

# REVOLUCE NA SILNICÍCH: BUDEME VŠICHNI JEZDIT NA BATERKY?

---

Zuzana Valachová

Prosinec 2024

## EUROPEUM

Institut pro evropskou politiku EUROPEUM je neziskový, nepolitický a nezávislý think tank, který se zaměřuje na evropskou integraci a soudržnost. EUROPEUM přispívá k posilování demokracie, bezpečnosti, stability, svobody a solidarity napříč Evropou a aktivnímu vystupování České republiky v Evropské unii. EUROPEUM provádí původní výzkum, organizuje veřejné akce a vzdělávací aktivity a formuluje nové názory a doporučení ke zlepšení domácí a evropské politiky.

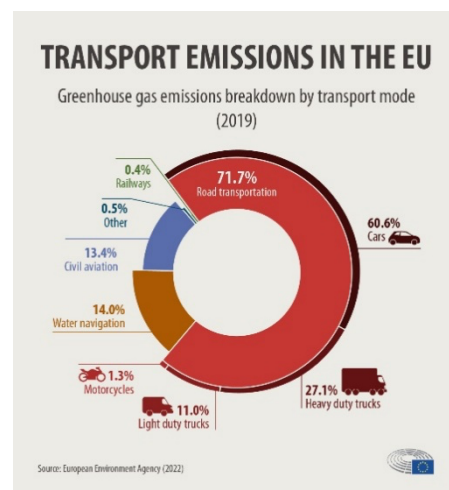
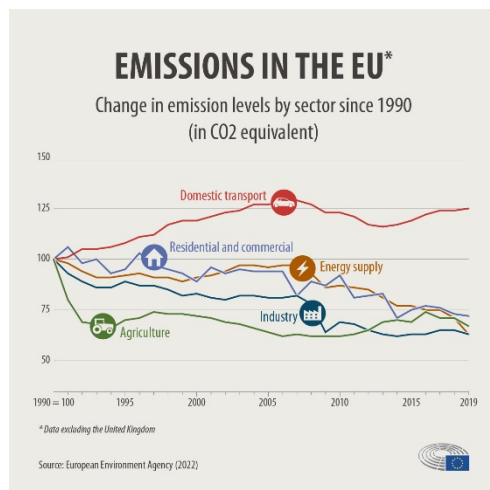


Spolufinancováno  
Evropskou unií

# Proč by EU neměla ustoupit od svého plánu na ukončení spalovacích motorů do roku 2035

## Spalovací motory: Hlavní viník emisí v dopravě

Dopravní sektor je na druhém místě v produkci emisí oxidu uhličitého; tvoří 24 % těchto emisí v Evropské unii. Na prvním místě jsou dodávky energie, dále průmysl, bydlení a komerce, zemědělství, a odpad a ostatní. Mezi těmi je sektor dopravy jediným, ve kterém úroveň skleníkových plynů za poslední tři dekády vzrůstá.<sup>1</sup> Hlavním viníkem jsou osobní automobily tvořící 60 % veškerých emisí daného sektoru.<sup>2</sup> Toto je velmi signifikantní podíl v jejich celkovém množství. Omezení automobilového průmyslu proto hraje stěžejní roli na cestě k čistšímu ovzduší a pomalejšímu postupu klimatické změny.



Obrázek 1: Emise z dopravy v EU 1990-2019.<sup>3</sup>

Právě na jeho omezení pracuje Evropská unie, jejímž cílem je klimatická neutralita do roku 2050. Jedním z kroků, které je potřeba učinit, je snížit množství emisí produkovaných osobními automobily se spalovacími motory. Ty by měly být

<sup>1</sup> Kromě období pandemie COVID-19. European Parliament, "CO2 Emissions From Cars: Facts and Figures."

<sup>2</sup> European Parliament, "CO2 Emissions From Cars: Facts and Figures."

<sup>3</sup> European Parliament, "CO2 Emissions From Cars: Facts and Figures"

omezeny do roku 2030 o 55 %.<sup>4</sup> Od roku 2035 pak nastane úplný zákaz prodeje nových aut se spalovacími motory na unijním území.<sup>5</sup>

## Konec spalovacích motorů od roku 2035

První kroky ke zmíněným změnám započaly v roce 2021 představením legislativního balíčku Fit for 55, jenž je součástí Zelené dohody pro Evropu. Je to stěžejní součást cesty ke klimatické neutralitě a zahrnuje řadu opatření, např. reformu systému emisních povolenek a podporu obnovitelných zdrojů energie. „100% snížení emisí CO<sub>2</sub> u nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel do roku 2035“ je první schválená legislativa daného ambiciózního balíčku. Tato legislativa byla členskými státy odsouhlasena na návrh Komise v roce 2022 a finálně schválena Evropským parlamentem a Radou Evropské unie v březnu 2023.<sup>6</sup>

Legislativa ukládá zákaz prodeje nových vozidel se spalovacími motory na území Evropské unie po roce 2035. Stále bude možné obchodovat s danými vozidly v rámci second-handového trhu či si je zakoupit mimo unijní území. Německo s Komisí rovněž vyjednálo výjimku, která umožňuje po tomto datu registraci a prodej vozidel se spalovacími motory, pokud budou využívat výhradně uhlíkově neutrální syntetická paliva. Aktuálně však technologie na jejich výrobu není na dostatečné úrovni pro masovou produkci a konkurenceschopná ceny.<sup>7</sup> Místo experimentování s e-palivy by Evropa měla investovat do rozvoje elektromobilního průmyslu, aby zůstala konkurenceschopná a vyhnula se technologickému zaostávání za Čínou a USA.<sup>8</sup>

---

<sup>4</sup> Ve srovnání s rokem 2021. Nákladní auta o 50 %.

