

Otevřený dopis s výzvou premiérovi vlády ČR, aby byl revidován zákaz registrace nových vozidel se spalovacími motory v EU od r. 2035

prof. PhDr. Petr Fiala, Ph.D., LL.M.

Úřad vlády České republiky
nábřeží Edvarda Beneše 128/4
Praha 1 - Malá Strana
PSČ 118 01
Email: posta@vlada.cz

20. února 2023

Vážený pane předsedo vlády,

Evropský parlament schválil 14. 2. zákaz registrace nových osobních vozidel se spalovacími motory v zemích EU od roku 2035. Toto rozhodnutí podléhá ještě schválení Rady Evropské unie, takže stále existuje šance na jeho revizi. Proto nám dovoluňte jménem think tanku Realistická energetika a ekologie podělit se o obavy, které v nás toto nařízení vyvolává:

- navzdory proklamacím nepřinese snížení globální produkce skleníkových plynů;
- zvyšuje závislost na dovozu základních materiálů z nedemokratických zemí;
- v jeho důsledku se sníží konkurenceschopnost evropského průmyslu;
- není technologicky neutrální a brání přirozenému rozvoji dopravních technologií;
- hrozí způsobit ekonomickou stagnaci až recesi se značnými sociálními dopady;
- omezí individuální mobilitu, tím i významnou část osobních svobod.

V zájmu životního prostředí, zejména s ohledem i na předběžnou opatrnost vůči obavám z antropogenního vlivu na změnu klimatu, ale také s ohledem na sociální a ekonomickou stabilitu členských zemí EU je žádoucí toto dle našeho názoru chybné rozhodnutí v současné podobě odmítnout a revidovat ho na základě dosud neexistujících dopadových studií.

Při hledání cest k omezení skleníkových plynů vzniklých spalováním fosilních paliv přitom ponecháváme stranou kontroverzní debatu o skutečném vlivu těchto antropogenních emisí. Je ale zásadní otázkou, jaký je poměr těžkých celospolečenských nákladů zemí Evropské unie ve srovnání s teoretickým přínosem navrženého nařízení EU, které si klade za cíl omezit emise ze silniční dopravy v zemích Unie. Ty se však na celosvětových emisích z lidské činnosti podílí do 10 % a silniční doprava z toho jen pětinou.

Neprovedlo se holistické technologicky neutrální posouzení, tedy prověření dopadů v celém životním cyklu od výroby až po složitou recyklaci. Přitom je nezbytné započítat emisní faktory v místě výroby vozidel, a to zejména pokud jde o produkci baterie, nelze se spokojit jen s tzv. nulovými emisemi spojenými s provozem elektrických aut. Použitelná „bezemisní“ vozidla ve smyslu zákazu spalovacích motorů, dostupná ve větším počtu po roce 2035, budou zřejmě jen bateriová, neboť vodíková vozidla spolu s potřebnou infrastrukturou vyžadují pro větší nasazení ještě značný vývoj.

Četné studie nezávislých organizací, např. GreenNCAP certifikované prestižním Institutem Paula Scherrera ve Švýcarsku, přitom ukazují, že i za optimistických budoucích emisních faktorů národní výroby elektrické energie není přínos čistě bateriových vozidel velký, pokud nastává vůbec. Přitom je nutno srovnávat vozidla stejné velikosti za změřených reálných provozních podmínek.

Např. menší elektromobil VW ID.3 vykázal za dobu životnosti se započtením výroby a recyklace s průměrným emisním faktorem 282 g CO_{2-eg}/kWh (jehož snad EU dosáhne během následujících 15 let) asi 32 t ekvivalentu CO₂, z čehož cca 25 % připadá na výrobu baterie, 25 % na výrobu vozidla a 50 % na provoz. Naproti tomu větší naftová Škoda Octavia Combi dosáhla cca 42 t CO₂. Stačí však použít pro tyto všechny položky skutečný emisní faktor České republiky k tomu, aby emise obou vozidel byly stejné (cca 48 t CO₂). Při reálné výrobě materiálů a článků baterií v levné Číně je pak i malý elektromobil emisně podstatně horší, a to při vysoké ceně a při nízké užitné hodnotě (dojezd, problémy zimního provozu, potenciální nebezpečí požáru atp.). Co se zdraví škodlivých emisí týče, je známo, že při adekvátní kontrole v provozu vozidel jsou opatření již podle Euro 6 více než dostatečná.

