

ИРУ предупреждава, че пакетът от предложения на ЕК за реализиране на зелената сделка Fit-for-55 ще нанесе двоен удар върху транспорта

Пакетът Fit-for-55 (Готови–за-55) включва широк кръг от предложения, които целят да намалят емисиите на CO₂ с 55 % до 2030 г. и да направят ЕС неутрален по отношение на климата до 2050 г.

Поставянето на обвързваща цел за държавите-членки на ЕС да изградят инфраструктурна мрежа за алтернативни горива със специфични изисквания за търговския автомобилен транспорт и тежкотоварните автомобили е стъпка напред, която се оценява положително.

Според ИРУ целта на новите мерки трябва да бъде създаването на повече и нови възможности за преминаването на автомобилния транспорт към икономически жизнеспособни технологии, използващи алтернативни енергоизточници, и да може да зарежда превозните средства в целия ЕС. Същевременно обаче Комисията се опитва да оскъпи автомобилния транспорт, защото прилагането на предложенията ѝ би довело до небалансирано общо увеличение на разходите за бранша без промяна към по-добро, с отрицателно въздействие върху колективната мобилност, търговията и конкурентоспособността на ЕС.

Докато данъчното облагане на енергията въз основа на енергийното съдържание и емисиите на CO₂ може да има положителен ефект, комбинирането му с търговия с емисии от автомобилния транспорт означава, че автомобилните превозвачи ще плащат два пъти за емисиите, което ИРУ определя като несправедлив и в крайна сметка неефективен подход за намаляване на емисиите на CO₂ в транспорта. Всички видове транспорт трябва да бъдат третирани еднакво по отношение на данъците и стимулите, свързани с използваната енергия и емисии, а предложенията ще породят нарушаване на конкуренцията и дискриминация.

Най-голямо безпокойство буди значителното увеличение на разходите, което ще породят обявените мерки и липсата на неутралност по отношение на технологиите.

Ревизираната рамка за данъчно облагане на енергията ще повиши фискалната тежест за най-често използваните към момента горива в търговския автомобилен транспорт. В допълнение автомобилните превозвачи ще платят сметката за търговия с емисии на помпата. А ако постигнатото споразумение по директивата за евровинетка бъде прието, държавите-членки на ЕС биха могли да добавят още едно таксуване на емисиите на CO₂ при заплащането на ползването на пътната инфраструктура.

Не всички автомобилни превози на товари и пътници могат лесно да преминат към алтернативни енергоизточници, тъй като в краткосрочен и средносрочен план алтернативните технологии няма да бъдат приложими при превози на дълги разстояния с тежкотоварни превозни средства. Повечето мерки насърчават преминаването към електричество и водород. Това е положително, но не е достатъчно: трябва да се насърчава по-широк спектър от алтернативи, а преходът към тези горива да залегне във всички предложения от пакета.

ИРУ обръща внимание, че ако превозните средства с алтернативни горива и инфраструктурата за зареждането им не бъдат въведени в ЕС толкова бързо, колкото е планирано, и в същото време традиционните горива и технологии

поскъпнат експоненциално, конкуренцията ще бъде силно нарушена, особено за превозвачите, които не могат бързо да въведат в експлоатация по-екологични алтернативи.

За да може целият сектор на автомобилния транспорт да премине към икономически изгодни алтернативи, времето за изпълнение на мерките като търговия с емисии и данъчно облагане на енергията, трябва да бъде адекватно синхронизирано с достатъчната наличност на превозни средства на алтернативно гориво и инфраструктура за зареждането им.

ИРУ ще разгледа по-подробно предложенията и тяхното сумарно въздействие върху търговския автомобилен транспорт през следващите месеци и ще се обърне към Европейската комисия, Парламента и Съвета за подобрения на направените предложения.