

# Reakce AutoSAP k finální dohodě EU o emisních standardech CO<sub>2</sub> pro nová osobní a lehká užitková vozidla

28. říjen 2022

27. října 2022 se evropské instituce finálně dohodly na návrhu, který požaduje, aby od roku 2035 byl v EU umožněn prodej nových vozidel pouze s nulovými emisemi CO<sub>2</sub>. To ve své podstatě znamená, že v roce 2035 bude ukončen prodej nových osobních a lehkých užitkových vozidel se spalovacím motorem využívající tradiční fosilní paliva. Přestože automotive je zásadním investorem do opatření pro snižování emisí CO<sub>2</sub>, nastavený cíl považujeme za velmi ambiciózní. Jeho naplnění tak, aby zároveň nedošlo k ohrožení konkurenceschopnosti odvětví a ztrátám pracovních míst, bezpodmínečně závisí na naplnění řady podmínek, ať již jde o dostatečný rozvoj dobíjecí a plnicí infrastruktury, dostatek surovin či skutečnou uplatnitelnost technologické neutrality pohonů, kterou návrh nerozvádí dostatečným způsobem. Dle aktuálního stavu si tak občané EU, včetně těch českých, budou od poloviny příští dekády moci koupit nová vozidla pouze s bateriovým, či vodíkovým pohonem. Nadále však budou mít možnost používat starší vozidla se spalovacími motory i si taková auta na trhu s ojetinami dále kupovat.

*„Český automobilový průmysl se na přechod na čistou mobilitu intenzivně připravuje. Dokazuje to nakonec skutečnost, že již dnes se zhruba 10 % osobních vozidel vyrábí v bateriovém či plug-in hybridním provedení. Související investice firem dosahují vyšších desítek až stovek miliard korun. Aby však přechod na čistou mobilitu neznamenal pro ČR ztrátu HDP či pracovních míst, potřebujeme společně s vládou pracovat na řadě strategických témat implementace této tranzice, od podpory změny výrobních programů firem, až po programy přeškolení tisíců zaměstnanců.“ říká prezident Sdružení automobilového průmyslu Martin Jahn.*

## Potřeba zrychlení výstavby dobíjecí a plnicí infrastruktury

Aby výše uvedená zásadní změna mobility fungovala, tzn. pro občany vytvořila akceptovatelnou a dostupnou variantu nízkoemisní dopravy, potřebujeme zásadně zrychlit výstavbu dobíjecí a plnicí infrastruktury – nejen ultrarychlého dobíjení na hlavních evropských silnicích (v rámci nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva tzv. AFIR), ale i pomalého dobíjení, např. v garážích (v rámci směrnice o energetické náročnosti budov tzv. EPBD), na sídlišťích měst a obcí. Pokud se podíváme na predikce vývoje registrací nízkoemisních vozidel a porovnáme je s realitou a plány rozvoje dobíjecí a plnicí infrastruktury dle výše uvedených návrhů je zřejmé, že dosavadní rozvoj infrastruktury je nedostatečný a pokud se tempo výrazně nezrychlí, bude právě infrastruktura zásadní překážkou proto, aby nízkoemisní mobilita byla občany i firmami pozitivně akceptována. Apelujeme proto, aby se k výše uvedeným návrhům přistupovalo jako k jednomu celku, protože jedno bez druhého nebude funkční.

## Nutná širší perspektiva s ohledem na EURO 7/VII

Sdružení automobilového průmyslu zároveň upozorňuje, že zpřísnění v oblasti emisí CO<sub>2</sub> je třeba vidět z širší perspektivy, zejména se ohledem na chystané nové emisní normy EURO 7/VII. Evropská komise má finální podobu těchto norem zveřejnit v první polovině listopadu. Pokud by tato norma prošla v podobě některých již zveřejněných návrhů, znamenalo by to přitom ohrožení výroby celé řady zejména levnějších modelů vozidel se spalovacími motory ještě před rokem 2035. Tím by došlo k výraznému omezení nabídky pro zákazníky

a možností produkce na straně výrobců. Výsledkem by bylo zpomalení obnovy evropského vozového parku s důsledkem zvyšování jeho stáří a zhoršení životního prostředí i bezpečnosti na silnicích.