<sup>5</sup> European Parliament, “EU Ban on the Sale of New Petrol and Diesel Cars From 2035 Explained”

<sup>6</sup> European Parliament, “EU Ban on the Sale of New Petrol and Diesel Cars From 2035 Explained.”

<sup>7</sup> Investice do e-paliv mohou zpomalit přechod na udržitelnou dopravu. Jejich výroba je v současnosti drahá a v budoucnu by litr e-paliva mohl stát až 155 korun, což činí tuto technologii finančně nedostupnou pro širší veřejnost. Zatímco elektromobily, na které automobilky jako Volkswagen přecházejí, se rychle stávají levnějšími a populárnějšími, e-paliva nemají ekonomický smysl pro masový trh. Diskuze o e-palivech se tedy jeví spíše jako nástroj pro udržení spalovacích motorů na trhu, které v budoucnosti nebudou mít reálný ekonomický smysl.

Havelka, Vít, “Vrtěti výfukem. Debata o syntetických palivech do aut je nesmysl, zásadní otázka je jinde.”

<sup>8</sup> Havelka, Vít, “Vrtěti výfukem. Debata o syntetických palivech do aut je nesmysl, zásadní otázka je jinde.”

Zmíněným opatřením EU stanovuje jasný cíl přechodu k udržitelnější dopravě, který odpovídá jejím ambicím dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050. Přestože může být implementace tohoto plánu náročná, jeho přínosy dalece převyšují náklady – a to nejen v oblasti ochrany klimatu, ale i zdraví obyvatel a technologického pokroku. Tento krok představuje příležitost, jak redefinovat dopravu v EU směrem k modernějším, ekologičtějším a inovativnějším řešením.

## **Proč by EU neměla ustoupit od svého plánu na ukončení spalovacích motorů do roku 2035?**

Navzdory zásadnímu významu tohoto opatření se objevují názory, že je příliš ambiciózní, nebo že negativně ovlivní ekonomiku a automobilový průmysl.<sup>9</sup> Tyto obavy neberou v úvahu důležitost a naléhavost boje proti klimatické změně a dlouhodobé přínosy této legislativy. Kromě dekarbonizace dopravy, jež je v tomto boji zásadní, jaké jsou další důvody EU k setrvání na plánu ukončit spalovací motory do roku 2035?

- Odklad cílů může zpochybnit důvěryhodnost EU

Odklad klimatických cílů může vážně ohrozit důvěryhodnost EU v mezinárodních klimatických jednáních. Evropská unie je považována za lídra v boji proti změně klimatu a její závazky<sup>10</sup> nastavují standard pro ostatní země. Jakékoli oslabení těchto cílů může poškodit její pozici a efektivitu při vyjednávání s dalšími zeměmi.<sup>11</sup> Některé země, například Čína a Indie, již nyní zpochybňují, zda průmyslově rozvinuté země, včetně EU, dostatečně plní své závazky.<sup>12</sup> EU je největším přispěvatelem do globálního klimatického fondu, přispívající více než 30 miliard dolarů ročně na podporu klimatických opatření v rozvojových zemích.<sup>13</sup> Pokud ztratí důvěryhodnost, mohlo by to oslabit globální spolupráci.

---

<sup>9</sup> Nielsen Admosphere, "Češi nechtějí konec spalovacích motorů, proti přijetí legislativy EU jsou více než tři čtvrtiny z nich"

<sup>10</sup> Například: European Climate Law; Fit for 55; Renewable Energy Directive; EU Emission Standards for Cars and Vans; EU Emissions Trading System; Effort Sharing Regulation

<sup>11</sup> ClimaTalk, "EU Negotiating Position for COP29." Marian Feist, Oliver Geden, "Climate Negotiations in Times of Multiple Crises."

<sup>12</sup> Hou Liqiang, "Countries Urge Action on Climate Finance."

<sup>13</sup> European Commission. "Climate Finance: Key Messages for COP28" \*včetně členských zemí

Unie na nadcházející konferenci COP30 od dalších zemí očekává aktualizaci jejich národně stanovených příspěvků, aby odpovídaly limitu oteplení o 1,5 °C.<sup>14</sup> Pokud však nebude sama plnit své sliby, její výzvy mohou ztratit na váze a motivace ostatních států se oslabí.

- Striktní pravidla vytvářejí tlak na inovace

Striktní environmentální regulace mohou stimulovat inovace. Vyšší náklady a tlak na zlepšení ekologických standardů motivují podniky investovat do nových, udržitelných technologií. Tento tlak urychluje přechod na efektivnější a konkurenceschopnější řešení v oblasti zelených technologií.

Studie z 746 čínských firem mezi lety 2008–2021 ukazují, že tržní environmentální regulace, jako emisní normy, pozitivně podporují inovace.<sup>15</sup> Tyto regulace pomáhají firmám zlepšit alokaci zdrojů, což vede k lepším výsledkům, zejména v odvětvích s vysokou intenzitou znečištění, jako jsou chemikálie, textilní výroba a ocelářství. Například státem vlastněné podniky a vysoce znečišťující průmysly vykazují větší pozitivní vliv regulací na inovace. Naopak v regionech s nižšími regulačními nároky nejsou firmy tolik motivovány k těmto investicím, což vede k nižší efektivitě inovací.

Zatímco některé členské země vytvářejí tlak na EU s cílem pozměnit či oddálit danou legislativu, některé automobilky se rozhodly konat, aby se vyhnuly zaostávání za zahraniční konkurencí, kterou je zejména Tesla a čínské automobilky. Příkladem je Volkswagen, jenž odhaduje, že díky inovacím budou elektromobily do roku 2030 tvořit 80 % jejich prodeje v EU, přičemž jejich ceny by v následujících 3–5 letech měly klesnout pod ceny vozidel se spalovacími motory.<sup>16</sup>

- Pro firmy je klíčové mít jistotu v tom, co je čeká

Jasná a stabilní regulační pravidla jsou pro firmy klíčová, jelikož jim umožňují plánovat dlouhodobé investice a přizpůsobit své strategie budoucím změnám. Když regulace vytvářejí předvídatelné prostředí, firmy mohou alokovat své zdroje

---

<sup>14</sup> BusinessEurope. "Expectations for COP29."

