

## [Transcript] 5:59 / Norma Euro 7: Zkáza nebo spása automobilek?

Dneska si se nikdo nepřišel se zvukem, který změní vůdům na 40 let a přesto jednešný den s celovým ječným.

Jen u tým mobilu už totiž odteď data nikdy nikomu nedojdou.

Po těch autech budou toužit i ty nisko přimoví.

Proto tady bojujeme proti té verzi Euro7 jako jaký předložila komise. To je vzájemně těch středně a nisko přimových obyvatel,

aby vůbec měli co nakupovat nás reducích letech.

Celý svět pochází transformací, průmyslou transformací, k tomu, aby průmyslou byl ekologičnější, aby byl udržitelnější.

Pokud tento trend vezmeme jako příležitost, pak si dovolím tvrdit, českosečně dokážeme být nejenom jako Evropa, ale i jako česko lidry v té transformace.

Emisní norma Euro7 polarizuje českou politiku, biznisovou scénu i verejnost.

Česká vláda i část cenátu a především automobilky mají výhrady k nastavení nového opatření, které by mělo začít platit v roce 2025 a přísněji reguluje zplodiny vypouštěné osobními i nákladními automobily.

Silniční doprava je podle Evropské komise hlavním zdrojem znečištění ve městech, proto je podlení třeba emise přísněji regulovat.

Výrobci aut jsou ale proti, varují před možným propouštěním a dalšími ekonomickými dopady.

Jak se v argumentech obou stran vyznat? Budí Euro 7 vášnivé reakce oprávněně nebo jeho předpokládané negativní dopady automobilky zveličují?

A mohli by přísnější regulace Evropské unii naopak přines nějaké ekonomické výhody?

Je čtvrtek 23. března.

Tady je Lenka Kabrhelová a 5.59. Spravodajský podkást se znam správ.

Lubola Cina, profesor ekonomie z Mendelovy Univerzity v Brně, tedy se zabývá Evropskou unii.

Dobrý den.

Dobrý den.

Pane profesory, na Evropské půdě se teď řeší několik opatření, které se týkají automobilového průmyslu silničního provozu jako jednoho z hlavních zdroju z nečištění ovzduší v Evropské unii.

Jednak je tu plánovaný zákaz, produje nových osobných aut, se spalovací mi motory po roce 2035.

Pak je tu emisní norma Euro 7, která budí velké vášně. Víme, že se často na ně odvolávají politici, ale zároveň moc nepřidávají vysvetlení oč vlastně de.

Podme vysvetlit, co je to za normu a proč budí tak velkou debatu, tak velké moce?

Vlastně to pokračování, jak i z toho čísla 7 jezřejmé norem, které se postupně přijímali od 70. let.

A tím proč tá norma budí takové emocie se podkala s tím druhým plánovaným opatřením, které má začiplatit v tom roce 2035 a to je zákaz výroby aut ze spalovací mi motory.

Takže je to taková kombinace dvou věcí, kdy ta norma má předcházit ten zákaz výroby těch spalovacích motorů, produkujících oxyd úhličítých u deset let.

Má začiplatit v polovině roku 2025 a ty emocie jsou tam proto, že docela výrazně i rozšízuje záběr toho, co je mysemi myšleno na látky, jako je metan, formaldehyd nebo oxydusný.

A rozšízuje to i na jemné částice praku, které jsou produkovány přiřždění nebo při opotřebuvení pneumatik.

A hlavním cílem tedy je posílit nějaké omezení environmentálních dopadů silničního provozu.

Rozumím to bezprávno.

Ano, protože skoro ve všechno blastech se dáší snížovat množství emisí, ale u dopravy naopak v celé

## [Transcript] 5:59 / Norma Euro 7: Zkáza nebo spása automobilek?

verbské unie dokází k nárostu emisí v úsledku dopravy.

Euro7 sleduje tak jako starší normy řadu Škodlivin, ale jde dál a nově má zahrnout i částice, které vznikají oterem Brzt-Up pneumatik.