Cena bez dotací je u menších bateriových vozidel o 100 procent, u větších o 35 procent větší proti vozidlům se spalovacími motory. Vývoj cen nedostatkových materiálů ani komponent neslibuje žádný dlouhodobý pokles.

Koncept velmi urychleného přechodu na čistě elektrická vozidla nezohledňuje skutečnost, že v důsledku zcela rozdílné kupní síly si drahá elektrická auta nemůže dovolit podstatná část obyvatel zemí EU (s důrazem na státy střední a východní Evropy včetně ČR). Proto se v mnoha zemích EU včetně Česka zvyšuje průměrné stáří vozidel. To je nepochybně v příkrém rozporu s enviromentálními cíli kritizovaného nařízení.

Situace je o to horší, že platné nařízení EU pro výrobce vedlo k nežádoucímu zvýšení podílu výroby velkých elektrických osobních aut. Toto nařízení stanovilo maximální flotilový průměr emisí skleníkových plynů v podobě ekvivalentu CO₂ na km u prodaných vozidel. Jeho překročení je citelně pokutováno. Velké elektromobily sice zajišťují potřebné navýšení zisku z prodeje při fiktivních nulových emisích, ale neumožňují skutečně přínosné využití elektromobility pro městský a příměstský provoz s omezeným dojezdem. Skutečné celoživotní emise většího elektromobilu typu Škoda Enyaq přesahují 50 t CO₂, takže takový elektromobil podmínky pro skleníkový efekt prokazatelně zhoršuje.

Na vysoké ceny, nevhodnou nabídku výrobců, vynucenou zmíněným platným nařízením EU, i na sníženou užitnou hodnotu již trh v EU reaguje. Klesají podstatně prodeje v počtu kusů nových automobilů, i když se zatím zvyšuje zisk. To je však způsobeno jinak nežádoucím nárůstem podílu největších typů a jejich prodejem podnikům s podporou dotací a fiskálních opatření. Po zákonitěm poklesu tohoto přechodného zisku se zhorší hospodářské výsledky automobilového průmyslu v řadě států EU, což prioritně platí pro Českou republiku, kde je tento resort klíčovou složkou národního hospodářství.

Prodej elektromobilů tedy vyžaduje masivní dotační podporu nejen dočasně pro pochopitelný rozběh nových technologií, ale také dlouhodobě pro udržení prodeje elektromobilů na vnitřním trhu EU, což je jistě metoda pro státní rozpočty trvale neudržitelná. I z výroků místopředsedy EK Franse Timmermanse je zřejmé, že pro země s nižší kupní silou jako ČR se počítá hlavně s dovozem levnějších ojetých elektrických aut. Tam je problematická zůstatková životnost baterie. Exportem ojetin si západní země EU zjevně budou současně chtít řešit problém domácí recyklace. Ta je zejména s ohledem na baterii dosud procesně a ekonomicky nezvládnutá.

Požadavky na prostředky nápravy musí tedy vzít v úvahu jak potřeby vnitřního trhu EU a životní prostředí v unijních zemích, tak globální dopady, a to zejména při chtěném nebo i spontánním přesunu výroby do jiných částí světa. Nesmí se také zapomínat na export automobilů jakožto high-tech výrobků z EU do jiných částí světa, který buď není na evropský klimatický extremismus připraven (rozvíjející se trhy), nebo s ním souhlasí jen částečně (USA, Japonsko).

