# Euro 7/VII: „vysoké náklady vs. zanedbatelné přínosy“

Praha, 8. února 2023

Návrh nových emisních norem Euro 7/VII bude mít zásadní negativní dopady na vozidla se spalovacím motorem a jejich dostupnost. Současně odčerpá tolik potřebné zdroje na investice do vývoje vozidel s elektrickým pohonem. Mezi jeho hlavní vady patří:

* **časová nerealističnost,** neboť krátké datum vstupu v účinnost neposkytuje fakticky čas na vývoj a adaptaci výroby, což způsobí výpadky ve výrobě v řadě závodů;
* **ekonomická neefektivita**, neboť vyžadované masivní investice budou využitelné jen pro relativně krátké časové období a omezený počet vozidel, přitom však výrazně omezí dostupné zdroje pro vývoj a výrobu zcela bezemisních vozidel, což bude mít negativní dopad na HDP i pracovní místa;
* **negativní dopad na občany**, neboť povede k zásadnímu omezení nabídky dostupných menších vozidel a nárůstu nákladů na osobní silniční dopravu, potažmo mobilitu celkově;
* **zanedbatelný přínos pro životní prostředí**, neboť při neexistenci systémové podpory obnovy zastarávajícího vozového parku, bude podíl emisí z provozu vozidel splňujících normy starší než Euro 7/VII, dlouhodobě výrazně převyšovat emise z vozidel na trh nově přicházejících. Přínos nové emisní normy přitom dále sníží rychle rostoucí podíl zcela bezemisních vozidel.

**Časová nerealističnost návrhu a rozpor s principy proporcionality a dobré regulace**

Evropská komise ohlásila přípravu normy Euro 7/VII v roce 2019. Předložení návrhu však bylo posléze opakovaně odkládáno (3Q/2021, 1Q/2022, 3Q/2022) tak, že ke zveřejnění došlo až v listopadu 2022. Uvažované datum vstupu v účinnost této normy přitom zůstalo nezměněno, tzn. 1. 7. 2025 (pro OA). Nadto došlo k faktickému zpřísnění, neboť tento termín nově platí pro všechna vozidla uváděná na trh, tzn. nejen na nové modely, jako předchozí normy.

Časovou nerealističnost plnění prohlubují i navržená zmocnění pro Evropskou komisi vydávat prováděcí akty. Navrhovaná znění předmětných ustanovení jsou extrémně vágní a nepřiměřeně neurčitá. Z jejich znění nelze jednoznačně dovodit, jaká bude právní úprava v prováděcích aktech obsažená co do obsahu a rozsahu požadavků kladených na adresáty, popřípadě na členské státy. Není proto v silách adresátů normy se včas na její plnění připravit.

Navrhujeme proto upravit vstup v účinnost tak, aby norma platila nejdříve 4 roky po zveřejnění všech prováděcích aktů. Technické lhůty pro vývoj motoru a jeho regulace, testovací sekvence vč. dostatečné spolehlivosti a životnosti pohonu, potažmo doba nutná pro schvalovací zkoušky a homologační administraci, vyžadují dostatečný časový prostor a tyto činnosti lze realizovat až po vydání implementačních aktů ve finálně platném znění.

S ohledem na marginální dopady na životní prostředí a krátký časový rámec využitelnosti opatření nezbytných pro splnění zpřísněných motorových emisí (zákaz prodeje vozidel se spalovacími motory již v roce 2035) hrozí zmaření potřebných masivních investic do vývoje a výroby. Návrh proto není v souladu s právním principem proporcionality. Důrazně tak doporučujeme nejít stejnou cestou jako v případě zpřísňování předchozích norem Euro, ale nejprve se zamyslet nad tím, zda, potažmo v jakém rozsahu, je norma Euro 7 nutná. Pokud ano, jaký je skutečně proporcionální přístup, který by pomohl snížit celkové emise ze silniční dopravy synergicky s rozvojem dopravy s nulovými emisemi, motivované regulací zakotvenými cíli CO2 pro výrobce OA i NA (návrh pro NA předložen 14. 2. 2023).

**Drtivé dopady na zaměstnanost, ekonomiku, společnost**

Přijetí návrhu v předložené podobě bude mít fatální dopady na zaměstnanost u finálních výrobců i v dodavatelských řetězcích. Hrozí, že by v rámci EU o práci přišly statisíce lidí. ŠKODA AUTO upozorňuje, že pokud bude návrh přijat v předložené podobě, dojde k uzavření řady výrobních závodů (a to ne jenom malých vozidel) a nejenom v ČR, ale i v dalších zemích (např. Maďarsku, Polsku ad).

 **Zdražení a likvidace segmentu malých vozů**

Dle statistiky Sdružení dovozců automobilů[[1]](#footnote-1) tvoří segmenty malých vozů a nižší střední třídy v ČR 30 % nových registrací za uplynulý rok. Většina evropských automobilek přitom již tento segment opustila s tím, že by bylo příliš nákladné investovat do vývoje snížení znečištění z výfukových plynů a emisí či hybridizace malých motorů, potažmo že by takové investice prodražily vozidla natolik, že by se tím ztratila jejich konkurenční výhoda.