Nadvojná sobek prodlužuje dobu, po kterou auto musí vyhovět a větší důra sklady na realní provoz. Tím hlavním milníkem je samozřejmě rok 2035, od kdyby nová auta už je neměla produkovat emise skleníkových plinů, což teď prakticky znamená konec spolvacích motorů.

Jenže starší vozy dlatim nezmizí z provozu, a i proto Evropská komise chce přísnější normu Euro7. Evropská komise chce například spřísnit limity pro emise oxidů dusíku u dízlových motorů, nebo zavest první standardy pro vydrž baterii do elektromobilů.

Výrobci by měli méně než dva roky, aby se na změny připravili.

Vy už se to nakousnul, podme zmínit, jak přesně je ta norma nakonfigurovaná. Jaké jsou tedy její technické parametri, s čím počítá a v čem se posunuje oprotitěm předchozím opatřením předchozím norma?

Ty předchozí normy se zabývali primárně oxidem uhličitým, jako tím základním emisním plinem. A tady norma to posunuje ve třech oblastech. Roširuje to nati další zdro emisí, jako je metan a oxid dusný.

Roširuje to na prachové částice. Roširuje to na další dobu, která vychází z toho, že trívé limity museli být plněny po dobu 5 let nebo do najtí 100 000 km.

A protože se zjistilo, že automobily v průměru používáme 12 a více let, tak vlastně ty limity mají být podleté nové normy plněny po dobu 10 let nebo do najtí 200 000 km.

A poslední oblasti, kde se roširuje ten záběr, tak sladiuje normy pro znětové a spalovací motory, to znamená motory, kte používají naftou a motory, kte používají benzín, kde se vytvází hlavně tlak na níšší emisetě k naftových motorů, ktejte normy měli o něco vyšší a roširuje se to kromní osobních out, potom i na dodávky, na klední auto a autobusy.

A panuje schoda z toho, jak to pozorujete na straně odborníku, hlavně, jestli tohle nastavení dáva technicky smysl?

Evropská komise vždycky tyhle věci konzultuje z odborníky a když se podívá ten návr Evropský komise,

tak to má i část, která zdůvodňuje, že ten technický smysl tam je a že je to možné v tom časovém rámci, který je tam vymezen splnit.

Na druhou stranu samozřejmě jakákoliv vyšší norma bude vytváset tlak na zlepšení a vývojnových technologii,

co z velkou pravdivností bude zvyšovat náklady výrobcu, což se může zprosledkovaní objevit, potom ve zvýšení cen těch nověprodukovaných automobilů.

To už se dostáváme tím argumentům, které zaznívají v souvislosti s celou debatou o normě Euro 7. Ještě předtím nisekním dostaneme možná poslední otázka k té technické formě.

Skutečně je to tak převratná norma, jak se může zdát právě i z těch častoemocionalních prohlášení politiků, liší se to tolik od předchozých norem?

Neliší je to skutečně evoluce, je to vlastně posunutí těch existujících norem, které se zabývali primárně oxidem uhličitým, jako tím hlavním skleníkovým plinem, a dělá ten terech vlastně ferovější, protože pro vši zvěd záběr i na ty jiné druhy pozidel, než osobní automobily. Sjednucuje ty pravidla pro naftové a benzínové motory.

A s ohledem na to, že se počítá se stále větším podílem automobilu, adi už elektro, nebo pohádněných vódíkem, nebo jiných alternativ, tak tam přidává ty další formy znečeštění,

## [Transcript] 5:59 / Norma Euro 7: Zkáza nebo spása automobilek?

jako soupráve ty prachové částice, aby postupně docházilo i regulaci znečištění novými autiznovými pohony.

Vy užte se dotknul toho rozměru, jestli dává Euro7 smysl ekonomicky. Podme se na to podívat z vašeho pohledu, je to smysl úplně postavené, co se týče nějaké motivace třeba k inovacím a tak dál? Já si myslím, že to je hlavní smysl toho záměru Evropské komise přidlačit výrobce k tomu, aby začali přemíšlet o tom, že ta cena nebo náklady na splnění norem o standardních spalovacích a vznitových motorů budou tak vysoké, že by to mělo pak zrychlit posun k tím alternativním pohonům ať už elektřina nebo vodík.