<sup>15</sup> Li et al., "Effect of Environmental Regulation on Energy-Intensive Enterprises' Green Innovation Performance."

Wei, Zhu, and Liu, "The Effect of Market-Based Environmental Regulations on Green Technology Innovation—The Regulatory Effect Based on Corporate Social Responsibility."

<sup>16</sup> Kumar, Kanunjna, and Shetty, "Volkswagen Takes Its Electric Ambitions up Another Notch With New Targets for 2030."

efektivně a investovat do vývoje nových technologií, aniž by byly vystaveny riziku častých změn pravidel.

Jak říká zástupce generálního ředitele pro klimatickou politiku v Evropské komisi Jan Dusík: „Pokud se zeptáte různých výrobců, včetně těch evropských, mnozí stále uvádějí, že nechtějí, aby byl cíl pro rok 2035 zrušen nebo změněn. Názory se liší automobilka od automobilky, ale z diskuzí, které vedeme jako Evropská komise, nevyplývá, že by nyní byla vůle tento cíl měnit.“<sup>17</sup>

Zachování stávající legislativy podpořilo ve veřejném dopise 50 významných firem: „Cíl pro rok 2035 poskytuje jasný směr, který nám, firmám, spolu s ostatními zainteresovanými stranami umožní zaměřit se na realizaci potřebné transformace. Rovněž přináší tolik potřebnou jistotu ohledně investic do budoucnosti automobilového průmyslu v Evropě.“<sup>18</sup>

- o Změny jsou reálné

Výše zmíněné firmy deklarují, že cíle jsou dosažitelné a nevyhnutelné. Automobilky již dosáhly pokroku – od roku 2019 se průměrné emise nových aut snížily o 27 %.<sup>19</sup> Klíčovou strategií je zvyšování podílu elektromobilů, jejichž prodej má dle odhadů v roce 2025 vzrůst o 24 %.<sup>20</sup> Výrobci, jako Volvo Cars, již své cíle ohledně limitů plní, zatímco Kia a Toyota jsou nedaleko od nich. I výrobci s většími mezerami, jako Volkswagen a Ford, mohou využít flexibilní nástroje, jako je zvýšení efektivity spalovacích motorů či sdílení emisních povolenek. Navíc se očekává, že cenově dostupné elektromobily pod 25 000 eur, které budou na trhu v roce 2025, posílí prodeje a usnadní dosažení cílů.<sup>21</sup>

Již nyní tak můžeme díky investicím do elektrifikace vozového parku sledovat pozitivní změny. Data ukazují, že celkové emise z autodopravy v EU postupně klesají. V roce 2023 tvořily plně elektrické vozy 15,5 % všech nově registrovaných osobních automobilů v EU, což přispělo ke snížení průměrných emisí z nových

---

<sup>17</sup> Pištorová, Barobora. “Evropské automobilky nejsou jednotné, vůle měnit emisní cíl pro rok 2035 chybí, říká Dusík z Komise.”

<sup>18</sup> T&E, “Don’t Re-Open The EU 2035 Cars Target, Say Volvo, Uber, Ayvens And 47 Other Companies.”  
\*Vlastní překlad

<sup>19</sup> European Commission, “CO<sub>2</sub> Emissions From New Cars and Vans in 2022 Down Over a Quarter Since 2019 Thanks to Growing Zero-Emission Vehicle Sales.”

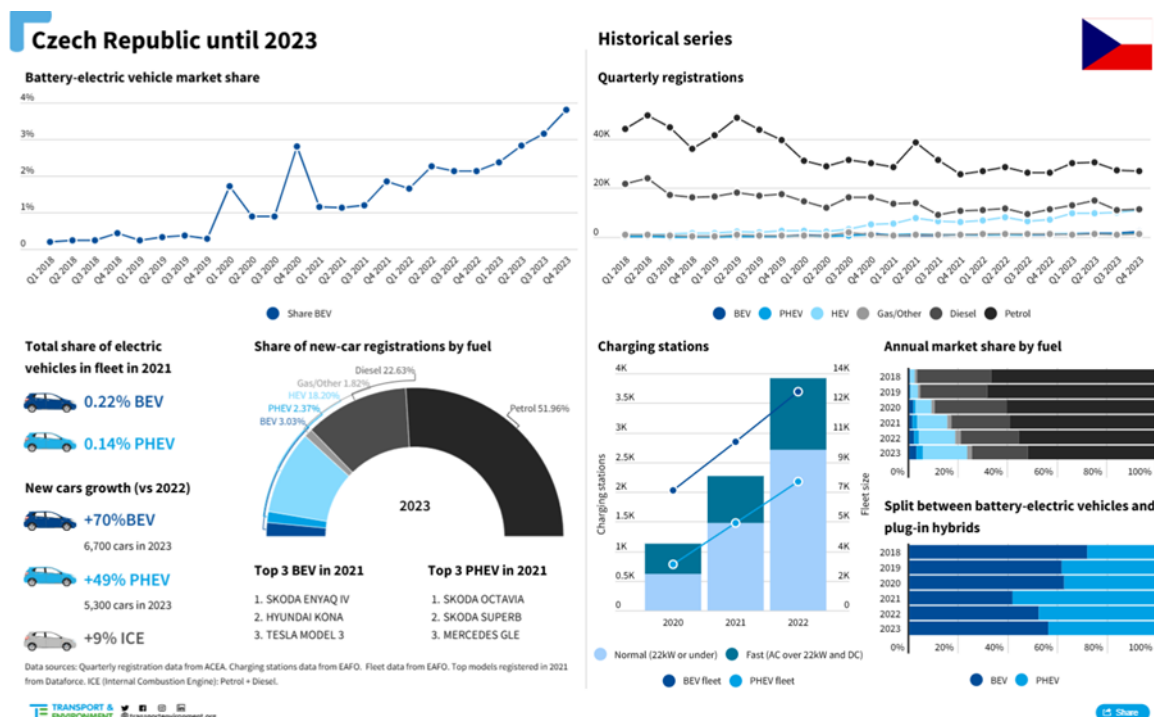
<sup>20</sup> Transport & Environment. “The Drive to 2025: Carmakers’ Progress Towards Their EU CO<sub>2</sub> Target in H1 2024.”