V tomto kontextu je zapotřebí zdůraznit, že přísná norma EURO 7/VII může mít ještě vážnější dopad v segmentu těžkých nákladních vozů a autobusů pro dálkovou dopravu. Zde panuje velká obava o to, jak se případná podoba normy Euro 7/VII promítne do cílů CO<sub>2</sub>, které budou Komisí předloženy v lednu 2023. Přiblížení konce registrací těchto vozů před diskutovaný rok 2040, by bylo devastující nejen pro tuto část automobilového průmyslu, ale výrazně negativně by se promítlo i do logistických řetězců, které tuto dopravu nezbytně využívají, a to především proto, že dobíjecí infrastruktura pro těžké nákladní automobily zatím prakticky neexistuje a ani dostupné technologie pohonů zatím nenabízejí řešení všech potřeb dopravců.

### **ZLEV a syntetická paliva**

V rámci dialogů jsme zejména sledovali, zda bude zachován tzv. mechanismus ZLEV. Ten by výrobcům umožnil, aby si v období od roku 2025 do roku 2030 mírně snížili své specifické emisní cíle za předpokladu, že v daném roce vyrobí určené množství bezemisních vozů. Oceňujeme české předsednictví, že v tomto případě dojednalo kompromis, byť požadavky na podíl dobíjecích vozidel jsou nemalé. Podobně pozitivně vnímáme i zachování možnosti výroby spalovacích motorů i po roce 2035 za podmínky, že budou moci spalovat syntetická, nikoliv fosilní paliva, byť bude zapotřebí ještě dodatečného legislativního upřesnění v dohledné době tak, aby se výrobci stihli na takovou možnost realisticky připravit. Jsme přesvědčeni, že to má význam minimálně s ohledem na pokračování výzkumu v oblasti spalovacích motorů v EU a vývoje těchto paliv.

### **Jasná deklarace cílů Pařížské klimatické dohody**

Evropský automobilový průmysl jasně deklaroval, že je připravený přispět k naplnění společných cílů Pařížské klimatické dohody být v roce 2050 uhlíkově neutrálním kontinentem. Do rozvoje čisté mobility investují domácí výrobci vozidel i dodavatelé stovky miliard eur. Přechod na čistou mobilitu ale silně závisí na řadě faktorů, které nejsou jen v rukou autoprůmyslu. Svůj díl úsilí si proto budou muset odpracovat i zástupci státu, distributoři energií či developeři.

Závěrem je třeba zmínit, že navrhovaná podoba je kompromis, který dává automobilovému průmyslu a členským státům dostatek času na postupné plnění zpřísňujících se kritérií do roku 2035. V nařízení také zůstává revizní klauzule, která v roce 2026 vyhodnotí, jak se nařízení daří či nedaří plnit.

---

Tomáš Jungwirth  
komunikace a PR  
+420 605 870 761  
jungwirth@autosap.cz  
www.autosap.cz

---

Sdružení automobilového průmyslu je dobrovolné sdružení společností zapojených do výrobního řetězce automobilového průmyslu České republiky. Sdružuje také subjekty aktivní ve výzkumu a vývoji, testování a certifikaci, vysoké školy a další poskytovatele služeb, kteří mají zájem aktivně přispívat k rozvoji českého automobilového průmyslu. Sdružení vytváří platformu pro jejich vzájemnou komunikaci a podporu společného cíle – zabezpečení trvalé konkurenceschopnosti sektoru.

Automobilový průmysl je nejvýznamnějším odvětvím zpracovatelského průmyslu České republiky, na jejím HDP se podílí téměř 10 procenty. Přímou zaměstnává zhruba 180 tisíc pracovníků, nepřímo, tedy včetně navazujících oborů, téměř 500 tisíc. V roce 2021 bylo v České republice vyrobeno 1 141 698 silničních vozidel všech typů, z nichž 1 105 223 představovaly osobní automobily. Více informací o českém automobilovém průmyslu najdete na [www.autosap.cz](http://www.autosap.cz).