

Nařízení Euro 7 prošlo evropským Výborem pro dopravu a cestovní ruch. Řada parametrů se výrazně změnila

27.7.2023 - Petr Lesensky | Dýcháme

Ve středu 19. července přijal Výbor pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu své stanovisko k nařízení Euro 7.

Evropská komise tento návrh předložila v listopadu minulého roku, a to včetně opatření, která přísněji regulují zplodiny vypouštěné osobními i nákladními automobily do ovzduší. Návrh například stanovoval stejné mezní hodnoty oxidů dusíku pro všechna vozidla, ať už mají benzinový, naftový, elektrický či alternativní pohon. Významně rozšiřuje požadavky na bezpečnost vozidel a také zohledňuje životnost baterií a emise z komponentů jako jsou brzdy a pneumatiky. Požadavek na testování přísných pravidel v reálném provozu je jedním ze sporných bodů návrhu, a to zejména s ohledem na plnění emisních limitů ve zcela extrémních jízdních situacích.

Problematická implementace od roku 2025 odložena

Návrh nařízení Komise k Euro 7 obsahoval několik problematických bodů, které se jeví jako obtížně proveditelné nebo dokonce nerealistické. Jak ukázaly některé studie, měly by také výrazný dopad na zvýšení prodejních cen automobilů, zejména těch nejmenších typů.

„Původně se měla norma začít uplatňovat již v roce 2025 pro osobní vozidla, což by byl zcela nerealistický termín. Prosadili jsme v tomto ohledu posun platnosti o dalších několik let a poskytli tak dostatek času pro implementaci a přípravu. Díky odkladu se automobilky nemusí obávat uzavření výrobních linek a propouštění zaměstnanců. Výrobci raději nevyrobí vozy, než aby se vystavovali vysokým nákladům a ztrátě konkurenceschopnosti na trhu. Také jsem spolu s německými kolegy podporoval rozšíření nařízení o schvalování nových vozidel s ohledem na používání syntetických paliv, aby se zachoval technologicky neutrální přístup a rozšířila se vozová nabídka,“ komentuje Ondřej Kovařík člen výboru pro dopravu EP.

Zjemnění podmínek pro testování emisí

Jednou ze změn, kterou mělo Euro 7 přinést, je zpřísnění testování emisí v reálném světě. Toto testování bylo terčem kritiky ze strany výrobců i koncových zákazníků, jelikož výrazně zvyšovalo náklady a tím pádem i pořizovací cenu vozidel.

Proto dalším požadavkem ze strany parlamentu je snížení nároků na toto testování. U emisí byly upraveny čísla pro látky, které již podléhají regulacím Euro 6. V oblasti emisí byly upraveny čísla pro látky, které již podléhají regulacím Euro 6. Pro nové látky je požadováno, aby Komise vyvinula testovací metody, které budou odpovídat testování dle normy Euro 6. *„Původní návrh Komise na testování byl složitý a nákladný, což by se odrazilo i na ceně vozidla pro jejich uživatele. Změny přijaté v dopravním výboru upravují podmínky testování tak, aby byly spravedlivé, a zároveň zajistily bezpečnost vozidla během testů na silnici,“* dodává Kovařík.

Pozitivní změny - zákaz stáčení tachometru a minimální hranice pro výdrž baterií

Kovařík rovněž kritizuje unijní požadavky na palubní diagnostiku. Požadavky byly podle něj rovněž přemrštěné, proto vítá shodu mezi kolegy o tom, že je třeba upravit detaily nařízení tak, aby byly proveditelné a neohrožovaly bezpečnost silničního provozu. V dokumentu Euro 7 vidí Kovařík ale i celou řadu pozitivních změn.

„Krok správným směrem je bezesporu zákaz stáčení tachometru nebo požadavky na výdrž baterie u elektromobilů. Považuji za zásadní nalézt vyváženou regulaci, která přispěje k ochraně životního prostředí, aniž by ohrozila budoucnost a konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu a dostupnost cenově dostupné mobility pro občany. Proto vítám, že se nám podařilo najít shodu na důležitosti poskytnout automobilovému průmyslu dostatek času na přípravu nových pravidel,“ uzavírá Kovařík s tím, že malým výrobcům bude poskytnuta delší lhůta, aby mohli efektivněji implementovat nová pravidla.

Hlavní slovo za Evropský parlament bude mít příslušný výbor pro životní prostředí. Dnešní hlasování ve výboru pro dopravu ukazuje, kudy by se mohla jednání o nařízení vést i v dalších krocích. Konečné znění pak bude předmětem dohody mezi zástupci Evropského parlamentu a členských zemí. Ty zatím na své pozici pracují.

<https://www.dychame.cz/narizeni-euro-7-proslo-evropskym-vyborem-pro-dopravu-a-cestovni-ruch-rad-a-parametru-se-vyrazne-zmenila>