



Dino Novosel, stručnjak za e-mobilnost u Hrvatskoj

Trnovit put do ciljanih 40 milijuna električnih vozila u EU-u do 2030.

Cestovni prometni sustav s preko 30% potrošnje finalne energije jedan je od najdominantnijih generatora onečišćenja urbanih sredina i to će nažalost ostati dugi niz godina, unatoč deklarativnoj političkoj volji svjetskih čelnika izrečenoj 2015. godine kroz izglasavanje Pariškog sporazuma, kao i usvajanjem Europskog zelenog plana 2020., strateškom politikom kojom je trebalo osigurati smanjenje emisija cestovnog prometa za 55% do 2030. u odnosu na 2019. godinu.

U listopadu 2022. godine tri ogranka vlade EU-a, Europska komisija, Vijeće i Parlament, složili su se da do 2035. godine novi automobili i kombiji više neće moći ispuštati CO₂ [1] — tj. postavljen je zahtjev za smanjenje emisija CO₂ za 100% za nove automobile i kombije od 2035. godine [2].

Bila je to važna odluka i pametan ekonomski plan koji je pokazao globalno vodstvo Europe, predanost čistim tehnologijama i otpornijoj budućnosti te energetskej neovisnosti.

[1] European Commission, *CO₂ emission performance standards for cars and vans*, dostupno na <https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans_en>, 20. 3. 2023.

[2] Vijeće EU-a, *Postignut dogovor o prvom prijedlogu paketa „Spremni za 55 %”: EU postrožio ciljeve za emisije CO₂ za nove automobile i kombije*, 27. 10. 2022., dostupno na:

<<https://www.consilium.europa.eu/hr/press/press-releases/2022/10/27/first-fit-for-55-proposal-agreed-the-eu-strengthens-targets-for-co2-emissions-for-new-cars-and-vans/>>, 20. 3. 2023.

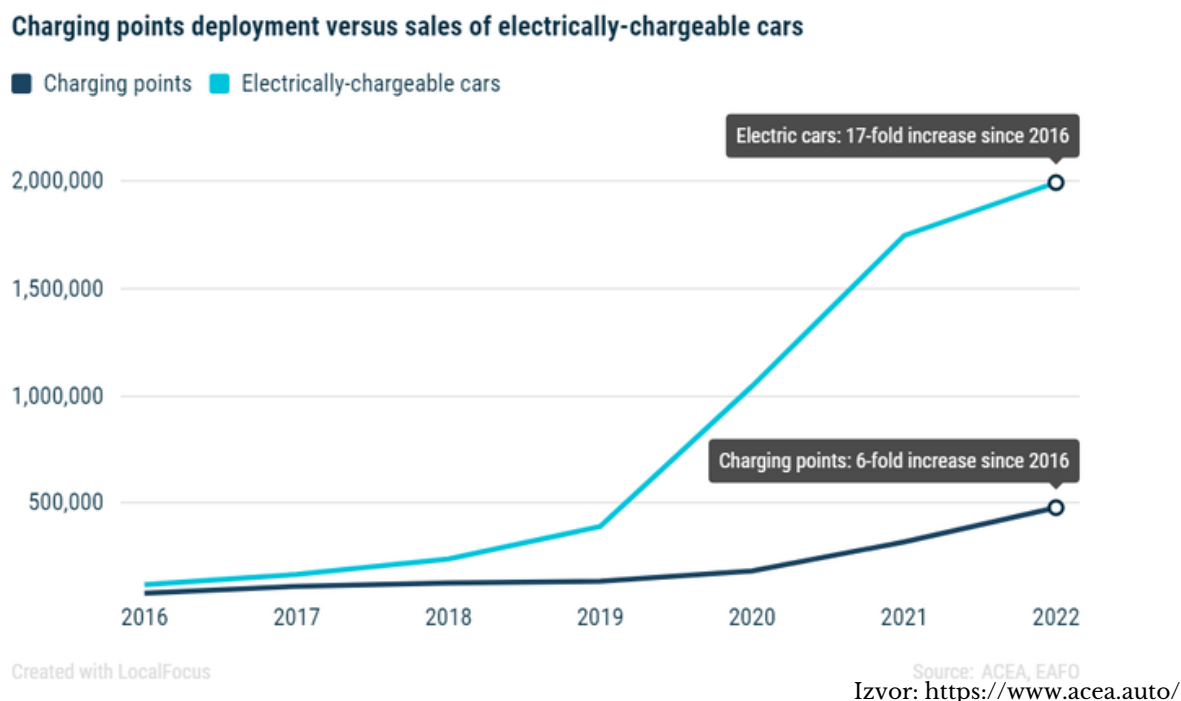
Također, bio je to vrlo kritičan signal tvrtkama i investitorima u kojem će se smjeru tržište kretati, dajući im jasnoću i investicijsko povjerenje.

Unatoč izazovnoj 2022. godini za tržište automobila u EU-u s ukupnim smanjenjem registracija automobila od 4,6% (uglavnom zbog utjecaja manjka komponenti u prvoj polovici godine),

prodaja novih baterijskih električnih vozila (BEV) nastavila je rasti.

U 2022. tržišni udio BEV-a povećao se na 12,1%, što je poboljšanje od 3 postotna boda u usporedbi s 2021. godinom. To potvrđuje trend primjetan u posljednjih šest godina, pri čemu se prodaja BEV-a povećala 17 puta između 2016. i 2022. (Slika 1.)

Slika 1.: Broj javnih punionica u odnosu na broj prodanih baterijskih električnih vozila (BEV), 2016. - 2022.



Međutim, tempo razvoja infrastrukture znatno zaostaje za potražnjom potrošača za električnim automobilima. Broj javnih punionica u EU-u porastao je manje od šest puta između 2016. i 2022. što znači da je prodaja električnih automobila rasla gotovo triput brže od izgradnje punionica.

