

Plán snižování emisí z dopravy musí odrážet technologickou i ekonomickou realitu

Evropská komise dnes představila balíček „Fit for 55“, který zásadním způsobem rozhoduje o budoucnosti automobilového průmyslu napříč EU. Jakkoliv Sdružení automobilového průmyslu plně podporuje plnění klimatických cílů, k nimž se členské státy EU zavázaly, apelujeme na to, aby emisní cíle CO₂ pro vozidla i další související legislativa byly nastaveny realisticky a splnitelně.

„Automobilový průmysl si je vědom svých závazků vyplývajících z mezinárodních dohod a klimatických cílů. Ve snaze aktivně přispět k řešení globálního oteplování je proto zásadním investorem do vývoje řešení nízko- a bezemisní mobility. Aby toto úsilí nebylo zmařeno, politická reprezentace musí při svých nadcházejících jednání objektivně vyhodnotit celé spektrum dopadů. Navržená regulace bude totiž zásadním způsobem ovlivňovat nejen životní prostředí, ale i ekonomiku, konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu a bude mít i dopady sociální, ať již na zaměstnanost, 130 let dlouhou tradici výroby motorů, ale např. i na přístup k mobilitě pro všechny občany EU,“ uvádí **Miroslav Dvořák, viceprezident Sdružení automobilového průmyslu a předseda představenstva MOTOR JIKOV Group.**

Podle dnes zveřejněných návrhů bude Evropská komise požadovat, aby emise CO₂ z osobních vozidel byly od roku 2030 o 55 % nižší než v tomto roce. Od roku 2035 pak návrh počítá s nulovými emisemi, k tomuto roku by tedy měly skončit v EU prodeje nových vozidel se spalovacím motorem.

Je zřejmé, že dosažení tak masivního snížení za tak krátkou dobu bude extrémně náročné a zároveň velmi nákladné. To vše uprostřed nejistoty pandemie covid-19, která odčerpává značné prostředky. Zároveň lze přechodně očekávat hluboké strukturální dopady na celý hodnotový řetězec v autoprůmyslu, včetně dopadů na pracovní trh. Stanovení data pro ukončení registrací vozidel se spalovacím motorem (ICE) pak může být kontraproduktivní. *„Nemyslíme si, že by nařízení mělo v tuto chvíli stanovovat datum pro zákaz prodeje aut se spalovacími motory. Stanovení takového data může snahu o ochranu klimatu naopak zhoršit, spotřebitelé si zakoupí ve větší míře vozidla se spalovacím motorem před tímto datem, potažmo budou svá starší vozidla používat déle. Určitě by měly být reflektovány velmi rozdílné geografické i ekonomické podmínky v jednotlivých členských státech EU,“* říká **Robert Kiml, viceprezident Sdružení a generální ředitel Toyota Motor Manufacturing Czech Republic.**

Pouhé zpřísnění cílů pro nová vozidla navíc nebude samo o sobě efektivní cestou ke snížení emisí v silniční dopravě. Mimo nových vozidel je třeba mít na paměti i stávající vozový park. *„Pro efektivní snižování emisí z dopravy je zapotřebí, aby legislativa umožnila nabídnout zákazníkům v přechodové době širší paletu řešení. Z pohledu regulace by tak např. vozidla s hybridním pohonem měla i nadále představovat podporovanou technologii. Stejně tak by EU měla vzít v potaz využití syntetických a pokročilých alternativních paliv vyrobených za použití obnovitelných zdrojů energie (vodík, CNG), jejichž přínos by pro dekarbonizaci stávajícího vozového parku byl nesporný. Stanovené cíle musí být nutně navázány na naplňování závazných podmínek všemi členskými státy, pokud jde o rozvoj infrastruktury pro alternativní pohony,“* dodává **Miroslav Dvořák.**



Odpovídající podmínky pro rozvoj infrastruktury jsou zásadním předpokladem pro rozvoj čisté mobility. Např. současně platný cíl pro rok 2030 (snížení emisí CO₂ o 37,5 % oproti roku 2021) by vyžadoval 3 miliony veřejných dobíjecích bodů, při navýšení ambice na 55 % odhady samotné Evropské komise hovoří o potřebě více než 6 milionů dobíjecích bodů, přičemž na konci roku 2020 jich bylo v EU něco přes 200 tisíc. Adekvátně bude třeba budovat také vodíkovou plnicí infrastrukturu, jejíž rozvoj v řadě členských států ještě ani nezačal. Z tohoto pohledu je tedy pozitivní, že balíček obsahuje také legislativní návrh stanovující povinné cíle pro členské státy v oblasti infrastruktury pro alternativní paliva. Návrh však obsahuje jinou metodologii počítání potřebné infrastruktury, než byla dosud využívána, je tedy třeba pečlivě zanalyzovat, zda budou cíle dostačující.

Zpřísnění cílů pro jednotlivé sektory včetně dopravy je součástí nové zelené politiky EU (New Green Deal) a dekarbonizace dopravy. Již teď je jasné, že zavedení přísnějších cílů bude vyžadovat obrovské investice a masovou elektrifikaci produktového portfolia výrobců. Neméně důležitým předpokladem pro transformaci autoprůmyslu je pak masivní podpora reskillingu a upskillingu pracovníků, podpora vývoje nových technologií, robotizace a automatizace.

Vzhledem ke komplexnosti balíčku je nyní třeba řádné posouzení jednotlivých parametrů. Při následujícím projednávání Radou EU a Evropským parlamentem bude nezbytně nutné zajistit, aby do sebe jednotlivé části zapadaly a tvořily koherentní a efektivní podpůrný rámec přechodu na nízkouhlíkovou ekonomiku.