

Elektrická nákladní doprava přichází. Česko nesmí zaspát přípravu infrastruktury

29.9.2023 - Petr Lesenský | Dýcháme

Nástup elektromobility se nevyhne ani komerční dopravě. Evropská unie jedná o dalším zpřísnění emisních limitů, které přechod k bateriově poháněným kamionům ještě urychlí. Nezbytná dobíjecí infrastruktura však v Česku zatím chybí, zatímco západoevropské státy jsou v její přípravě napřed.

Elektrický pohon se prozatím uplatňuje především u osobních automobilů. K elektrifikaci se nicméně kvůli tlaku na snížení emisí nevyhnutelně blíží i nákladní doprava. Dosažení zelenějších alternativ přepravy osob a zboží bude v následujících letech prioritou, jak dokazuje letošní návrh **Evropské komise**, který nastavuje ještě ambicióznější cíle v oblasti snižování emisí.¹

Chystají se přísnější emisní limity

Do konkrétní podoby nařízení sice ještě promluví Evropský parlament a členské státy, avšak směřování evropské sedmadvacítky je jasné. Dle současného návrhu by měly všechny nově vyrobené nákladní vozy nad 3,5 tuny a dálkové autobusy od roku 2030 omezit emise CO₂ o 45 procent proti roku 2019. O pět let později se má požadavek zvýšit na 65 procent a v roce 2040 na 90 procent. Nové městské autobusy mají být zcela bezemisní dokonce již od roku 2030.² Právě silniční doprava se v EU na celkových emisích z dopravy podílí největší měrou, v roce 2020 byla odpovědná za 77 procent.³ Nákladní auta, kamiony a autobusy vypouštějí více než šest procent všech skleníkových plynů v Unii.⁴ Během poslední dekády navíc emise z nákladní dopravy pravidelně rostly.⁵

Pro alternativní pohony nemáme infrastrukturu

Pozvolna začínající elektrifikace komerční silniční dopravy klade nároky nejen na výrobu dostatečně kapacitních baterií, ale také na jejich dobíjecí infrastrukturu. Stanice pro dobíjení bateriově poháněných kamionů musejí být rozměrné, dostatečně výkonné, umístěné v koridorech transevropské dopravní sítě a rovněž spolehlivé. Právě dobíjecí infrastruktura je nyní podle studie společnosti **Eurowag** největší překážkou rozvoje elektrické nákladní dopravy.⁶

Obavy z příliš rychlého a nedostatečně připraveného přechodu na ekologičtější alternativy panují i mezi tuzemskými logistickými společnostmi. „V dohledné době pro dálkovou nákladní dopravu neexistuje jiná možnost než spalovací motory. V Evropě nejsou vybudované potřebné sítě pro nabíjení, případně tankování vodíku,“ upozorňuje jednatel největšího českého silo cisternového dopravce **Conti-RSC Ondřej Stöhr**.

„Krom investice do nabíjecí infrastruktury a dostatečného rezervovaného příkonu to bude zejména o energetice a její stabilitě. Není jisté, zda to může stávající síť zvládnout. Není jasné, kdo vybuduje rychlonabíjecí stanice na páteřních komunikacích, kolik bude stát kilowathodina a jestli vůbec budou vozidla,“ dodává **Jiří Chlup**, Domestic Road Network Director společnosti **Raben Logistics Czech**.

Česko za západoevropskými státy zaostává

Na problémy rozvoje nákladní elektromobility upozorňuje i studie společnosti Eurowag, podle níž nejsou zdaleka všechny evropské země na přechod připraveny. Na čele jejího žebříčku připravenosti se umístily západoevropské země v popředí s Norskem, Nizozemím a Švýcarskem. Česko se umístilo až na 21. pozici mezi Slovenskem a Polskem. Celkově index hodnotí Českou republiku jako středně

připravenou na provoz elektrokamionů. Důvodem pro takové hodnocení je průměrně rozvinutá síť dobíjecích bodů, nízký podíl elektromobilů ve vozovém parku a prakticky zanedbatelný počet elektrických nákladní aut.

Podle aktuálních dat z Centrálního registru vozidel je v Česku registrováno pouze 14 těžkých elektrických nákladních vozidel s hmotností nad 12 tun.⁷ Veřejné dobíjecí stanice zvláště určené pro jejich dobíjení podle **ministerstva dopravy** v tuzemsku zatím nejsou.⁸ Dobíjení elektrokamionů tak podle všeho bude v následujících letech probíhat v centrech vybudovaných soukromými společnostmi podobných tomu, jaké loni otevřela společnost Mercedes-Benz Trucks ve svém pražském areálu.⁹

Podle predikce společnosti **LEEF Technologies**, která se specializuje na rozvoj projektů v čisté energetice a dopravě, by mohly české logistické společnosti do roku 2030 provozovat kolem šesti tisíc těžkých nákladních vozidel s bateriovým pohonem. Očekává se, že naprostá většina dobíjení jejich baterií v té době proběhne právě u neveřejných stanic s relativně nízkým výkonem. Podle závěrů studie by se proto Česká republika měla zaměřit na podporu nákupu nových vozidel i výstavby dobíjecí infrastruktury.¹⁰

Čeští dopravci dekarbonizaci rozhodně neodmítají, flotily českých firem tradičně patří v Evropě k těm nejmodernějším. Například vozový park Conti-RSC aktuálně splňuje nejprísnější emisní limity pro nákladní dopravu EURO 6. „Samozřejmě trendy sledujeme a studujeme, jaké možnosti budou pro nákladní dopravu nejlepší,“ uvádí **Ondřej Stöhr**.

Příprava je nedostatečná, upozorňují dopravci

Ačkoli infrastruktura v Evropě není zdaleka kompletní, dobíjecích stanic postupně přibývá. Před rokem se v celé Evropě nacházelo necelých 3 600 dobíjecích bodů s výkonem vhodným pro nákladní vozidla (nad 350 kW), letos jejich počet stoupl na 6 008.¹¹

Důležitost dalších dobíjecích stanic pro těžká nákladní auta si začíná uvědomovat i český stát, který do výstavby infrastruktury plánuje investovat. „Na podporu dobíjecí a vodíkové plnicí infrastruktury je přiděleno šest miliard korun, z toho na dobíjení nákladních vozidel by měly být vyčleněny minimálně dvě miliardy,“ uvádí **mluvčí ministerstva dopravy Filip Medelský**.¹²

Česko by podle tuzemských dopravců nemělo v oblasti elektrifikace nákladní dopravy zaspát. „Hrozí zde riziko, že podmínky pro podporu vozidel s alternativními pohony v Evropě nemusejí být všude stejné. A obávám se, aby na to Česká republika byla dostatečně připravená – zatím tu přípravu moc nevidím,“ podotýká **prezident Sdružení Česmad Bohemia Josef Melzer**.

<https://www.dychame.cz/elektricka-nakladni-doprava-prichazi-cesko-nesmi-zaspat-pripravu-infrastruktury>