<sup>21</sup> Transport & Environment. “The Drive to 2025: Carmakers’ Progress Towards Their EU CO<sub>2</sub> Target in H1 2024.”

vozidel o 1,4 % oproti roku 2022 a o zmíněných 28 % ve srovnání s rokem 2019.<sup>22</sup> Je tak vidět, že zájem o elektromobily se zvyšuje.

Podle Evropské environmentální agentury elektrická vozidla emitují během svého životního cyklu o 17–30 % méně emisí než vozidla se spalovacími motory, přičemž s postupným snižováním uhlíkové náročnosti výroby elektřiny by se jejich emise mohly do roku 2050 snížit až o 73 %.<sup>23</sup>

Jak se změny projevují u nás lze sledovat na obrázku 2:



Obrázek 2: Vývoj elektromobility v ČR do roku 2023.<sup>24</sup>

## Protiargumenty aneb jak reagovat na nejčastější námítky?

V diskusi o přechodu na elektromobilitu se často objevují námítky, které vycházejí z obav o ekonomické, sociální a environmentální dopady. Následující body představují časté argumenty a způsoby, jak na ně lze věcně reagovat.

<sup>22</sup> European Commission, "CO<sub>2</sub> Emissions From New Cars and Vans Continued to Decrease in 2023 as Zero-Emission Vehicles Registrations Continued to Grow."

<sup>23</sup> European Environment Agency. "EEA Report Confirms: Electric Cars Are Better for Climate and Air Quality."

<sup>24</sup> Transport & Environment. "'Believe Us It Wasn't Easy': How the Combustion Engine Phase-out Was won in Europe's capitals."



- Legislativa bude mít negativní dopad na konkurenceschopnost automobilového průmyslu

Automobilový průmysl je pro evropskou ekonomiku zásadní, zaměstnává více než 13 milionů lidí a podílí se na 6,8 % celkové zaměstnanosti v EU.<sup>25</sup> Obavy ohledně konkurenceschopnosti tak jsou na místě.

Přechod k bezemisní mobilitě si vyžádá transformaci napříč celým hodnotovým řetězcem automobilového průmyslu. Kvůli snížení výroby vozidel se spalovacími motory a jejich komponentů dojde k určité ztrátě pracovních míst. Dodavatelé automobilového průmyslu budou muset přizpůsobit své portfolio produktů a služeb a rekvalifikovat své zaměstnance, aby zajistili pracovní sílu vhodnou pro novou éru mobility. To v budoucnu přinese pozitivní dopady na zaměstnanost v ekonomice. Hodnotový řetězec automobilového sektoru se rozšíří, což povede k vytvoření nových pracovních míst, například ve výrobě baterií a elektroniky, a zároveň se zvýší kvalifikace evropské pracovní síly.<sup>26</sup> Na podporu této transformace nabízí EU různé finanční nástroje.<sup>27</sup>

Abychom však posílili pozici českého autoprávního průmyslu, je třeba mít ucelenou strategii a re/kvalifikovat pracovní sílu co nejdříve.<sup>28</sup>

- Infrastruktura pro elektromobily je nedostatečná

V EU bylo na konci roku 2023 k dispozici 632 tisíc veřejných nabíjecích bodů, přičemž pro splnění cílů EU je do roku 2030 potřeba až 3,5 milionu, případně až 8,8 milionu nabíječek, dle odhadů ACEA.<sup>29</sup> Současná infrastruktura zaostává za poptávkou, existují však konkrétní plány a investice, které tuto situaci zlepšují. I když je tempo instalace nabíječek zatím pomalejší, EU a členské státy investují do

---

<sup>25</sup> MPO, "Ministr Vlček v Bruselu apeloval na záchranu evropského automobilového průmyslu"

<sup>26</sup> European Commission. "EU Climate Action: Delivering Vehicles – Questions and Answers on CO2 Standards"

<sup>27</sup> Fond pro spravedlivou transformaci (JTF), Evropský sociální fond Plus (ESF+), Mechanismus pro oživení a odolnost (Recovery and Resilience Facility), REACT-EU, InvestEU, Pakt pro dovednosti (Pact for Skills)

<sup>28</sup> Hengalová, Rebeka, "Do roku 2030 bude v Česku potřeba přeškolit přes 5 milionů lidí. V autoprávního průmyslu už teď citelně chybí odbornost."

<sup>29</sup> European Alternative Fuels Observatory. "Charging Ahead: Accelerating the Roll-Out of EU Electric Vehicle Charging Infrastructure."

rozšíření infrastruktury, včetně regulace AFIR, která stanovuje minimální požadavky na pokrytí nabíjecími stanicemi po celé Evropě.

Zvyšuje se rovněž podíl rychlonabíječek, které umožňují nabití během několika minut. Tyto nabíječky snižují obavy z nedostatku času při delších cestách a zvyšují počet aut, která nabíječku denně využijí.

