porovnanie napríklad Bank Australia už v súčasnosti odmieta úvery klientom, ktorí chcú kúpiť autá so spaľovacími motormi, poskytuje ich len na elektromobily.

Verejné nabíjacie stanice každých 60 kilometrov

Šesťdesiat kilometrov, ani o meter viac, pozdĺž všetkých hlavných ciest EÚ. Tolko by mali byť od seba vzdialené nabíjacie stanice na elektromobily.

Elektromobilitu treba vraj rozbehnúť naplno. Všetkých 27 členských štátov by malo tieto zmeny zaviesť do roku 2025, Slovensko nevynímajúc, avizuje portál automoto.touchit.sk. A vodíkové nabíjacie stanice treba dať na každých 100 kilometrov, plánuje Brusel.

V EÚ je aktuálne 300-tisíc verejných nabíjacích staníc na elektromobily, polovica z nich sa nachádza v dvoch krajinách, a to v Nemecku (60-tisíc) a Holandsku (90-tisíc).

Zvyšná polovica nabíjačiek je roztrúsená po ďalších štátoch. Do roku 2030 ich treba zabezpečiť 6,8 milióna. Každá nabíjacia stanica by mala poskytovať minimálny výkon 150 kW. Od roku 2028 budú vraj štandardom minimálne dve nabíjacie stanice na jedno odpočívadlo pre nákladné autá.

Krajiny EÚ by mali do roku 2024 predložiť návrhy, ako to chcú dosiahnuť. Na Slovensku bolo k začiatku roka podľa portálu mojelektromobil.sk 1 020 verejných nabíjacích bodov pre elektromobily v 430 lokalitách.

Elektrické autá vo firmách povinne

Brusel vymyslel aj plán, ako dostať elektromobily na trh rýchlejšie. Pre firmy majú byť jednoducho povinné.

Ekologická organizácia Transport & Environment na jar tohto roku prišla s návrhom, aby EÚ predpísala podnikom povinnosť nakupovať od roku 2025 päťdesiat percent lokálne bezemisných vozidiel, od roku 2030 by potom firmy nesmeli autá so spaľovacími motormi nakupovať vôbec.

Dôvod? Firemné autá najazdia viac kilometrov ako tie v súkromnom vlastníctve, a majú tak ďaleko väčšiu uhlíkovú stopu. Zákaz nákupu firemného auta so spaľovacím motorom by mohol začať platiť už od roku 2025 napríklad v Holandsku, uvádza portál autosalon.tv.

Z vlaňajšieho prieskumu poradenskej spoločnosti EY vyplýva, že od dobrovoľného nákupu elektromobilov firmy odrádza predovšetkým vysoká cena (78 percent). Významnú úlohu ale zohráva aj dostupnosť dobíjacích staníc, dojazd, dobíjanie a tiež nutnosť vybudovania vlastnej dobíjacej infraštruktúry.

Pozitívne naopak berú nižšie prevádzkové náklady a tiež ekologickú prevádzku. Pomohla by im možnosť daňového zvýhodnenia služobných elektroaut na súkromné účely.

Upraví sa nariadenie o použitých batériách

V roku 2035 by z výrobných liniek v Európe mali schádzať už len také autá a dodávky, ktoré neprodukurujú žiadne emisie. Európski poslanci tak rozbehli odklon od spaľovacích motorov smerom k plnej elektromobilite. Nie je zatiaľ jasné, ako bude tento trend podporovať Slovensko.

Elektrické autá však zatiaľ nie sú také zelené, ako sa zdajú. Šéf vývoja BMW Frank Weber tvrdí, že elektrické autá nebudú nikdy udržateľné, ak nedôjde v oblasti výroby ich batérií na uzavretý kruh. A keďže ani elektrina sa zďaleka nevyrába z obnoviteľných zdrojov, je podľa neho súčasná bilancia CO₂ elektromobilov o 60 percent horšia než pri autách so spaľovacími motormi.

Európska komisia plánuje na jeseň prijať nové nariadenie o automobilových batériách. Bude obsahovať veľmi prísne pravidlá pre ich výrobu, získavanie surovín i pre recykláciu. Každá batéria by mala mať certifikát, ktorý bude tieto údaje obsahovať, skonštatoval v júli 2022 podpredseda Európskej komisie Maroš Šefčovič po stretnutí so zástupcami firmy Škoda Auto.

Povinný obmedzovač rýchlosti bude pípať

Európska únia schválila aj nový povinný prvok pre všetky autá, predávané na európskom trhu. Od júla 2024 musí by každé nové predávané auto povinne vybavené inteligentným rýchlostným asistentom. Ten má dohliadať na dodržiavanie najvyššej povolenej rýchlosti a aktívne ho presadzovať aj proti vôli vodiča.

Európska rada pre bezpečnosť dopravy ho označila za najväčšiu vec od čias bezpečnostných pásov. Dobrou správou je, že ho bude možné vypnúť, podobne ako ďalšie systémy v autách, avšak pri každom ďalšom naštartovaní auta sa opäť automaticky aktivuje.

Nariadenie Európskeho parlamentu (EÚ 2019/2144) už v nových autách vyžaduje aj asistenta

udržiavania v jazdnom pruhu, detektor únavy a nepozornosti vodiča, rozhranie pre neskoršiu montáž alkoholových imobilizérov a novo aj inteligentného asistenta rýchlosti.

Slovensko sa chystá na autonómne autá

Európska komisia koncom septembra 2022 predstavila aj prvú veľkú technickú legislatívu, ktorá umožní registrovať a predávať autá vybavené automatickým riadením.

Každý výrobca vozidiel by podľa informácií portálu Politico mohol predať do 1 500 takýchto áut za rok. Slovenská vláda na čele s Eduardom Hegerom ešte v auguste tohto roka schválila v súvislosti s rozvojom automatizovaných vozidiel nový zákon, ktorý by mal platiť od decembra tohto roka. Právna norma má nastaviť predpoklady na aplikáciu inteligentnej mobility v našich podmienkach.

Únia chce tiež do roku 2050 dosiahnuť nulovú úmrtnosť na cestách, čo navrhla v Nariadení o všeobecnej bezpečnosti (GSR – General Safety Regulation).

Podľa viacerých štúdií je až za 95 percent všetkých úmrtí v súčasnosti zodpovedný ľudský faktor, píše portál euractiv.sk. Časť nariadenia GRS je už od augusta 2022 schválená a začala platiť okamžite. Výrobcovia automobilov musia do nových áut inštalovať pokročilý brzdný systém schopný rozoznávať iné vozidlá. Od roku 2024 by sa tento systém mal rozšíriť aj na cyklistov a chodcov.

AUTOR: Zuzana Kullová

ZDROJ: trend.sk