

## Vjetar u leđa elektromobilnosti

# EUROPA POSTROŽUJE PROPISE O EMISIJAMA IZ NOVIH VOZILA

■ Nina DOMAZET, dipl. nov.

Cilj paketa novih smjernica Europske komisije za automobilski promet, predstavljenih početkom studenoga, je smanjivanje emisija ugljičnog dioksida i veća primjena električnih automobila i kombija. Prema tim smjernicama, emisije CO<sub>2</sub> iz vozila trebale bi 2030. biti za 30% manje u odnosu na očekivane za 2021. godinu, pri čemu se EK nada da će to stimulirati nova tehnička rješenja i motivirati proizvođače. Takvi predloženi ciljevi za smanjenje emisija proizlaze iz temeljite analize i kontakata sa širokim rasponom sudionika, od nevladinih udruga do industrije.

*"Od 2030. godine više od 70% naše energije proizvodit će obnovljivi izvori, dakle imat ćemo čistu energiju da pogonimo čista vozila, a to je ono čemu težimo jer to je istinska tranzicija, fundamentalna promjena,"* izjavio je to Maroš ŠEFČOVIČ, potpredsjednik Europske komisije za Energetsku uniju. Ipak, nedavno objavljen cilj EK-a za smanjivanje emisija ugljičnog dioksida iz vozila za čak 30% do 2030. u odnosu na njihove očekivane iznose za 2021. godinu, Udruženje europskih proizvođača automobila (ACEA) smatra da 'preambicioznim i preizazovnim'. Istodobno, Europski savez za promet i okoliš (TE) te planove smatra 'poklonom proizvođačima automobila' jer misli da oni neće dotaknuti najveći europski klimatski problem, iako ujedno pozdravlja cilj smanjenja emisija iz vozila za 30%, ali smatra da kazne za nepostizanje tog cilja predložene smjernice EK-a čine uglavnom neučinkovitim.

### Što donosi Paket za čistu mobilnost?

Paket za čistu mobilnost uključuje brojne nove dokumente koji će tek biti doneseni. To su novi standardi za emisije CO<sub>2</sub>, kako bi se potaklo proizvođače automobila na uvođenje inovacija i zadovoljavanje potreba tržišta za vozilima s niskom razinom emisija. Prijedlog uključuje i ciljeve za 2025. i 2030. godinu. Tako se potiče prijelaz s

automobila s konvencionalnim motorima s unutarnjim izgaranjem na čišća vozila. Zatim, tu je i nova Direktiva o čistim vozilima, kojom će se promicati rješenja za čistu mobilnost u javnim natječajima, zbog čega bi se zamjetno trebala potaknuti potražnja za čistom mobilnošću i daljnja primjena rješenja za postizanje tog cilja. Slijede i Akcijski plan i niz mogućnosti za ulaganja u uspostavu transeuropske infrastrukture za alternativna goriva, a cilj je povećati ambicioznost nacionalnih planova, ulaganja i prodaju.

Očekuje se i revizija Direktive 92/106/EEZ o kombiniranom prijevozu, čime će se promicati kombinirana uporaba različitih vrsta prijevoza za robu (npr. kamiona i vlakova), što će olakšati da tvrtke dobivaju poticaje i da se stimulira kombinirano korištenje kamionskog, željezničkog i brodskog prijevoza robe. Također, očekuje se nova Direktiva o uslugama autobusnog prijevoza s ciljem poticanja ponude usluga autobusnog prijevoza u međugradskom prometu širom Europe kao alternative korištenju osobnih automobila, čime će se dodatno doprinijeti smanjivanju prometnih zagušenja i emisija iz prometa. Na taj će se način ponuditi dodatna, viša kvaliteta i jeftinije mogućnosti prijevoza, a posebice za osobe s malim primanjima.



### Europske tvrtke pozivaju se u 'baterijski savez' za čisti promet

U listopadu ove godine EK je okupio niz stručnjaka u područja automobilske industrije, kemije i inženjerskih struka, među kojima i one iz tvrtki kao što su BASF, Renault, Daimler i Siemens, s inicijativom stvaranja konzorcija po uzoru na Airbus s ciljem masovne proizvodnje baterija u EU-u, prije svega za potrebe električnih vozila i pohrane energije. *"Manjak europske baze za proizvodnju baterija ugrožava europsku industrijsku poziciju i kupce zbog sigurnosti opskrbe, povećanih troškova, smanjene kontrole kvalitete i granica u dizajnu. Trebamo raditi brzo kako bi svladali europsku kompetitivnu manjkavost i kapitalizirali vodeću ulogu u mnogim sektorima u lancu vrijednosti proizvodnje baterija, od materijala do sistemske organizacije i recikliranja,"* ističe potpredsjednik Šefčovič.