Evropské iniciativy, jako InvestEU nebo fond CEF, poskytují finanční prostředky na výstavbu infrastruktury, což urychlí její rozvoj v následujících letech. Navíc jsou nabízeny dotace pro domácnosti a soukromé investory na instalaci nabíjecích bodů. Celkové investice do zelené mobility jsou odhadované na 280 miliard eur. Přispívá jak veřejný sektor (EU instituce, členské státy), tak soukromý sektor<sup>30</sup> (výrobci automobilů, poskytovatelé nabíjení, energetické firmy).<sup>31</sup>

- Výroba a likvidace elektroaut a jejich baterií je environmentálně náročná

Výroba a likvidace elektroaut, zejména baterií, je zatím environmentálně náročná. Proces těžby klíčových materiálů, jako je lithium, kobalt a nikl, má dopady na životní prostředí, včetně vysoké spotřeby vody, ničení krajiny a znečišťování vodních zdrojů. Tyto problémy jsou však řešitelné díky technologickým inovacím a pokroku v recyklaci. V porovnání s tradičními vozidly je celkový dopad elektromobilů na životní prostředí stále výrazně nižší – i s environmentálními náklady na výrobu baterií mají elektromobily během svého životního cyklu o více než 50 % nižší uhlíkovou stopu než vozidla se spalovacími motory, zejména pokud jsou nabíjeny zelenou energií.<sup>32</sup>

Legislativa EU o bateriích klade důraz na udržitelnost po celou dobu životního cyklu baterií. Zavádí povinné cíle pro recyklaci, které zajistí, že více materiálů bude získáno zpět, a snižuje tak závislost na nové těžbě. Do roku 2032 musí být v rámci recyklace materiálně využito 95 % kobaltu, mědi, olova, niklu, a 80 % lithia.<sup>33</sup>

---

<sup>30</sup> Například:

- o Instituce EU: Evropská investiční banka (EIB) investovala 50 milionů eur do španělské společnosti Wenea, která měla do roku 2022 zprovoznit 470 nabíjecích stanic ve Španělsku.
- o Členské státy EU: Italská vláda plánuje investovat 750 milionů eur do rozšiřování infrastruktury pro nabíjení elektromobilů mezi lety 2021 a 2030.
- o Investiční fondy: Společnost Ionity obdržela v roce 2021 investici ve výši 700 milionů eur od společnosti BlackRock.

<sup>31</sup> ACEA, "A European EV Charging Infrastructure Masterplan."

<sup>32</sup> Green Energy Consumers Alliance, "Lifecycle Emissions of Electric Cars vs. Gasoline."

<sup>33</sup> European Union, "Regulation (EU) 2023/1542 of the European Parliament and of the Council of 12 July 2023 on Batteries and Waste Batteries."

Cenné materiály budou na konci své životnosti recyklovány a znovu uvedeny do ekonomiky čímž se podporuje cirkularita a snižuje potřeba nové těžby.<sup>34</sup>

Zároveň EU vyžaduje od výrobců, aby zveřejňovali uhlíkovou stopu baterií, což má motivovat k přechodu na čistší výrobní technologie a materiály s nižším environmentálním dopadem. Vývoj nových technologií, jako jsou solid-state baterie, sníží environmentální zátěž a závislost na vzácných materiálech.

- Legislativa zvýší socioekonomické rozdíly

Zpoplatnění emisí z dopravy může mít negativní dopady na nízkopříjmové domácnosti, které již nyní čelí problémům s dopravní a energetickou chudobou. Avšak Sociální klimatický fond, který má být zaveden v roce 2026, je navržen právě tak, aby tyto dopady zmírnil. Fond Česku nabídne 50 miliard korun, a má za cíl přerozdělovat prostředky z emisních poplatků. Až dvě pětiny jeho prostředků by měly být použity na přímou finanční pomoc domácnostem. Zbývající většina pak na dlouhodobá řešení, jako je zlepšení veřejné dopravy, podpora přechodu na elektromobilitu a snižování dopravní chudoby.<sup>35</sup>

Rovněž je důležité mít na paměti, že auta se spalovacími motory po roce 2035 nezmizí. Lidé stále budou mít svá auta, která před tímto rokem vlastnili. Zároveň bude možné auta zakoupit na second-handovém trhu.

## **Auta jako součást české identity**

Automobilový průmysl je klíčovým pilířem české ekonomiky. Tvoří 9 % HDP a zaměstnává 180 tisíc lidí napřímo a až půl milionu v navazujících oborech.<sup>36</sup> Není tak divu, že široká část populace má k danému průmyslu a autům obecně blízko.

Průzkum České klima 2024 ukazuje, že Češi si uvědomují vážnost klimatické změny – 61 % dotázaných odpovědělo kladně na mínění „Potřebujeme přejít od špinavých průmyslových technologií k těm čistým – pro přírodu i pro lidi“. Současně však více než polovina dotázaných souhlasila s výrokem „Jezdit autem se spalovacím

---

<sup>34</sup> European Commission, "Commission Welcomes Political Agreement on the EU's Fit for 55 Package to Reduce Emissions by at Least 55% by 2030."

<sup>35</sup> Hengalová, Rebeka, "Poplatky za emise z dopravy dávají smysl. Dopravní a energetickou chudobu pomůže řešit Sociální klimatický fond."

<sup>36</sup> SAP, "Obecné Základní Přehledy O Českém Automobilovém Průmyslu."

motorem je mé lidské právo a nenechám se nikým omezovat“. 39 % lidí nevědělo, že legislativa nezakazuje úplnou existenci aut se spalovacími motory. Většina lidí neví, co Zelená dohoda pro Evropu znamená a chtěla by znát více informací, a polovina by si ji přála zrušit či oslabit.<sup>37</sup>

Pro řadu lidí jsou tato opatření spojena s obavami o růst životních nákladů a socioekonomické rozdíly. Tato rozporuplnost v postojích a vazby na automobily a jejich dostupnost jsou tak nejen ekonomickou otázkou, ale i prvkem veřejného mínění, které lze politicky využít. Politici mohou slibovat ochranu pracovních míst v tomto sektoru nebo zpochybňovat přechod na elektromobilitu, což rezonuje s obavami obyvatel.