Např. i ŠKODA AUTO již odepsala miliardovou investici do zrušeného vývoje modelu Fabia Combi a do budoucna jsou ohroženy také další modely domácích automobilek. Pokud se výrobcům kvůli technické nerealizovatelnosti nevyplatí investovat do vývoje nových motorů a vozidel, tento segment zcela zanikne. Redukce kategorie malých vozů v ceně do půl milionu korun by znamenala, že se pro širokou skupinu obyvatel stane koupě vozu nedostupnou, neboť v dohledné době nebude na trhu k dispozici obdobně dostupná bezemisní varianta. To dále zhorší zastarávání vozového parku ČR a jeho emisní stopu.

**Extrémně tvrdé podmínky pro nákladní vozidla a autobusy**

Zpřísnění emisních limitů pro nákladní vozy a autobusy je technicky téměř neproveditelné. Například přísné limity NOx (oxidy dusíku) jsou na hranici měřitelnosti za použití existující měřící techniky. Podobná situace je u nově měřených emisí N2O (oxid dusný), HCHO (formaldehyd) a NH3 (amoniak), kde ani neexistuje metodologie, která by měření definovala.

Investice do splnění požadavků Euro 7 by i podle Evropské komise stálo 2,700 eur na nákladní vozidlo. S ohledem na časový posun a inflaci dojde k dalšímu zvýšení ceny vozu pro zákazníka a zároveň se zvýší náklady na přepravu. Současně je nepochopitelné, že Evropská komise navrhla nové emisní limity pro nákladní vozidla za situace, kdy ještě neznáme podobu nových výkonnostních norem CO2 pro NA, která bude zveřejněna zřejmě 14. 2. 2023. Mezi v něm uvažovanými opatřeními je přitom např. zákaz prodejů městských autobusů se spalovacím motorem již k roku 2030. Vzhledem k omezenému množství kritických surovin pro výrobu baterií lze dále do budoucna předpokládat souboj v poptávce o tyto suroviny mezi výrobci osobních a nákladních vozidel.

**Nesplnitelné požadavky, jako např. instalace OBM systémů (On-Board-Monitoring)**

Nutnost implementace nových technologií plnících rozsáhlé požadavky na OBM po vozidlech požaduje sledování emisí vozidlem v reálném čase. Toho je možné dosáhnout např. instalací senzorů, které budou on-line monitorovat stanovené polutanty emisí nebo výpočetním modelem. Některé takovéto senzory pro použití ve voze přitom v současné době nejsou k dispozici na trhu (např. pro NH3, N2O), proto je třeba vyvinout emisní SW-model v řídící jednotce. Modelování emisí však přináší riziko, že bude příliš citlivé, což povede k častějšímu hlášení problémů se zvýšenými emisemi.

Také záměr znemožnit nastartování vozu po 1000 km od rozpoznání závady (rozsvícení MIL) zvýší vytížení servisů a prodlouží čekací lhůty na opravy vozů, což povede ke krátkodobé ztrátě možnosti individuální mobility (např. dojíždění do práce). Obvykle jsou přitom čekací lhůty v servisech v řádu týdnů. Navržené omezení tak povede k pokusům hackerů o softwarové překonání tohoto mechanismu, což si bude žádat dodatečný vývoj ze strany výrobců vozidel.

**Podmínky pro měření emisí v reálném provozu jsou nastaveny příliš široce**

Navržená šíře okrajových podmínek jde za rámec typického použití vozidla uživatelem. Návrh například určuje požadavky na testování v reálném provozu jako: rychlost nad 145 km/h, teplota do -10° či nadmořská výška vyšší než 700 m. To je v řadě zemí EU obtížně dosažitelné. Hlavní problém představuje absence definice maximální jízdní dynamiky a zatížení vozu. Vozidlo tak musí plnit stejné limity i při jízdě na plný plyn s vozíkem a v extrémních podmínkách, např. do kopce.

**Zásahy do nabídky a rozvoje elektromobility**

Návrh stanoví i řadu nových požadavků týkajících se elektromobilů jako je aplikace OBM, OBFCM (On-Board-Fuel-Consumption-Monitoring), požadavky na životnost baterií a na emise otěru z brzd a pneumatik. Na plnění těchto požadavků budou automobilky potřebovat dostatečný čas na přípravu. Ve svém důsledku by tak implementace návrhu v navrženém rozsahu a časovém rámci mohla vést k negativním dopadům na trh nových elektromobilů. V řadě případů by totiž nebylo možné stihnout naplnit dané požadavky a jejich produkce by tak musela být minimálně dočasně omezena.

 **Okrajové přínosy k reálnému snižování emisí v silniční dopravě**

Studie[[2]](#footnote-2) ukazují, že systémová podpora zrychlení obnovy vozového parku novými vozidly (dle současné Euro 6/VI normy), spolu s postupující elektrifikací nových vozidel, by do roku 2035 přinesla snížení emisí NOx v silniční dopravě o 80 % (ve srovnání s rokem 2020). Naproti tomu i nejpřísnější uvažované scénáře Euro 7/VII by, při očekávaném tempu obnovy, snížily emise NOx 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.

