

## Další zpřísnění emisních limitů v tak krátkém čase je nekonceptní

Evropská rada na svém zasedání včera projednala klimatické cíle a snahy o dosažení klimatické neutrality, které přinášejí další zpřísnění limitů CO<sub>2</sub> k roku 2030. Sdružení automobilového průmyslu podporuje snahy o snižování ekologické zátěže z dopravy a průmyslové výroby, změny ale musí být činěny koncepčně a musí brát v potaz reálnou hospodářskou situaci a dopady na konkurenceschopnost průmyslového odvětví, které je tahounem evropské ekonomiky a prosperity. Současně s tím AutoSAP upozorňuje, že snahy o zákaz prodeje spalovacích motorů jsou vzhledem k rozvoji dalších alternativních a syntetických paliv velmi nešťastné a nereflktují současné snahy automobilek o plnění klimatických cílů.

*Diskuse navazuje na dokument „The 2030 Climate Target Plan“ a činnost Evropské komise a Evropského parlamentu. Jeho zástupci již v minulém týdnu schválili snížení limitů CO<sub>2</sub> v roce 2030 o 60 % oproti roku 1990. Aktuální úsilí snahy tak opět v krátkém čase tvrdě zasáhnou automobilový průmysl. Průměrné emise CO<sub>2</sub> z nových osobních vozidel v roce 2030 by podle nových návrhů měly být minimálně o 50 % nižší než v roce 2021, přičemž teprve v roce 2019 schválená regulace počítá s redukcí o 37,5 %. „Konečné znění nařízení obsahující nové cíle pro autoprůmysl budeme znát koncem roku 2022, možná ale až v roce 2023 s tím, že první zpřísnění limitů by se mohlo projevit už v roce 2025. Tak krátký časový horizont zdaleka nestačí k adaptaci ani výrobcům osobních vozidel, natož v případě nákladních, které mají výrazně delší životní cyklus. Přijatá rozhodnutí se proto musí zakládat na jasné analýze proveditelnosti, ne pouze politické ambici.“ říká Zdeněk Petzl, výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu. Signály o dalších zpřísněních přitom přicházejí v době velmi negativních dopadů pandemie COVID-19 na výrobu a trh s vozidly, za situace, kdy není zdaleka jasné, jaké celkové dopady tato krize bude mít.*

*„Apelujeme na zástupce EU, aby takto zásadní změny byly předvídatelné. Zároveň jsme přesvědčení, že by se na celkovém snížení měly podílet všechny sektory průmyslu i hospodářství srovnatelně,“ dodává Petzl. Současně s tím je nutné brát v potaz významné investice do dalšího zefektivňování současné výroby CO<sub>2</sub> neutrálních syntetických paliv, které by byly např. v případě zákazu prodeje vozidel se spalovacími motory nesmyslně zmařeny.*

Abyste stanovené cíle přeměnili v krátkém čase v realitu, klíčovým faktorem rozvoje nízko-emisní mobility nadále zůstává realizace motivačních kroků pro nákup vozidel ze strany zákazníků a intenzivní podpory v oblasti budování infrastruktury. Jak ve svém tiskovém prohlášení apelovala evropská asociace výrobců vozidel ACEA, političtí představitelé zodpovědní za rozhodnutí o zpřísnění klimatických cílů musí pomoci implementovat také odpovídající podpůrné programy.

To se týká rovněž situace v České republice. Sdružení automobilového průmyslu proto navrhuje významně podporovat a zintenzivnit rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva, zejména dobíjecích stanic tak, aby bylo dosaženo vybudování minimálně 11 000 dobíjecích bodů do roku 2025 a 35 000 dobíjecích bodů do roku 2030 v souladu se strategickými cíli Národního akčního plánu čisté mobility, včetně zvážení přijetí závaznosti těchto cílů. Přejít na nízkoemisní mobilitu se také neobejde bez minimálně dočasné daňové podpory. V podmínkách České republiky připadá v úvahu například snížení odvodu zaměstnanců za firemní vozidla používaná k soukromým účelům z 1 % na 0,5 %. „Konkrétním opatřením by vedle navýšení investic mohlo být také přeřazení dobíjecí a plnicí infrastruktury do 2. odpisové skupiny a zároveň urychlení výstavby v rámci povolovacího stavebního řízení,“ uvádí Zdeněk Petzl a dodává: „Stanovené klimatické cíle jsou i přes všechny aktuální potíže nadále platné a proto musí průmysl najít se státní správou společnou řeč a nadále intenzivně a koncepčně pracovat na jejich plnění.“