## Revidování v roce 2025? Není kam spěchat

V české debatě o Zelené dohodě pro Evropu dlouhodobě chyběla seriózní a fakty podložená komunikace ze strany vlády a politické reprezentace. Tento informační deficit zaplnili populisté, kteří často šířili zkreslené nebo nepravdivé informace, například o dramatickém zdražení paliv nebo úplném zákazu automobilů se spalovacími motory. Tento narativ nahradil věcnou diskusi a vedl k tomu, že mnoho lidí vnímá Green Deal spíše jako hrozbu než jako příležitost pro modernizaci a udržitelný rozvoj.<sup>38</sup>

Nedostatek seriózní komunikace nyní ovlivňuje i návrh Ministerstva dopravy ČR na posunutí termínu evaluace klimatických závazků z roku 2026 na rok 2025.<sup>39</sup> Cílem je otevřít dřívější debatu o změně emisních cílů a harmonogramu přechodu na nulové emise. Tento návrh však vyvolává otázky o jeho smysluplnosti. Evaluace v roce 2026 byla nastavena tak, aby zahrnovala komplexní a dostatečně robustní data, což by mělo umožnit kvalifikované rozhodnutí o případné revizi. Přesunutí termínu na rok 2025 může vést k unáhleným závěrům založeným na nedostatečných informacích a zároveň zatížit administrativní procesy EU, které už nyní čelí vysokým nárokům na zpracování klimatické agendy. Projednání a schválení návrhu v takto krátké době navíc není příliš reálné.

---

<sup>37</sup> Institut 2050, "České klima 2024."

<sup>38</sup> Kaliba, Jan, "Zmatení báhorkami. Češi hledají, kdo jim v ochraně klimatu ukáže cestu, říká vedoucí výzkumu."

<sup>39</sup> Euractiv, "Ministr dopravy Kupka chce revizi zákazu prodeje nových aut se spalovacím motorem už příští rok."

Namísto zkrácení času na evaluaci by bylo efektivnější využít dostupný čas k posílení infrastruktury pro elektromobilitu, zvýšení podpory automobilovému průmyslu a zlepšení informovanosti veřejnosti. Podle průzkumů<sup>40</sup> značná část české populace nemá jasnou představu o tom, co Zelená dohoda skutečně zahrnuje, což zvyšuje riziko zkreslených představ a emočních reakcí na jakékoli změny. Pokud by vláda namísto neúčelných návrhů investovala do veřejné komunikace a technických řešení, mohla by přispět k hladšímu přechodu na udržitelnou mobilitu.

Tato situace opět dokládá, jak citlivým tématem je klimatická politika v zemi s hlubokou vazbou na automobilový průmysl. Je proto klíčové, aby byly politické kroky v této oblasti postaveny na dlouhodobé strategii a faktech, nikoli na symbolických gestech.

## **Klimatická změna se odehrává – nyní je čas na rozhodné kroky**

Klimatická změna představuje jednu z nejvýznamnějších výzev současnosti, která vyžaduje globální spolupráci a ambiciózní kroky. Evropská unie se v tomto směru postavila do role lídra, a to nejen přijetím cílů klimatické neutrality do roku 2050, ale i stanovením konkrétních opatření, jako je ukončení prodeje nových vozidel se spalovacími motory do roku 2035. Tento krok reflektuje potřebu postupné dekarbonizace, která je klíčová pro snížení emisí skleníkových plynů, jejichž značnou část tvoří spalování fosilních paliv.

Naplnění těchto cílů je nejen otázkou environmentální odpovědnosti, ale i technologického pokroku a dlouhodobé konkurenceschopnosti. Inovace v oblasti elektromobility a obnovitelných zdrojů energie již přinášejí reálné výsledky, například v podobě klesající uhlíkové stopy nových vozidel a růstu podílu elektromobilů na trhu. Přesto zůstává zásadní vytvořit podmínky pro rozvoj infrastruktury, podpořit transformaci automobilového průmyslu a zvýšit informovanost veřejnosti o přínosech této změny.

Každý jedinec má možnost přispět k řešení klimatické krize. Zvážení koupě elektromobilu, využívání veřejné dopravy, nebo jiná opatření ke snížení vlastní

---

<sup>40</sup> Kaliba, Jan, "České Klima 2024: Je plné paradoxů, lidé chtějí recepty na sucha a povodně a nechat si spalovací motor."

uhlíkové stopy mohou být cestou k ochraně životního prostředí. Jaká je vaše motivace přispět k udržitelnější budoucnosti? Je na čase položit si otázku, jak každý z nás může být součástí této změny. Každý krok směrem k udržitelnosti je důležitý. Jaký bude ten váš?

## Reference

ACEA. "A European EV Charging Infrastructure Masterplan." March 2022. <https://www.acea.auto/files/Research-Whitepaper-A-European-EV-Charging-Infrastructure-Masterplan.pdf>.

BusinessEurope. "Expectations for COP29." October 2024. [https://www.buinessurope.eu/sites/buseur/files/media/position\\_papers/iaco/2024-10\\_buinessurope\\_expectations\\_for\\_cop29\\_final.pdf](https://www.buinessurope.eu/sites/buseur/files/media/position_papers/iaco/2024-10_buinessurope_expectations_for_cop29_final.pdf).

ClimaTalk. "EU Negotiating Position for COP29." October 29, 2024. <https://climataalk.org/2024/10/29/eu-cop29-position-negotiation/>.

