

Odchod od spalovacích aut už děsí i obhájce Green Dealu. Sáhne EU po záchranné brzdě?

- CZ24 News | 22. listopadu 2022

Nedlouho po schválení zákazu prodeje aut se spalovacím motorem po roce 2035 v celé Evropské unii začínají i zastánci Green Dealu přehodnocovat dopady nařízení na automobilový průmysl nebo energetiku. Mezi nimi například francouzský eurokomisař Thierry Breton, který vyzval k revizi ambiciózního cíle a využití klauzule o přezkumu v roce 2026. „Škoda, že se neozval dřív,“ míní český europoslanec Alexandr Vondra (ODS).

EU si stanovila za cíl snížit emise uhlíku do roku 2030 alespoň o 55 procent (ve srovnání s rokem 1990) a do roku 2050 dosáhnout úplné klimatické neutrality. Jedním z dílčích kroků, jak toho dosáhnout, má být i zákaz prodeje nových osobních aut a dodávek se spalovacím motorem od začátku roku 2035. I zastánci již schváleného kontroverzního návrhu k němu ale začínají mít výhrady.

Eurokomisař pro vnitřní trh Thierry Breton, který jinak přechod na čistě bezemisní automobilismus podporuje, na začátku listopadu v rozhovoru pro [Brussels Playbook](#) varoval před narušením celého průmyslového odvětví. EU by podle něj mohla nakonec termín odchodu od spalovacích motorů ještě přehodnotit, a to v roce 2026. Tehdy se totiž aktivuje doložka o přezkumu, která představuje poslední pomyslnou záchrannou brzdu.

Breton během rozhovoru například připouští, že přechod ze spalovacích aut na elektromobily může vést k zániku zhruba 600 tisíc pracovních míst. Rozhodující také bude, aby Evropa měla dostatek elektřiny pro nabíjení elektromobilů, podle Bretona totiž bude potřeba vyrobit ročně o 20 až 25 procent více elektřiny, než EU vyrábí dnes.

„Budeme tedy muset masivně zvýšit výrobu elektřiny. Ale bude to také muset být elektřina bez emisí uhlíku – pokud ji budeme vyrábět z uhlí nebo plynu, nemá to smysl,“ řekl. Dodal, že výroba elektromobilů bude spotřebovávat i „patnáctkrát více lithia, čtyřikrát více kobaltu, čtyřikrát více grafitu a třikrát více niklu.“

EU bude brzy potřebovat dvacetkrát více nabíjecích stanic

Dalším, nikoli však posledním, problémem je i nedostatek nabíjecích stanic pro elektromobily. „Do roku 2030 chceme mít na evropských silnicích 30 milionů elektromobilů. To znamená, že potřebujeme přibližně 7 milionů dobíjecích stanic. Dnes jich však máme pouze 350 tisíc, z nichž 70 procent je pouze ve třech zemích – ve Francii, Německu a Nizozemsku,“ uvedl také francouzský eurokomisař.

Příliš brzy, ale aspoň něco, říká Vondra

Podle českého europoslance Alexandra Vondry (ODS) je rok 2026 jako datum, kdy má dojít k přezkumnému řízení, příliš brzy. „O tu revizi jsme se zasazovali všichni, kteří jsme tvrdili, že totální sázka na elektromobilitu je hloupost, která se nám vymstí. Nakonec jsme prosadili review klauzuli v roce 2026. Je to příliš brzy, ale aspoň něco, co zatím drží ve hře syntetická paliva a tedy i spalovací motory. Je fajn, že to teď podpořil i Breton. Škoda, že se neozval dřív. Výsledek mohl být lepší,“ řekl pro deník Echo24 Vondra.

Také české Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) považuje omezení prodeje spalovacích motorů od roku 2035 za velmi ambiciózní cíl. Jeho prezident Martin Jahn nedávno řekl, že nezvládnutá transformace by mohla znamenat ztrátu konkurenceschopnosti českého automobilového průmyslu a propouštění zaměstnanců.

„Aby však přechod na čistou mobilitu neznamenal pro ČR ztrátu HDP či pracovních míst, potřebujeme společně s vládou pracovat na řadě strategických témat implementace této tranzice, od podpory změny výrobních programů firem, až po programy přeškolení tisíců zaměstnanců,“ uvedl Jahn, který je současně i členem představenstva Škoda Auto.

[ZDROJ](#)