Taková negativní motivace k rychlejšímu posunu a přípravě to automobil sektoru potom na ten rok 2035, po kterém by se vlastně už ty standardní motory spalovací a vznitové neměli vyrábět.

A pokud brane se k v Aího plného, co jsme říkali vysoké h overe

Takže ark, if the industry thinks they can build cars with combustion engine that can lead to zero emission, the free to do that.

Ale kto jih видео skošl na ověte myslíš?

Mundí tore Fay turned v pocketsit moins

Počítá se s tím, že by opatření měla cílet na podporu zelených zdrojů energie nebo například elektromobility.

Evropská komise přichistá cestu proto, aby se lépe a snadně i schvalovalo financování projektů, které dou právě touto cestou.

K recyklace by se mělo dostat víc batéry v těně těch z telefonu, skola, budoučnu i zaut.

Evropská unie se předběžně spodlá na nových pravidlech.

Prágují na rozvoju elektromobility a mají omezit závislost na dobozukovů. Už leto se chystá v Česku rozšíření zběrné sítě.

Kritikové namítají někde, jestli v pořádku, že jsou ty inovace tímhle způsobem vlastně vynucováno.

Přišli by samej bezpodobného typu pobídek nebo regulací je to, inými slové nezbytné, je takovýmhle způsobem vynucovat.

Tam je to samozřejmě velmi omezené, protože ta motivace fyřem je níská z ekonomického pohledu.

Je vzájemmu fyřem využívat to vyvinutou technologie, co nejdéle, protože tam dosamují potom samozřejmě úte vyskoušené technologie, poměrně vysoké produktivity a zysku.

Takže ten proces vyšel bez tohoto typu regulací, kdyby byl řízený trhem a mnohem pomalej.

Zároveň vidíme, že vědci klimatologové vadují, čím dal urgentně, teď zrovna skončilo další zasedání mezi neordního klimatického panelu,

který vydal další pvarování, že lidstvo se skutečně blíží k nějaké hranici toho, kdy změnuš, budou opravdu naprosto nezvratné.

Když se podíváme na ty argumenty biznisu, toho autoprůmyslu, který tvrdí, že ta norma je z jeho pohledu likvidační.

Zaznívá to od automobilek tady v České republice, ale třeba i v Německu, je to pravda?

Já si myslím, že oni jsou za to placení, aby dělali lobbying proti legislativě,

která je nutím většimu technologickému pokroku, který je finančně náročný, který bude zvyšovat náklady produkce automobilu

a může způsobit růz ceny a následně pokles po ptávky, potom standardním spalovacím vznětové motoru.

Takže já si myslím, že je to taková spízi jejich strany, tak je hrát a snáha to normu v tom

vyjednávacím procesu nějakým způsobem změkčit nebo prodloužit dobu, kdy ty nově vyráběné automobily budou toto normu muset plnit. Můžu větším, že všechny tady tyto normy vždycky platí až pro nově vyráběné automobily od toho data, kdy ta norma vstupuje v platnost.

Takže kdyby ta hle začala opravdu platit v roce 2025, tak teprve od toho roku musí nové výrobky nová auta mít tu technickou podobu, kterou ta norma žádá.

Přesně tak někdy v té diskusi se na to zapomíná a zbuduje to právě ty emoce, co bude s těmi auto vyrobenými předtím rozhodným datem samozřejmě dál, budou jezdit za podmínek, které tam jsou. Já bych jenom ještě k tomu, co jste se ptala o hledně tou klimatu. Ono je pro běžného člověka skutečně těžké pokopit, proč je problém zvýšení průměrné teploty o jedné na půdra stupně, byče si tohle člověk ani nepřimne.