Euractiv. "Ministr dopravy Kupka chce revizi zákazu prodeje nových aut se spalovacím motorem už příští rok." Euractiv.cz, December 16, 2024. <https://euractiv.cz/section/cr-v-evropske-unii/news/ministr-dopravy-kupka-chce-revizi-zakazu-prodeje-novych-aut-se-spalovacim-motorem-uz-pristi-rok/>.

European Alternative Fuels Observatory. "Charging Ahead: Accelerating the Roll-Out of EU Electric Vehicle Charging Infrastructure." May 2024. [https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/sites/default/files/document-files/2024-05/Charging ahead Accelerating the roll-out of EU electric vehicle charging infrastructure.pdf](https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/sites/default/files/document-files/2024-05/Charging%20ahead%20Accelerating%20the%20roll-out%20of%20EU%20electric%20vehicle%20charging%20infrastructure.pdf).

European Commission. "CO<sub>2</sub> Emissions From New Cars and Vans Continued to Decrease in 2023 as Zero-emission Vehicles Registrations Continued to Grow," June 10, 2024. [https://climate.ec.europa.eu/news-your-voice/news/co2-emissions-new-cars-and-vans-continued-decrease-2023-zero-emission-vehicles-registrations-2024-06-10\\_en](https://climate.ec.europa.eu/news-your-voice/news/co2-emissions-new-cars-and-vans-continued-decrease-2023-zero-emission-vehicles-registrations-2024-06-10_en).

European Commission. "CO<sub>2</sub> Emissions From New Cars and Vans in 2022 Down Over a Quarter Since 2019 Thanks to Growing Zero-emission Vehicle Sales," March 18, 2024. [https://climate.ec.europa.eu/news-your-voice/news/co2-emissions-new-cars-and-vans-2022-down-over-quarter-2019-thanks-growing-zero-emission-vehicle-2024-03-18\\_en](https://climate.ec.europa.eu/news-your-voice/news/co2-emissions-new-cars-and-vans-2022-down-over-quarter-2019-thanks-growing-zero-emission-vehicle-2024-03-18_en).

European Commission. "Commission Welcomes Political Agreement on the EU's Fit for 55 Package to Reduce Emissions by at Least 55% by 2030." Press release, December 18, 2022. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_22\\_7588](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_7588).

European Commission. "Climate Finance: Key Messages for COP28." December 2023. [https://climate.ec.europa.eu/system/files/2023-12/climate\\_finance\\_cop28\\_en.pdf](https://climate.ec.europa.eu/system/files/2023-12/climate_finance_cop28_en.pdf).

European Commission. "EU Climate Action: Delivering Vehicles – Questions and Answers on CO<sub>2</sub> Standards." July 2021. [https://climate.ec.europa.eu/system/files/2021-07/eu-climate-action\\_delivering\\_vehicles\\_qa\\_co2\\_standards\\_en.pdf](https://climate.ec.europa.eu/system/files/2021-07/eu-climate-action_delivering_vehicles_qa_co2_standards_en.pdf).

European Environment Agency. "EEA Report Confirms: Electric Cars Are Better for Climate and Air Quality," 22.11.2018. <https://www.eea.europa.eu/highlights/eea-report-confirms-electric-cars>.

European Parliament. "CO<sub>2</sub> Emissions From Cars: Facts and Figures (Infographics)," March 22, 2019 <https://www.europarl.europa.eu/topics/en/article/20190313STO31218/co2-emissions-from-cars-facts-and-figures-infographics>.

European Parliament. "EU Ban on the Sale of New Petrol and Diesel Cars From 2035 Explained," March 11, 2022. <https://www.europarl.europa.eu/topics/en/article/20221019STO44572/eu-ban-on-sale-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2035-explained>.

European Parliament. "EU Ban on the Sale of New Petrol and Diesel Cars From 2035 Explained | Topics | European Parliament," March 11, 2022. <https://www.europarl.europa.eu/topics/en/article/20221019STO44572/eu-ban-on-sale-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2035-explained>.

European Union. "Regulation (EU) 2023/1542 of the European Parliament and of the Council of 12 July 2023 on Batteries and Waste Batteries." Official Journal of the European Union, L191, July 28, 2023. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1542>.

Green Energy Consumers Alliance. "Lifecycle Emissions of Electric Cars vs. Gasoline." January 5, 2023. <https://blog.greenenergyconsumers.org/blog/lifecycle-emissions-of-electric-cars-vs.-gasoline>.

Havelka, Vít. "Vrtěti Výfukem. Debata O Syntetických Palivech Do Aut Je Nesmysl, Zásadní Otázka Je Jinde." *euractiv.cz*, March 15, 2023. <https://euractiv.cz/section/doprava/opinion/vrteti-vyfukem-debata-o-syntetickych-palivech-do-aut-je-nesmysl-zasadni-otazka-je-jinde/>.

Hengalová, Rebeka, "Do Roku 2030 Bude V Česku Potřeba Přeškolit Přes 5 Milionů Lidí. V Autoprůmyslu Už Teď Citelně Chybí odbornost." *Sound of Science*, 11.4.2024. <https://www.sosinfo.cz/post/do-roku-2030-bude-v-cesku-potreba-preskolit-pres-5-milionu-lidi-v-autoprumsly-uz-ted-citelne-chybi-odbornost>.

Hengalová, Rebeka. "Poplatky za emise z dopravy dávají smysl. Dopravní a energetickou chudobu pomůže řešit Sociální klimatický fond." *Sound of Science*, 31.8.2024. <https://www.sosinfo.cz/post/poplatky-za-emise-z-dopravy-davaji-smysl-dopravni-a-energetickou-chudobu-pomuze-resit-socialni-klimaticky-fond>.

Hou Liqiang, "Countries Urge Action on Climate Finance." *Chinadaily.com.cn*, 26.7.2024. <https://www.chinadaily.com.cn/a/202407/26/WS66a2fe8aa31095c51c5100d3.html>.

