

Deklarace pozice zástupců průmyslových a zaměstnavatelských svazů k návrhu normy Euro 7 a jejím dopadům na Českou republiku

My, zástupci průmyslových a zaměstnavatelských svazů České republiky, vyjadřujeme plnou podporu pozici České republiky k návrhu Evropské Komise na nové emisní normy Euro 7. Vzhledem k řadě závažných nedostatků a celkově nevyvážené podobě návrh přináší neúměrně negativní dopady nejen pro automobilový průmysl ČR, ale i dopravu jako celek, a to včetně negativních socio-ekonomických důsledků, konkrétně pak na zaměstnanost a cenu individuální i hromadné mobility.

Navržená norma zpřísňuje limity emisí pro osobní i nákladní dopravu a přináší nejen přísnější limity i pro výfukové emise, ale zcela nově zavádí také měření emisí z otěru brzd a pneumatik. I když český automobilový průmysl intenzivně podporuje, prostřednictvím masivní investice do rozvoje bezemisních technologií, cíle EU směřující ke zlepšení kvality ovzduší a kvality zdraví obyvatel, tak předložený návrh považujeme za kontraproduktivní. Namísto snižování emisí v dopravě fakticky odklání tolik potřebné zdroje investic do bezemisních technologií, a to vše v čase, kdy autoprůmysl prochází v souvislosti s přechodem na bezemisní mobilitu největší technologickou transformací ve své historii. Zároveň bojujeme za to, aby si průmysl České republiky zachoval konkurenceschopnost a pracovní místa, navzdory vysoké inflaci, energetické krizi a nutnosti requalifikovat stávající zaměstnance. Návrh Euro 7, jak je předložen Evropskou komisí, podkopává toto úsilí, stanovuje nepřiměřeně přísné limity a podmínky, které jsou v mnoha případech nereálné a z technického hlediska až nemožné splnit.

Současně zdůrazňujeme, že studie ukazují, že i ty nejpřísnější uvažované scénáře Euro 7 by, při očekávaném tempu obnovy vozového parku, snížily emise NO_x v silniční dopravě jen o méně než 5 % u osobních a dodávkových automobilů a o přibližně 2 % u nákladních vozidel. Obdobná situace platí i pro řadu dalších sledovaných emisí. Naproti tomu systémová podpora zrychlení obnovy vozového parku novými vozidly (dle současné Euro 6 normy), spolu s postupující elektrifikací nových vozidel, by do roku 2035 přinesla snížení emisí NO_x v silniční dopravě o 80 % (ve srovnání s rokem 2020).

V polovině roku 2022 dosáhlo průměrné stáří osobních automobilů v ČR 15,73 roku a průměrné stáří všech motorových vozidel 18,73 roku. To nás řadí mezi země EU s nejvyšším průměrným stářím vozového parku, což návrh Euro 7 v jeho současné podobě ještě dále prohloubí. Dojde ke zvýšení dovozu ojetých vozidel a prodloužení doby používání starých vozidel. Tím bude zmařena řada závazků a cílů tzv. Zelené dohody pro Evropu. Bez vyřešení problému staršího vozového parku bude mít norma Euro 7 v praxi pouze malý význam a jakýkoli její přínos bude výrazně převýšen příspěvkem, který přinesou vozidla s nulovými emisemi, pokud se na ně soustředíme.

V souladu s pozicí České republiky, chceme v rámci kritiky návrhu normy Euro 7 upozornit na hlavní nedostatky, které jsou z pohledu průmyslu relevantní a nejvíce problematické, a které je nutné upravit v rámci probíhajícího legislativního procesu:

Krátký časový rámec a nejasné parametry

Navrhované termíny pro implementaci nových emisních limitů a dalších škodlivých látek (vstup v platnost rok 2025 pro osobní automobily a dodávky, a rok 2027 pro těžká nákladní vozidla) jsou nerealisticky krátké a jsou v přímém rozporu s možnostmi výrobců vozidel pro plánování a přípravu nových modelů vozidel, potažmo s odpovídající potřebou času pro vývoj, testování a instalaci odpovídající technologie pro měření a plnění cílů emisních norem.

Navržené termíny dále nezohledňují skutečnost, že veškeré podmínky, které musí výrobci naplnit, budou kompletně známé teprve po přijetí příslušné sekundární legislativy. Ta mimo jiné představí klíčové parametry a požadavky, kterými se výrobci a členské státy budou muset řídit. I proto je dnes Euro 7 označovaná řadou expertů za „prázdnou nádobu“.

Z tohoto důvodu je třeba omezit počet prováděcích aktů a stanovit závazný harmonogram plnění pro Komisi, aby připravila sekundární legislativu, která stakeholderům zajistí potřebnou právní jistotu. Podporujeme pozici ČR v žádosti o prodloužení času na implementaci alespoň o čtyři roky pro nové typy vozidel a pět let pro již existující typy vozidel s platnou homologací normy Euro 6, a to od momentu, kdy budou jasně schváleny všechny parametry a podmínky k naplnění, tj. až od okamžiku přijetí celé sekundární legislativy. Navíc v důsledku odklonu od technologie spalovacích motorů a přechodu na bezemisní mobilitu, by nemělo docházet k žádnému dodatečnému zpřísnování obsahu normy Euro 7, jak to bylo zvykem při Euro 6, kde jsme byli svědky nemalého množství úprav skrz sekundární legislativu po přijetí návrhu v roce 2014.

