



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU



V Praze 14. prosince 2018

Ministerstvo dopravy
Ing. Dan Ťok
Ministr
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Ministerstvo životního prostředí
Mgr. Richard Brabec
Ministr
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Vážení páni ministři,

dne 20. prosince bude Rada pro životní prostředí schvalovat obecný přístup k návrhu nařízení, kterým se stanoví emisní normy (CO₂) pro nová těžká užitková vozidla. Pokud bude uvedený legislativní akt schválen v ambiciózní podobě (jak o to usiluje Evropský parlament a některé členské státy), bude to mít na ekonomiku ČR a její zaměstnanost významný negativní dopad. Na nařízení je totiž třeba se dívat nejen skrze jeho současnou (užší) působnost, ale především s ohledem na plánované rozšíření jeho působnosti při revizi v roce 2022 (z velkých nákladních vozidel na autobusy a další typy nákladních vozidel, včetně vozidel přípojných). Dovolte nám proto, abychom se na Vás v tomto klíčovém okamžiku obrátili a sdělili Vám náš pohled na něj a jeho klíčové body.


Plně podporujeme stanovení emisních cílů pro nákladní automobily, neboť představují velký potenciál pro další snížení emisí v dopravním sektoru. Dle našeho názoru je však již výše navržená Evropskou komisí velmi ambiciózní a měla by být proto dostatečná pro dosažení závazků EU vyplývajících z Pařížské dohody. Jakkoli návrh může podnítit průmysl k inovacím a dalšímu technologickému rozvoji, musíme se vyhnout nastavení cílů nerealistických. To jsou zejména ty, které jdou nad rámec návrhu Evropské komise. Zástupci výrobců a odborů proto společně požadují "spravedlivý a realistický přechod".

Při nastavení cílů je třeba zohlednit, že nákladní automobily jsou velmi komplexní výrobky (mají dlouhý vývojový a produkční cyklus a zcela lokálně bezemisní technologie v této oblasti ještě nejsou tržně zralé), že trh těžkých vozidel je velmi různorodý (obsahuje velké množství konfigurací a nástaveb dle požadavků zákazníků a účelu jejich využití, což výrazně ovlivňuje finální emise konkrétního vozidla, přičemž tyto emise nejsou pro výrobce dopředu zřejmé) a že kromě potenciálu snížit spotřebu paliva (na čemž jsou dopravci bytostně motivováni již dnes) budou potřeba nemalé investice jak do nákupu vozidel přepravní a dopravními podniky, tak i do dobíjecí infrastruktury a přenosové a distribuční soustavy. Jen pokud se nám podaří zohlednit tyto požadavky, můžeme se vyhnout negativním dopadům jak na pracovní místa, tak i na zvyšování cen přepravy, a tedy i přepravovaného zboží.

Pokud jde o rozhodování o tom, zda se v nařízení budou motivovat výrobci k uvádění nízkoemisních vozidel na trh formou superkreditů či benchmarků s penalizací za jejich nedodržení (tzv. povinný mandát), jsme jednoznačně pro superkredity. Kromě jiného je podle nás příliš brzy na to, aby byl mandát zaveden, neboť existuje příliš mnoho neznámých informací o tržním potenciálu těchto vozidel.

V neposlední řadě je třeba zajistit snížení úrovně sankcí za nedosažení emisních cílů. Navrhovaná výše (6 800 €/gCO₂/tkm) je příliš vysoká a v podstatě likvidační. Jejím důsledkem by tak mohlo být omezování či uzavírání výroby v EU a zvyšování nezaměstnanosti, než podpora plnění cílů týkajících se emisí CO₂. Budeme rádi, pokud budete moci naše stanovisko zohlednit v podkladech pro jednání Rady dne 20. prosince. V případě jakýkoliv doplňujících dotazů se na nás neváhejte obrátit. Budeme se těšit na další spolupráci.

Srdečně zdraví



Jaroslav Souček
předseda OS KOVO



Zdeněk Petzl
výkonný ředitel AutoSAP