Ale v tomhle případě by měl každý mít zájem na tom, aby ta doprava produkovala méně emisí, méně prachových částic, protože to je to, co každý den dýcháme a to, co skutečně zetim výrazně narůstá hlavně v městské aglomeraci a má velmi negativní dopady na zdraví.

Takže tam vždycky bude střed toho jednotlivce, který by měl mít zájem na tom, aby žil v lepším prostředí a samozřejmě toho, že tam učit nějaká ta obava, že to povede k omezení, ke zdražení té osobní dopravy, kterou většina lidí dneska považuje za jedno z osobních slobota výhod tržního společenství, které umožňuje tady tuto individuální dopravu.

Ministři dopravy osmi členských států Evropské unie se sešli ve Strasburgu. Zástupce mimo jiné Německa, Itálie nebo Polska svolal český ministr Martin Kupka, aby našli společný postoj kšistané normě Eurosedu.

Chceme realistickou úpravu, která vy významně odložila data účinnosti, která by také zmírnila ty technologické nároky. Mízíme v tomto směru opravdu k tomu, aby pokud taková normá v budoucnu platila, tak aby nepřinášela požedafty, které ve výsledku budou ohrožovat Evropský průmysl a nepřinesou nic významného životnému prostředí.

Podle českého autoprůmyslu je ale Eurosedum klopítnutím na cestě k novým autum bez emisí. Normá by znamenala konec některých modelů a nejde se na ně takhle připravit.

On tu ze strane kritiku zaznívá ještě další argument, který se týká právě životního prostředí. Někteří kritici říkají, že ta normá je neekologická. Dokonce s touhle retorykou přišli i představitelé české vlády, třeba minister dopravy Martin Kubka, který říká, že přijetí normy Eurosedn by způsobilo zdražení nových vozidel, že by přimělo lidi déle jezdit ve starších vozech, které jsou pro životní prostředí škodlivější.

Je tohle relevantní argument?

Samozřejmě u všechny regulací je tím zásedním problémem kontrola. Asi každý z nás výži už jeho auto muopčas rožné kontrolku, která říká, že auto má problémy s emisemi a že by měl jed' na kontrolu.

Z tím autem bez tej kontroly se dá jezdit poměrně dlouho, bez toho, aby musel nastavit service.

Na nová norma 7 nastavuje ty podmínky nejen, aby byli splnění někde ve skušepní emisí, ale ty nové auta by měli být osazeny čipy, které budou realně monitorovat v realném provozu to množství emisí a samozřejmě s toho to pohledu je to věc, která bude těžko prosazovatelná v tom realném životě a těžko mězitelná právě z pohledu třeba toho envěromentálního dopadu.

A když se v té souvislosti objevuje také argument, že ta norma prodraží pro dej nových vozu, protože i z toho, co říkáte vyplývá, že tam samozřejmě budou nějaké nové komponenty, které se novy budou muset vyvinout, vyrobit,

## [Transcript] 5:59 / Norma Euro 7: Zkáza nebo spása automobilek?

poté v záradě do toho vozu, tak není to do jisté míry oprávněná obava, že ta cena může narůst tak, že si prostě vzpotřebitel nebudou moc dovolit?

To určitě ano a samozřejmě tím skrytým záměrem tam, že být že v Okamžiku, kdy dnes automobilisté alternativními polony elektrovodík mají pořád výrazně vyšší cenu, než ty standardní zážehové spalovací motory, takže tam zapůsobí dva faktory, ten tlak na omezování emisí a práchoví části, že bude zvyšovat cenu těch současně vyráběných automobilů s tou standardní spalovací technologií

a bude se snižovat cenátěk alternativních pohonů a ty se tím pádem stanou zajímavější alternativou příkouby nového auto.

My jsme tu v úvodu zmínili i lehce politický rozměr. Víme, že česká vláda tu emisní normu Euro7 vějí současné podobě odmítá.

Z toho, jak to pozorujete, vodí s rozumitelnou argumentací, vysvětluje proč a jsou to relevantní argumenty, o které se opírá?