Iako europski proizvođači automobila sastavljaju baterijske članke za električne automobile, cijela Europa zapravo nema bitnih igrača u proizvodnji baterija, čiji se blokovi izrađuju uglavnom u Aziji. Tako tržištem dominiraju japanski Panasonic i NEC, korejski LG i Samsung, kineski BYD i CATL i američki Tesla. Ipak, europski proizvođači vozila ne sjede prekrštenih ruku. Tako Skupina Daimler namjerava do 2019. godine izgraditi pet postrojenja za proizvodnju baterija za svoje automobile. Tvornice će biti locirane na tri kontinenta, a tri će biti u Njemačkoj. Istodobno, poljska vlada je nedavno objavila da će korejska tvrtka LG Chem u Poljskoj izgraditi tvornicu baterija za električne automobile koja će biti najveća u Europi. Kada uskoro bude završena, u njoj će se proizvoditi do 100 000 baterija za električne aute godišnje. Slična najava dolazi i iz Švedske, od tvrtke Norvolt koja u partnerstvu s ABB-om planira tvornicu i istraživački centar blizu Stockholma, a riječ je o ulaganju 4 milijarde eura u šest godina, pri čemu su sredstva već osigurana.

Potpredsjednik Šefčovič također je najavio osnivanje niza radnih skupina koje će se baviti pojedinim temama kao što su lanci opskrbe, investicijsko financiranje, prodaja i razvoj i istraživanja. Pri tome bi strateški plan za stvaranje konzorcija mogao biti gotov početkom 2018., dok bi nacrt za 'EU baterijski savez' mogao biti predstavljen već u veljači sljedeće godine. Tu će inicijativu EU poduprijeti s čak 2,2 mlrd. eura. Inicijativu je podržao i EUROBAT, Udruženje europskih proizvođača automobilskih i industrijskih baterija. Ako bi prodaja električnih vozila nastavila rasti, razvoj europskih kapaciteta za proizvodnju baterija mogao bi koštati i 25 mlrd. eura. U skladu s time, jedan od analitičara iz ugledne američke tvrtke Bernstein Research s pravom se zapitao: *"Kako će industrija izgraditi, kupiti ili pronaći dovoljno baterija i sirovina za njihovu izradu ako potražnja poraste? To je kritični dio 'puzzlea' koji nedostaje."*

Tu je i nedavna inicijativa za proizvodnju baterija u Europi, što je od strateške važnosti za integriranu industrijsku politiku Europske unije za omogućavanje da buduća vozila i druga prometna rješenja budu razvijena i proizvedena u EU-u.

Taj cijeli paket dio šireg političkog konteksta, usmjerenog na jačanje europske industrije i njezine konkurentnosti.

### Ambiciozni, isplativi i provedivi ciljevi

Kako je najavljeno u Obnovljenoj strategiji industrijske politike EU-a, koja je predstavljena u rujnu ove godine, cilj EK-a je europskoj industriji pomoći zadržati vodstvo, odnosno da ona postane svjetski predvodnik u inovacijama, digitalizaciji i dekarbonizaciji. No, nove smjernice zapravo su već drugi Paket za čistu mobilnost koji EK ove godine predstavlja. Paket 'Europa u pokretu' predstavljen je u svibnju i uključivao je širok raspon inicijativa s ciljem postizanja veće sigurnosti prometa, poticanja 'pametne' naplate za korištenje cesta, smanjivanja emisija CO<sub>2</sub>, onečišćenja zraka i zakrčenja prometa, smanjivanja birokratskog opterećenja za tvrtke, suzbijanja nezakonitog zapošljavanja i osiguravanja primjerenih uvjeta za radnike, uključujući odgovarajuće trajanje odmora.

Europski povjerenik za klimatsku i energetska politiku Miguel ARIAS CAÑETE pri predstavljanju novih mjera izjavio je sljedeće: *"U tijeku je globalna utrka u razvoju čistih automobila. Ne možemo se vratiti na staro. Međutim, Europa se mora prvo sama promijeniti kako bi pokretala i predvodila promjene na globalnoj razini. Trebamo prave ciljeve i odgovarajuće poticaje. Upravo to osiguravamo ovim mjerama za automobile i kombi vozila. Naši su ciljevi ambiciozni, isplativi i provedivi. Ciljevima za 2025. potaknut ćemo ulaganja već sada, a krajnjim ciljevima, onima za 2030. godinu, osiguravamo stabilnost i smjer za održavanje tih ulaganja. Danas ulažemo u Europu i radimo na smanjenju onečišćenja kako bismo ispunili svoje obveze preuzete Pariškim sporazumom, tj. smanjivanje svojih emisija za najmanje 40 % do 2030."* ■