Institut 2050. "České klima 2024." October 2024. <https://institut2050.cz/wp-content/uploads/2024/10/ceskeklima2024.pdf>.

Kaliba, Jan. "České Klima 2024: Je Plné Paradoxů, Lidé Chtějí Recepty Na Sucha a Povodně a Nechat Si Spalovací Motor." *iROZHLAS*, October 23, 2024. [https://www.irozhlas.cz/zivotni-styl/spolecnost/ceske-klima-2024-je-plne-paradoxu-lide-chteji-recepty-na-sucha-a-povodne-a-2410210500\\_mpa](https://www.irozhlas.cz/zivotni-styl/spolecnost/ceske-klima-2024-je-plne-paradoxu-lide-chteji-recepty-na-sucha-a-povodne-a-2410210500_mpa).

Kaliba, Jan. "Zmatení Báchorkami. Češi Hledají, Kdo Jim V Ochráně Klimatu Ukáže Cestu, Říká Vedoucí Výzkumu." *iROZHLAS*, October 27, 2024. [https://www.irozhlas.cz/zivotni-styl/spolecnost/zmateni-bachorkami-cesi-hledaji-kdo-jim-v-ochrane-klimatu-ukaze-cestu-rika-2410270800\\_mpa](https://www.irozhlas.cz/zivotni-styl/spolecnost/zmateni-bachorkami-cesi-hledaji-kdo-jim-v-ochrane-klimatu-ukaze-cestu-rika-2410270800_mpa).

Kumar, Anjan Hemanth, Gargi Dam Kanunjna, and Amrita Shetty. "Volkswagen Takes Its Electric Ambitions up Another Notch With New Targets for 2030." *Frost & Sullivan*, March 21, 2023.



<https://www.frost.com/growth-opportunity-news/volkswagen-takes-its-electric-ambitions-up-another-notch-with-new-targets-for-2030/>.

Li, Liang, Yanghong Wang, Meixuen Tan, Huaping Sun, and Bangzhu Zhu. "Effect of Environmental Regulation on Energy-Intensive Enterprises' Green Innovation Performance." *Sustainability* 15, no. 13. June 26, 2023: 10108. <https://doi.org/10.3390/su151310108>.

Marian Feist, Oliver Geden. „Climate Negotiations in Times of Multiple Crises.“ *SWP*, 17.2.2023. <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2023C10/>

Ministerstvo průmyslu a obchodu. "Ministr Vlček V Bruselu Apeloval Na Záchranu Evropského Automobilového Průmyslu," 28.11.2024. <https://www.mpo.gov.cz/cz/rozcestnik/pro-media/tiskove-zpravy/ministr-vlcek-v-bruselu-apeloval-na-zachranu-evropskeho-automobiloveho-prumyslu--284796/>.

Nielsen Admosphere. "Češi Nechtějí Konec Spalovacích Motorů, Proti Přijetí Legislativy EU Jsou Více Než Tři Čtvrtiny Z Nich." Nielsen Admosphere - Výzkumná Agentura, 24.4.2023. <https://www.nielsen-admosphere.cz/news/cesi-nechteji-konec-spalovacich-motoru-proti-prijeti-legislativy-eu-jsou-vice-nez-tri-ctvrtiny-z-nich>.

Pištorová, Barbora. "Evropské Automobilky Nejsou Jednotné, Vůle Měnit Emisní Cíl Pro Rok 2035 Chybí, Říká Dusík Z Komise." *euractiv.cz*, 18. 11. 2024. [https://euractiv.cz/section/klima-a-zivotni-prostredi/interview/evropske-automobilky-nejsou-jednotne-vule-menit-emisni-cil-pro-rok-2035-chybi-rika-dusik-z-komise/?utm\\_source=traqli&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=8689&pnespid=GK12qVxW5yMbhk3Ot57MBF0VpBsQz7FwrAhTQ.0YaMnKpEG8moNaxyiLICBfx2dv6IUHQ](https://euractiv.cz/section/klima-a-zivotni-prostredi/interview/evropske-automobilky-nejsou-jednotne-vule-menit-emisni-cil-pro-rok-2035-chybi-rika-dusik-z-komise/?utm_source=traqli&utm_medium=email&utm_campaign=8689&pnespid=GK12qVxW5yMbhk3Ot57MBF0VpBsQz7FwrAhTQ.0YaMnKpEG8moNaxyiLICBfx2dv6IUHQ).

SAP – Sdružení Automobilového Průmyslu. "Obecné Základní Přehledy O Českém Automobilovém," April 21, 2022. <https://autosap.cz/zakladni-prehledy-automotive/obecne-zakladni-prehledy/>.

Transport & Environment. "‘Believe Us It Wasn’t Easy’: How the Combustion Engine Phase-out Was Won In Europe’s Capitals." May 31, 2024. <https://www.transportenvironment.org/articles/combustion-engine-phase-out-2035-the-view-from-across-europes-capitals>.

Transport & Environment. "Don't Re-open The EU 2035 Cars Target, Say Volvo, Uber, Ayvens And 47 Other Companies." September 30, 2024. <https://www.transportenvironment.org/articles/dont-re-open-the-eu-2035-cars-target-say-volvo-uber-ayvens-and-47-other-companies>.

Transport & Environment. "The Drive to 2025: Carmakers' Progress Towards Their EU CO2 Target In H1 2024," September 30, 2024. <https://www.transportenvironment.org/articles/the-drive-to-2025-why-eus-2025-car-co2-target-is-reachable-and-feasible>.

Wei, Tao, Qinlin Zhu, and Wenlan Liu. "The Effect of Market-Based Environmental Regulations on Green Technology Innovation—The Regulatory Effect Based on Corporate Social Responsibility." *Sustainability* 16, no. 11 June 1, 2024: 4719. <https://doi.org/10.3390/su16114719>.