Zatím se k lítosti i škodě zemí EU jedná především o ideologicky podložené, v dostatečné míře nevyzkoušené a na nejistých energetických zdrojích stojící rozhodnutí o elektromobilitě bez kompromisů. Elektromobily sice za provozu emise téměř neprodukují, ovšem jejich „výfuk“ je dosud

ve většině unijních zemí dle jejich energetického mixu přesunut do méně viditelných, ale stejně působících zdrojů.

Nutné bude značné posílení výroby elektrické energie. Změny v energetickém sektoru směrem ke zdánlivě bezemisním obnovitelným zdrojům energie (OZE), avšak s přerušovanou a nestabilní dodávkou, tento problém bez dalších opatření neřeší. I v jejich případě je přitom nutné započítat emise během celého životního cyklu, které nejsou zdaleka zanedbatelné při nutnosti využívat plošně rozptýlené energetické toky a navíc jejich nestálou kapacitu patřičně a draze zálohovat. V této souvislosti je žádoucí připomenout nutnost konečného rozhodnutí o postavení nepostradatelné jaderné energetiky, nutné jako zdroj stálého výkonu a kompenzace dlouhodobých výpadků obnovitelných zdrojů zejména v nejnáročnějším zimním období.

V platných nařízeních a směrnících EU jsme svědky nekoordinované akce vůči výrobcům na jedné straně a státům na straně druhé. U výrobců se nařízením omezují flotilové průměry skleníkových plynů z prodaných vozidel na základě fiktivních čísel, vedoucí k preferenci elektromobilů. Naproti tomu nelze splnit cíle elektrifikace dopravy, jestliže platí unijní požadavky na členské státy EU, aby ve svých klimaticko-energetických plánech splnily povinné podíly OZE, ovšem jaderná energetika se do této bilance stále ještě nezapočítává.

Pro průmyslové strategie je velmi důležitý stanovit jasnou vizi, jak co do obsahu, tak do časového rámce, známého s velkým předstihem. O to více to platí pro různá opatření, která mají dlouhodobý dopad a ohrožují konkurenceschopnost, pokud jsou zaváděna jednostranně a unáhleně, jak je v současnosti v EU bohužel zvykem. Nařízení platná v EU by měla stanovit technologicky neutrální opatření, splňující cíle na základě rozumného kompromisu, nikoli zákazem variant ve prospěch jediného řešení s extrémními parametry. Každý společensky přijatelný zákaz vyžaduje v demokracii konsensus, založený na porovnání možných vyzkoušených řešení, posouzených v celé šíři dopadů.

Z hlediska našich eurounijních svobodných a demokratických společností je nutno se obávat, že rozhodnutí Evropského parlamentu pravděpodobně podstatně omezí individuální dopravu osobními automobily a udělá z ní zřejmě hmotný statek a výhodu jen pro vyšší vrstvy. Současně zaváděná, v tomto dopise nezmíněná opatření směřující do segmentu nákladních vozidel a autobusů zásadně zdraží veškerou vnitřní dopravu v zemích EU, včetně hromadné přepravy, jež by měla zřejmě ve větší míře nahradit dopravu individuální.

Důsledky rostoucího sociálního napětí ve společnosti, vyvolané podobnými rozhodnutími, je žádoucí velmi pečlivě zvážit. Destabilizace jednotlivých států i celé EU a její soudržnosti je důsledek, který si rozhodně realisticky uvažující stoupenec demokracie nepřeje.

Vážený pane předsedo vlády,
prosíme Vás, abyste se osobně zasadil o revizi zmíněného nařízení, které by podle našeho hlubokého přesvědčení vedlo k poškození nejen národní ekonomiky, ale i ke zvýšení sociálního napětí a paradoxně k poškození životního prostředí.

V úctě

za think tank Realistická energetika a ekologie

prof. Ing. Milan Apetaur, DrSc.

Ing. Jaroslav Čížek

Prof. Ing. Jan Macek, DrSc.

Ing. Josef Morkus, CSc.

PhDr. Milan Smutný

RNDr. Vladimír Wagner CSc.