

Reakce AutoSAP k návrhu emisní normy Euro 7/VII

Praha, 10. listopadu 2022

10. listopadu 2022 Evropská komise představila návrh emisní normy Euro 7/VII. Ta nahrazuje současnou Euro 6/VI, resp. Euro VI-E, která od roku 2014 prochází průběžnými doplněními, až po aktuálně platnou verzi Euro 6d. Navržená norma zpřísňuje limity emisí pro osobní (Euro 7) i nákladní dopravu (Euro VII) a přináší nejen přísnější limity i pro oxidy dusíku, formaldehydu, nemetanových organických plynů a amoniaku, ale zcela nově zavádí také měření emisí z ořezu brzd a pneumatik. Jakkoli český automobilový průmysl intenzivně podporuje cíle EU směřující ke zlepšení kvality ovzduší a kvality zdraví obyvatel, skrze masivní investice do rozvoje alternativních pohonů, předložený návrh považujeme za kontraproduktivní. Namísto zlepšování emisí v dopravě fakticky odklání tolik potřebné zdroje investic do technologií bateriových, potažmo vodíkových vozidel a současně povede i k výraznému omezení nabídky cenově dostupných modelů pro zákazníky. Velké obavy vzbuzuje také datum účinnosti normy Euro 7, na které se výrobci nebudou moci stihnout připravit a hrozí proto významné výpadky v nabídce vozidel. Situaci mohou také zkomplikovat velmi přísné limity pro těžká nákladní vozidla a autobusy, což dále zpomalí obměnu vozového parku.

„Autoprůmysl prochází s přechodem na bezemisní mobilitu největší technologickou transformací ve své historii. Od firem to vyžaduje mohutné investice do nových typů pohonů, přitom současně musí zůstat konkurenceschopné navzdory vysoké inflaci, energetické krizi a dopadům války na Ukrajině. Návrh Euro 7/VII v podobě, ve které jej předložila Evropská komise, může toto úsilí ohrozit, neboť stanovuje neúměrně přísné limity pro nákladní vozidla, může omezit nabídku dostupných osobních vozidel v nižších kategoriích a hrozí také odčerpáním omezených zdrojů, které je třeba investovat do elektrifikace a naplnění klimatických cílů“, říká prezident Sdružení automobilového průmyslu Martin Jahn.

Termíny vstupu v platnost jsou nerealisticky rychlé

Komisí předložený návrh obsahující termín provedení 1. července 2025 pro všechny osobní automobily & dodávky bude znamenat kritický propad trhu s vozidly, neboť takové datum neposkytuje dostatečnou lhůtu pro výrobce se na novou normu připravit, potažmo nakoupit a instalovat odpovídající technologie pro měření a plnění emisí. Z tohoto důvodu doporučujeme tento termín prodloužit o dva roky.

Lze předpokládat, že Radě a Evropskému parlamentu bude trvat minimálně do konce roku 2023, než se dohodnou na primárním aktu Euro 7. V nejlepším případě a při rychlejší přípravě sekundárních právních předpisů, než jaká byla v poslední době, by byl celý legislativní balíček připraven do poloviny až konce roku 2024. Závazné datum, které dává pouze 6 měsíců na přípravu pro osobní automobily je daleko za hranicí rozumného požadavku, a to tím spíše, že je třeba vzít v úvahu veškeré souběžné úsilí o nulové emise a elektrifikaci v silniční dopravě. Obdobně složité bude i naplnění stanovených termínů pro těžká nákladní vozidla a autobusy.

Požadavky na těžká nákladní vozidla a autobusy jsou příliš přísné

Emisní limity pro těžká nákladní vozidla a autobusy jsou výrazně více zpřísněné, byť se hovoří o tzv. středním scénáři. Výrobci těžkých nákladních vozidel a autobusů jsou takto nastavenými limity velmi znepokojeni, neboť reálně hrozí, že nebudou za přijatelnou cenu k dispozici technologie, které by jejich naplnění pomocí konvenčních metod zajistily. To povede k neúměrnému tlaku na zrychlenou elektrifikaci těchto kategorií vozidel, event. obráceně zastarávání fleetů a zhoršování emisí.

Předběžné posouzení dopadů návrhu se přitom nezabývalo tím, jaký vliv na reálné emise v nákladní dopravě budou mít emisní cíle CO₂, tedy přechod na vozidla s nulovými emisemi, přičemž tyto cíle budou Komisí navrženy v nejbližších měsících. Opět platí, že ve spojení s dlouhým seznamem dodatečných testů uvedených v článcích 14 („Postupy a testování“) a 15 („Přízpusobení se technickému pokroku“) je balíček Euro VII pro tato vozidla velmi složitý a nákladný a není úměrný vynakládanému úsilí o dosažení nulových emisí.

