



## **Emisní normy Euro 7/VII musí být ekologicky i ekonomicky udržitelné**

Evropská komise plánuje ještě v tomto roce představit nové emisní normy Euro 7/VII. Ty by měly od roku 2025 nahradit stávající emisní předpisy poté, co je projedná Evropský Parlament a Rada. Ačkoliv začátkem dubna došlo podle neoficiálních informací k jistému zmírnění původních návrhů, požadavky zůstávají nadále velmi přísné. Jejich splnění v tak krátkém čase bude proto extrémní ekonomickou zátěží průmyslu v již tak složité pandemické době a v konečném důsledku bude i působit proti úsilí o snížení ekologické zátěže z dopravy.

První detailní doporučení byla předložena ze strany konsorcia expertů CLOVE v říjnu minulého roku na zasedání poradní skupiny AGVES (Advisory Group on Vehicle Emission Standards), která pomáhá Evropské komisi při přípravě nového návrhu. Živá diskuse, která se v posledních měsících vede, přinesla jisté pozitivní korekce. Návrhy však nadále předpokládají velmi nízké emisní limity, které by měly být zároveň dosaženy za mnohem přísnějších podmínek měření v reálném provozu. I přes některá pozitivní vyjádření partnerských svazů vidí Sdružení automobilového průmyslu v návrzích stále velká rizika. Apeluje proto na to, aby Evropská komise rozhodovala na základě opravdu pečlivého vyhodnocení přínosů této nové legislativy pro kvalitu ovzduší, reálné situace v odvětví s ohledem technologické možnosti, proveditelnost změn i na důležitost automobilového průmyslu pro celé evropské hospodářství.

*„Automobilový průmysl je pod obrovským tlakem regulací a technologického vývoje, zároveň jsou firmy vlivem pandemie koronaviru výrazně oslabené, ať již propadem poptávky či výpadky v dodavatelském řetězci. Současně platné limity škodlivin v rámci Euro 6/VI i pro spotřebu paliva, respektive emise CO<sub>2</sub> přitom již dnes výrazně zasahují do modelové nabídky automobilek. Jakkoliv autoprámysl bere svou zodpovědnost vůči životnímu prostředí vážně, případné drastické zpřísnění podmínek v tak krátké době je pro evropské páteřní průmyslové odvětví nerealistické,“* říká **Zdeněk Petzl, výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu.**

Aktuálně platné normy stanovují limity oxidu uhelnatého, uhlovodíků, oxidů dusíku a pevných částic a metodiku pro měření těchto škodlivin. Chystané normy Euro 7/VII nejenže zpřísnují současné limity a rozšiřují seznam sledovaných škodlivin, ale do hry vstupují rovněž přísnější metody či dokonce sjednocení limitů pro měření v laboratořích i v reálném provozu. První návrhy také např. počítaly se zařazením extrémních hraničních podmínek testování v rámci celé škály jízdních podmínek, tedy i při tzv. „studeném“ startu, jízdě do kopce s přívěsem, za velmi nízkých teplot atp. Všechny tyto aspekty by pak prakticky mohly vyloučit spalovací motory z dalšího možného využití.

*„Pro výrobce to vše pochopitelně znamená nutnost dalšího vývoje jak samotného spalovacího motoru, tedy např. zvyšování termodynamické účinnosti, tak jeho aftertreatmentu a další senzorky na motoru či výfukovém potrubí. Zároveň s tím existuje potřeba v co nejširší míře využívat rekuperaci energie pro zlepšení energetické bilance dopravního prostředku. V praxi to přinese další elektrifikaci pohonů u všech kategorií vozidel. Nelze však opomenout ani využití „nových“ perspektivních a relativně čistých paliv, nutných např. pro těžkou dálkovou dopravu – rozšíření využití LNG nebo jiných, synteticky vyráběných uhlovodíkových paliv,“* vysvětluje **Luboš Trnka ze společnosti TÜV SÜD.**

Zcela zásadním problémem rovněž zůstává minimální doba pro implementaci takových opatření, která je v přímém rozporu s délkou vývojového cyklu vozidla – ten obvykle trvá 5 až 7 let. Evropská komise přitom počítá s náběhem regulace již v roce 2025.

*„Nové emisní požadavky by měly být proveditelné a kontrolovatelné, pokud jde o měření a testování. Vyvinout v tak krátké době nová technologická řešení k dosažení takto nastavených limitních hodnot není technicky možné anebo by to bylo za enormní cenu, která by neodpovídala celkovému přínosu,“ varuje **Milan Šlachta**, reprezentant skupiny Bosch v České republice.*

*K dosažení klimaticky neutrální mobility je třeba vzít v úvahu také ostatní možná řešení. Vedle elektromobility také syntetická paliva pro stávající spalovací motory a dále pracovat na jejich vylepšování. Nevytlačovat je nepřímo novou normou z trhu,“ dodává **Milan Šlachta** s tím, že společnost Bosch podporuje cíl jednoduché a srozumitelné emisní legislativy.*

Celý proces implementace nových norem nakonec nemusí nutně přinést výrazné pozitivní přínosy pro životní prostředí. Dle výstupů studie AERIS Europe zveřejněných na webu Evropského sdružení výrobců automobilů ACEA by přínos nových norem byl jen omezený. Velmi výrazných pozitiv pro kvalitu ovzduší, např. v rovině snížení emisí oxidů dusíku, přinesou již nová vozidla dle norem Euro 6/VI, a přičíst se musí také vliv samostatné regulace emisí CO<sub>2</sub>.

Podstatných výsledků by tak mohlo být dosaženo podporou obměny vozového parku bez drastických zásahů jdoucích proti reálným možnostem jednotlivých firem i spotřebitelů. *„Na silnicích se přirozeně nepohybují pouze nová vozidla. Průměrné stáří osobních vozidel v EU se pohybuje okolo 11 let a v ČR je to více než 15 let. Pakliže by EU svým nařízením od roku 2025 de facto zakázala prodej nových automobilů se spalovacími motory, lze očekávat, že trh se zachová přesně opačně, než je kýžený efekt. Největší riziko existuje pro malé vozy ve třídě A0, kde reálně hrozí ukončení jejich prodeje v EU, což způsobí, že se vozidla stanou nedostupná pro určitou skupinu lidí. Řada uživatelů tak spíše prodlouží používání svých stávajících vozidel se spalovacím motorem, než by vydaly vysoké částky za technologie, které nemusí vnímat jako plnohodnotnou náhradu. Musíme si uvědomit, že například pro elektromobilitu zatím nebude v řadě zemí vybudována dostatečně robustní infrastruktura. Elektromobily jsou navíc zatím v porovnání s klasickými vozy dražší a pro většinu lidí nedostupné. V důsledku by tak po evropských silnicích mohla déle jezdit stále starší – a tedy méně ekologická - vozidla,“ dodává **Zdeněk Petzl**.*