Já si myslím, že je to skutečně u nás velké politické téma, protože v České republice pro 1990 má automovily průmysl nadprůměrné zastoupení,

jak na výkonu ekonomiky, tak na celkové zaměstnanosti, tak na exportu a samozřejmě ta obava je tam dlouhodobá,

že jak posilování tady těch norem, tak potom ten přechod na bezuhlíkovou automobilitu pro roce 2035

můžete náš automobilový sektor významně poškodit sebšemi negativními dopady právěná ekonomický růst,

zaměstnanost přími státního rozpočtou a export.

Na druhou stranu chytré vlády by mohli přemíšlet o tom, že tlak na ten překod, který nastane tříve nebo později

může být napak příležitostí stáce technologickým lidrem v tom novem uvětvín automobilizmu, který bude založení na těch nových bezuhlíkových technologiích.

A vám jako ekonomovit dává to smysl ta pozice české vlády, která tedy zjevně reaguje na to, jaké argumenty tlačí automobilový průmysl dominantní v českém hospodářství.

Dává vám tohle smysl ekonomicky ve chvíli, kdy vidíme,

že ve světě se automobilový průmysl dominaňtní v českém hospodářství.

Dává vám tohle smysl ekonomicky ve chvíli, kdy vidíme,

že ve světě se automobilový průmysl dramaticky mění ve spojených státech,

prochází obrovskou změnou, kterou táhl silikon veli potom částečně

i některé motivační prvky americké vlády.

Není to jenom strkání hlavy do písku.

Teď myslím ze strany automobilek a vlády předtím, co už se realně děje?

Já mám obavu, že je to přístup, který my jsme zatím od těch 90. hledce ne naučili.

Mysli ten krok do předu, že myslím,

máme tendenci skutečně dívat na ty okamžité efekty, které můžou nastat

a nedohlídne, což je u těch politiků.

Nakonec typické oni přemýšlí v tom svém čtyzletém politickém cyklu

na to období, které nastane po tom roce 2035,

ale z velkou pravnímností, nastane ještě třív.

Takže celá tá hra, ve které ale nejsme sami, je tam v Německu,

které je velký producent automobilu a další země,  
které mají poměrně velký podíl ekonomiky závislí na produkci automobilu  
a s tím jsou víceji ho vybavení se k České republice postupně přidávají  
a tentlak tam podlehně bude na to normu Euro 7-2.

Jednak tam bude snáha oddáti ten termin, kdy ta norma vstoupí  
vplatnost a druhá ta snáha bude změkčit některé tie limity,  
které tam jsou stanovené.

A myslíte, že má koalice těchto zemí v rámci Evropské unie  
potenciál těch změn skutečně dosáhnout

a nastavit tu debatu, která se týka změn klimatu,  
změn ekonomiky vyžádaných právě tím, co se děje?

U té normy se jdu určitě,

že tam se bude hlasovat v radě, to znamená v instituce,

kde jsou zastoupené a hájí své zájmi členské země,

kvalifikovanou většinou a vopak řeku,

kdy Německo jasně deklarovalo, že s tím návěrem nesou hlasí,

tak bez Německa, pokud se k němu přidají,

další země vlastně tekvalifikované většiny

nebuže být v radě dosaženo,

takže tam s volkou pravděbností ten návek rádou nepřijde.

Právě dnes měli členské státé Evropské unie,

odsouhlasit konec spalovacích motorů

v nových autech po roce 2035.

Rozhodnutí je ale odložené na neurčito.

Skupina zemí v Čalesněmeckém žádávy

po zmíněném datu bylo možné

prodávat spalovací motory na takzvaná sintetická paliva.

Podle agentury Reuters Evropská Komisa

Německému ministrovi dopravi navrhuje,

že by se auta na sintetická paliva mohla dál prodávat,

pokud prodysponovat technologii,

která jim zabrání využívat jiná paliva.

Podle Německého ministra dopraví se věc podaří vyřešit.

Nebude to ale otázka dnů.