Nereálné požadavky na palubní monitorování OBM (On-board monitoring)

Potřeba zavádět nové technologie pro splnění rozsáhlých požadavků pro OBM vyžaduje, aby vozidla konstantě monitorovala emise v reálném čase a po celou dobu životnosti vozidla. Toho lze dosáhnout například instalací snímačů pro on-line sledování emisí stanovených znečišťujících látek nebo pomocí výpočetního modelu. Některá požadovaná čidla pro použití ve vozidle však v současné době neexistují, nebo nejsou industrializované a dle dodavatelů ani v blízké budoucnosti nebudou na trhu k dispozici (např. pro NH₃, NO_x) nebo mají omezenou kapacitu a životnost. Vzhledem k tomu, že pro odvětví je ve výhledu již nyní prakticky stanovena povinnost dosáhnout plné elektrifikace, požadavek na přidávání nových nákladných technologií se jeví jako nepřiměřené a ve svém důsledku povede k odklonu investic do elektromobility. Proto podporujeme snahu ČR o upravení rozsahu a vyjasnění podrobnosti požadavků na OBM včetně toho, na co přesně a od jakých termínů se OBM má na výrobu vztahovat. Opatření pro sledování souladu s emisemi, jako je shodnost v provozu (ISC), palubní diagnostika (OBD) a zkoušky emisí v reálném provozu, jsou již zavedeny a je možné je dále zlepšovat.

Nereálné testovací podmínky RDE (skutečné emise v provozu)

Upozorňujeme na zásadní změny u navrhované metody testování RDE (Real Driving Emissions). Ta má sloužit k měření emisí vozidel v reálných provozních podmínkách. I když uznáváme potřebu přesných a realistických zkušebních metod, navrhované podmínky RDE budou pro některá vozidla a situace nepřiměřeně přísné a obtížně splnitelné. Kromě toho, že se tento testovací postup vyznačuje vysokými náklady a složitostí, navržená šíře okrajových podmínek jde za logický rámec typického použití vozidla uživatelem. Hlavní problém představuje rozšíření zkušebních testů o maximální jízdní dynamiku a zatížení vozu v rozličných meteorologických a geografických podmínkách. Vozidlo tak musí plnit stejné limity při jízdě v běžných podmínkách i při jízdě na plný plyn s vozíkem a v extrémních podmínkách, např. do kopce při venkovní teplotě -10°C ve vysokých nadmořských podmínkách. Stávající norma Euro 6 během testování pokrývá 95 % statisticky možných jízdních událostí a situací. Návrh Euro 7 si klade za cíl pokrýt zbývajících 5 %, což je nákladné a z hlediska ekologického přínosu sporné. V praxi by to mohlo znamenat takové zdražení především malých vozidel, že by je výrobci přestali vyrábět, protože by pro ně nebyl odbyt. Proto podporujeme snahu ČR o limitaci okrajových podmínek RDE testů.

Úprava požadavků pro těžší dodávky

Návrh Euro 7 požaduje, aby těžší dodávky (kategorie N1, třída III) splňovaly stejné limity výfukových emisí jako osobní automobily, a to i přes jejich vyšší hmotnost a valivý odpor (nárůst o 25 % oproti současným hodnotám). Vzhledem k tomu, že těžší dodávky jsou často základním pracovním nástrojem pro jednotlivce a malé podniky, je třeba neproporcionální požadavky na těžší dodávky zmírnit.

Nejasné podmínky pro emise z brzd a pneumatik

Návrh Euro 7 poprvé reguluje také emise z brzd a pneumatik, které vozidla generují bez ohledu na svůj pohon. Dosud ale neexistuje potřebná metodika. Proto je možné požadavek na měření těchto emisí zavést až poté, co budou k dispozici všechny potřebné údaje a pravidla, z nichž se však některá teprve diskutují na úrovni OSN. Rovněž je nezbytné zajistit, aby požadavky na emise z pneumatik neohrožovaly bezpečnost vozidel. Pro pneumatiky je potřebné nastavit samostatný časový rámec. U elektromobilů by měla být zohledněna rekuperace.

Plně podporujeme veškeré úsilí o zlepšení životního prostředí a ovzduší, ovšem předložený návrh Euro 7 nepovažujeme, v jeho současné podobě, za přínosný ani realistický. Krátký časový rámec pro implementaci, nejasné požadavky, otázky ohledně palubního monitoringu OBM či navrhované podmínky testování RDE jsou přitom jen některými, z řady problematických ustanovení tohoto předpisu. Proto zástupci průmyslových a zaměstnavatelských svazů České republiky plně podporují postoj české vlády, která prosazuje racionální a vyvážené úpravy legislativy Euro 7.

V Praze dne 24. dubna 2023

za HKČR

za SPČR

za KZPS

za AutoSAP