Nové požadavky na test evaporativních emisí způsobí výpadek dostupných malých vozidel

Výrazně zpřísněný limit pro evaporativní emise nebude v segmentu malých vozidel často vůbec možné naplnit. Kromě značných dodatečných vývojových investic (ca 1,25 mld Kč/model), pro které nebude pro řadu výrobců efektivní ve výrobě malých vozidel pokračovat, by si uvažované zpřísnění vyžádalo i redesign daného systému, s odpovídající víceletou lhůtou na přípravu. V praxi by to znamenalo např. dvojnásobné zvětšení nádoby na aktivní uhlí, kterou by pak v současných modelech nebylo kam umístit.

Měření emisí v běžném provozu bez jednotných pravidel

Současná verze normy Euro 6 definuje velmi široké podmínky pro testy v reálném provozu, během kterých je nutné splnit emisní limity. Aktuální podmínky pokrývají statisticky významnou část běžného užívání vozu, vylučují však z měření nepřírozenou, až extrémní jízdu a zajišťují tak jednotnost a opakovatelnost testů. Takto definované testovací podmínky rozumně chrání spotřebitele a výrobcům poskytují potřebný standard a jistotu pro provádění měření. Návrh Euro 7/VII však veškeré okrajové podmínky ruší a vůz tak musí plnit limity téměř bez jakékoli standardizace. Fakticky tak dochází k řádovému zpřísnění limitů znečišťujících látek, oproti požadovanému zpřísnění u laboratorních Euro 7/VII testů. Během testu totiž nově může docházet k extrémním situacím, které naprosto neodpovídají reálnému provozování vozidel (např. zkušební jízda formou jednoho rychlého rozjezdu do kopce trvající 1 minutu). Tyto výkyvy v testech pak násobně zvýší požadavky na instalované technologie snižování emisí, které by, zejména malé vozy, činily ekonomicky nerentabilní a omezily jejich dostupnost pro koncové uživatele.

Potřeba zohlednit odlišnou situaci emisí u osobních automobilů a dodávek

U emisních limitů pro osobní automobily dochází oproti dřívějšímu k relativně mírným změnám, potažmo ke sladění těchto limitů pro všechny typy vozidel a pohonů. Jakkoli se v ČR přímo nevyrábí, v případě těžších dodávek toto sjednocení limitů však představuje velkou výzvu. Pokud se k ní navíc přidá dlouhý seznam dodatečných testů uvedených ve výše již zmíněných článcích 14 a 15, stane se balíček Euro 7 pro dodávky velmi složitý a nákladný. Otázkou tak bude výpadek na trhu s těmito vozy, což by negativně dopadlo na přepravní společnosti, potažmo tlak na zrychlenou elektrifikaci, což by mělo negativní dopad na ceny vozidel či dostupnost potřebných surovin v daném čase.

Euro 7/VII bude mít jen velmi okrajové přínosy k reálnému snižování emisí v dopravě

Zdůrazňujeme, že norma Euro 7/VII bude mít fakticky jen okrajový přínos, pokud jde o zlepšení emisí ze silniční dopravy. Například v případě nákladních vozidel a autobusů, kde v roce 2025 (tzn. 10 let od zavedení normy Euro VI) budou sice vozidla splňující normu Euro VI tvořit přibližně 57 % vozového parku v EU, avšak starší vozový park nákladních vozidel v EU (tzn. z doby před zavedením normy Euro VI) bude představovat 77 % emisí NO_x. Bez vyřešení problému staršího vozového parku bude mít norma Euro 7/VII v praxi jen malý význam a jakýkoli rozdíl bude zastíněn příspěvkem, který přinesou vozidla s nulovými emisemi, pokud se na ně soustředíme. Investice, které výrobci pro naplnění norem Euro 7/VII však budou nuceni proinvestovat, budou však obrovské a budou nutné odklánět tolik potřebné zdroje investic do bateriových, potažmo vodíkových vozidel.

Společné úsilí jako předpoklad naplnění cílů Zelené dohody

Evropská komise stanovila s podporou členských zemí EU dekarbonizaci jako svou hlavní prioritu v rámci Zelené dohody. Automobilový průmysl masivně investuje do technologií, které dekarbonizují dopravu a při realizaci ambiciózní Zelené dohody přebírá v této "dohodě" svou odpovědnost. Proto apelujeme na příslušné orgány České republiky, aby pečlivě zvažovaly jakýkoli legislativní návrh, který by mohl důležité investice, které je třeba uskutečnit na cestě k plnění společných cílů dekarbonizace, odklonit.



Ing. Tomáš Jungwirth
manažer komunikace
jungwirth@autosap.cz
+420 605 870 761
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.