Opačný výsledek by ogrozil uníní klimatické cíle

i reputaci unie, co by zeleného lídra.

A pak jsme změňovali,

že je tu ten plánovaný zákaz produje nových osobních aut  
s spalovacími motory po roce 2035.

V tomhle tématu se v posledních dnech objevili signály,

že by Evropská komise mohle umožnit automobilkám

vyrábět právě potom roce 2035

i spalovací motory na sintetická paliva.

Řeší to něco a co to vlastně znamená,



co přesně jsou syntetická paliva?

De facto ta moderní technologie výrobě syntetické paliva využívá elektřinu k tomu, aby produkovala bodík a ten pak chemickou reakcí s oxidem uhličitým vlastně vytváří palivo, které bez velkých úprav je využitelné v těch standardních spalovacích motorech.

Takže cílem prosazení těch syntetických paliv je argument envirometální, že se využívá například levná energie z obnovitelných zdrojů ze slunečních panelů větená energie na výrobu bodíku a ten argument je, že to může prodloužit využívání těch spalovacích motorů s menší ekologickou zátěží.

A řešilo by to něco?

Tedy pokud by taková varianta pro automobilky byla potom roce 2035?

Zatím to nemůžeme říct s definitivní platností protože ty náklady nebo ty experimentální továrny, které má například firma Porsche v latinské Americe, zatím mají poměrně vysokou cenu, to je produkované suroviny toho syntetického paliva a poslední vědecké studie ukazuje, že syntetická paliva nejsou úplně emisně neutrální,

že u nich tam dochází poměrně silným emisím, v některých skleníkových plynů, jako je například metan, nebo právě ten oxid dusný, takže není to plně bez emisní řešení.

A panem profesore celkově, když se díváte na tu debatu, která se teď v tomhle směru odehrává, pavíme se tu automobilovém průmyslu emisí chomožních změnách celého toho průmyslu.

Jak zásadní roli to hraje v celé širší debatě, která se v Evropské unii odehrává ohledně enviromentálních dopadů a toho,

jak čelit změrám klimatu?  
Je to jedna z těch citlivých věcí  
v tom cíli výrazně postoupit  
ve snižování emisí  
skleníkových plinů,  
protože ve všech ostatních oblastech,  
produkcujících skleníkové pliny,  
se dárí hlavně  
ty emise oxidu uhličitého  
snižovat jediný den  
sektor dopravy,  
zatím naopak  
ten podíl emisí  
na těch celkových emisí rosted.  
Je to vlastně jedna  
z těch věcíám.  
Pokud Evropská unie myslí  
vážněm do svojí strategii  
snižování do roku 2050,  
celkové produkce  
emisí skleníkových plinů,  
tak se ukazuje,  
že ten sektor dopravy,  
zatím tím musovím papírkem,  
který působí protisměrně  
tím ostatním oblastem  
a já bych zdůraznil  
tu jedno věc, kterou jste změňovala.  
Já si myslím, že ta věc  
a ten posun nastane  
a je to příležitost  
aby Evropská unie  
jako celaj vyvinula  
dobré technologie  
a stala se vývozcem  
můžete mít nových technologií  
do zbytku světa  
že to je obrovská příležitost.  
Lúbor Lácínáp, profesor ekonomie  
z Mendelové univerzity v Brně.  
Děkujeme za rozhovor.  
Já taky děkuju Anas Hanón.  
A to je vše  
dvrtečního vydání našeho podkásto.



## [Transcript] 5:59 / Norma Euro 7: Zkáza nebo spása automobilek?

K pětadesáde věce  
můžete kdykoli vrátit na seznam správách  
ve všech podkástových aplikacích  
a také na platformě  
podkasty.cz  
Děkujeme za všechny vaše typy,  
námě ty komentáře i připomínky  
posílat nám i můžete na adresu  
za minutu 6  
najdete nás i na sociálních sítích instagram  
a Twitter.  
To byla Lenka Kavrhelová.  
Těším za zítra.