Budući da tržišni udio novih baterijskih električnih vozila (BEV) neprestano raste, uvođenje javne infrastrukture za punjenje mora biti podržano ambicioznim i pravovremenim ciljevima u skladu s prijedlogom Uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva (AFIR) [3], koja se sada približava završnim fazama trijalog pregovora.

[3] Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća, COM(2021) 559 final, dostupno na: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=CELEX:52021PC0559>>, 20. 3. 2023.

Postaje li pravo na čist zrak ipak žrtva geopolitike?

Međutim, nedavno smo svjedočili vrlo uznemirujućem prizoru, prvo manjinske stranke u njemačkoj koaliciji, a sada i Berlina, koje odustaju od svoje prethodne obveze da podrže odluku, osim ako ne dobije novo izuzeće za neučinkovita sintetička goriva.

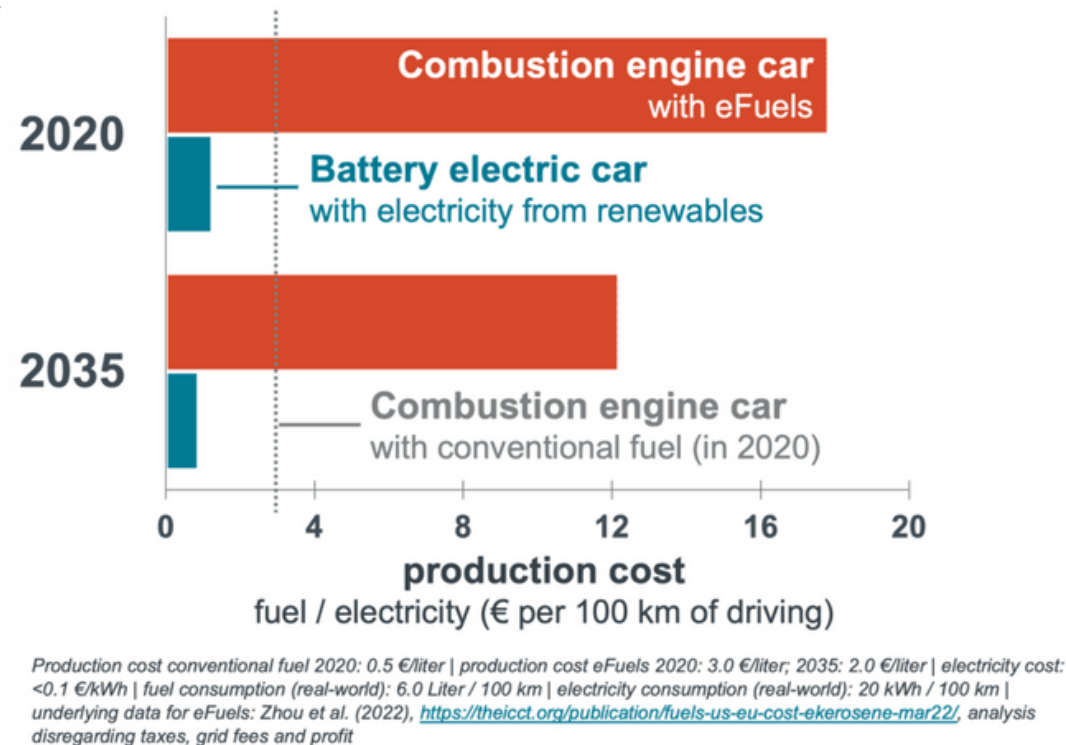
Prema ICCT-u: "S obzirom na njihovu inherentnu neučinkovitost, proizvodni trošak količine e-goriva potrebnog za vožnju automobila s motorom s unutarnjim izgaranjem 100 kilometara gotovo je deset puta veći od proizvodnog troška količine obnovljive električne energije za vožnju električnog automobila na baterije iste udaljenosti (Slika 2.).

Očekuje se da će se ogromna razlika u troškovima tek neznatno smanjiti tijekom vremena." [4]

Tamo gdje je postojala ujedinjena europska obveza o usmjeravanju tržišta prema 100% smanjenju emisija do 2035., kako bi tvrtke mogle planirati u tom smjeru — a mora se primijetiti da većina glavnih proizvođača originalne opreme za automobile podržava cilj za 2035. — sada postoji zbrka i neizvjesnost.

Za zemlje srednje i istočne Europe već imamo značajna ulaganja u tehnologije dekarbonizacije, a raspravlja se o mnogim drugim. Naše vlade trebaju sigurnost da krenu naprijed u pravom smjeru.

Slika 2.



Izvor: <https://theicct.org/>

[4] International Council on Clean Transportation, *E-Fuels: The Magic Lollipop to Keep Combustion Engines Alive (or Not)*, dostupno na: <https://theicct.org/e-fuels-eu-co2-standards-jun22/>, 20. 3. 2023.

Tvrtke i investitori trebaju sigurnost kako bi ulagali s povjerenjem. Europa se treba posvetiti putu dekarbonizacije — već smo pod pritiskom kineskih i drugih globalnih OEM-a koji ulaze na tržišta EU-a, pa čak i ulaganja američke IRA-e. Moramo izgraditi svoje kompetencije i poboljšati tehnologiju što je brže moguće.

Kašnjenje, zbrka i uskraćivanje ulaganja zbog tržišne nesigurnosti ili izdvajanja to potkopavaju.

Stoga je potrebno uputiti apel Njemačkoj i drugim donositeljima odluka u EU-u da riješe ovu štetnu situaciju i vrate ju na put koji će osigurati da bude sposobna za ostvarenje cilja *fit for 55*.