V rozporu s pozitivními přínosy obnovy vozového parku však v polovině roku 2022 dosáhlo průměrné stáří osobních automobilů v ČR 15,73 roku a celkové stáří všech motorových vozidel 18,73 roku. To nás řadí mezi země EU s nejvyšším průměrným stářím vozového parku[[3]](#footnote-3), což návrh v jeho současné podobě ještě dále prohloubí. Dojde ke zvýšení dovozu ojetých vozidel a prodlužování doby používání starých vozidel. Tím dojde ke zmaření řady závazků a cílů Zelené dohody pro Evropu.

**Další body:**

* Pro zamezení umělých distorzí trhu je zapotřebí upravit přechodná ustanovení pro doprodeje již vyrobených vozidel po termínu stanoveném v EU legislativě tak, aby umožnila doprodej výrazně většímu počtu vozidel, než je tomu v případě standardních změn předpisů (například doprodej po dobu 2 let s nelimitovaným počtem vozů vyrobených před termínem náběhu předpisu).
* Chybí metodologie pro měření NH3 (amoniak), PN10 (pevné částice), NMOG (non-methane organic gases), HCHO (formaldehyd) ve vozidlech. Současně chybí i dostatek zkušeností s výpočetními modely těchto látek, jelikož doposud nebyly sledovány.
* Nové požadavky na EVAP test budou vyžadovat nákladný vývoj ORVR (Onboard Refueling Vapour Recovery) tankovacího systému s potřebnou aktivní diagnostikou úniku paliva z nádrže.
* Není realistický požadavek regulace, aby výrobek i po 10 letech splňoval podmínky nového vozu. Zvýšená životnost 10 let je příliš dlouhá, vzhledem k reálnému stavu vozidel po 10 letech používání běžnými uživateli a nemožnosti výrobců způsob používání a údržby ovlivnit (vyžadováno ustanoveními ISC).
* Nárůst ceny vozů pro zákazníky bude mnohem vyšší než předpokládaný odhad Evropské komise, který nedostatečně zohledňuje podíl: počáteční vývojové činnosti, provozu prototypových vozidel na silnicích s měřicím zařízením – PEMS, provozu prototypových vozidel v laboratořích, potřebě modernizace laboratoří pro měření v chladných teplotách a nadmořských výškách a modernizace měřicího vybavení laboratoří, nákladů na hardware a software a nákladů na záruky. Ceny uváděné v odůvodnění Komise jsou mimo to staršího data, přičemž v mezidobí došlo k jejich navýšení o inflaci a další vlivy.

**V oblasti nově zaváděných požadavků na sledování tzv. „nemotorových“ emisí, tedy limitů prachových částic z otěru brzd a pneumatik, upozorňujeme na následující skutečnosti:**

* Jde o zcela nové a velmi přísné požadavky bez předchozí zkušenosti s jejich sledováním (žádná evoluce známé tématiky).
* Do schválení není zahrnuta např. jen jedna pohonná jednotka, ale komplexní portfolio jednotlivých brzdových jednotek a kombinací.
* S ohledem na objemy výroby vozů je nutný paralelní vývoj s několika dodavateli (vývojové kapacity u dodavatelů nebudou dostačovat).
* V oblasti pneumatik portfolio na jediném modelu vozu představuje 3-4 rozměry pneumatik, paralelně každou od 2-3 dodavatelů, tedy například 10 souběžných vývojů (opět kapacitní problém u dodavatelů i vývoje v automobilkách).
* Tato fakta determinují vysokou náročnost na zdroje vývoje, kterými nedisponují ani dodavatelé ani výrobci vozidel.
* Vývojová náročnost se výrazně zvětšuje, v obou případech přibývá nové kritérium do již tak komplexní požadavkové matice (životnost, pevnost, koroze, akustika, výkon za různých okolních podmínek).
* V obou případech se jedná o tzv. bezpečnostní díly, na jejichž funkci závisí bezpečnost vozidla.
* Dosažitelnost limitů a daná metodika měření a prokazování nejsou transparentně prozkoumány, ověřeny, analyzovány, podloženy a zmapovány.

Ing. Tomáš Jungwirth

manažer komunikace

jungwirth@autosap.cz

+420 605 870 761

[www.autosap.cz](http://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. Přímo zaměstnává zhruba 180 tisíc pracovníků, nepřímo, tedy včetně navazujících oborů, téměř 500 tisíc. V roce 2022 bylo v České republice vyrobeno
1 249 281 silničních vozidel všech typů, z nichž 1 217 787 představovaly osobní automobily. Více informací o českém automobilovém průmyslu najdete na [www.autosap.cz](http://www.autosap.cz).

1. https://portal.sda-cia.cz/stat.php?n#rok=2022&mesic=11&kat=OA&vyb=seg&upr=podiltrid&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=nova [↑](#footnote-ref-1)
2. https://www.acea.auto/publication/aeris-air-quality-report-euro-7-impact-assessment-july-2021-update/ [↑](#footnote-ref-2)
3. https://portal.sda-cia.cz/clanek.php?id=6926&v=m [↑](#footnote-ref-3)