

# V4 Automotive Summit, Praha 2018

## Klíčová poselství

13. dubna, Praha, Česká republika

Sdružení automobilového průmyslu zemí V4 vyzývají instituce EU, aby přijaly ambiciózní, ale současně realistické cíle týkající se emisí CO<sub>2</sub> pro nová osobní vozidla a lehká užitková vozidla po roce 2020. Vzhledem k tomu, že přechod na čistou mobilitu vyžaduje více než výrobu méně znečišťujících vozidel, vyzýváme naše vlády a instituce EU, aby zavedly a udržovaly integrovaný přístup k budoucí politice v oblasti emisí CO<sub>2</sub> a čisté mobility se širokým spektrem podpůrných opatření. Zavedení dostatečné infrastruktury alternativních paliv je jedním z hlavních předpokladů realistického přijetí trhem.

Rádi bychom znovu připomenuli, že automobilový průmysl do značné míry přispívá k HDP, vývozu a zaměstnanosti zemí V4. Nicméně bude v nadcházejících letech čelit mnoha výzvám, včetně přechodu na čistou mobilitu. Jakákoli nová regulace, která se dotýká automobilového sektoru, tak musí brát v úvahu výše uvedené skutečnosti, neboť by mohla mít **významný dopad na konkurenceschopnost, růst a zaměstnanost** nejen ve středoevropském regionu, ale také v celé EU.

**Jsme plně odhodláni pokračovat v dekarbonizaci dopravy** a v důsledku toho vítáme a podporujeme všechny účinné a ekonomicky realizovatelné způsoby snižování emisí CO<sub>2</sub> u silničních vozidel. Rádi bychom zdůraznili, že průměrné emise CO<sub>2</sub> nových automobilů v EU se od roku 2005 již snížily o 28 % a do roku 2021 by tato snížení měla činit 42 %.

Domníváme se však, že návrh nařízení předložený Komisí<sup>1</sup>, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla, **není plně technologicky neutrální** a může ztížit plynulý, nákladově efektivní a sociálně přijatelný přechod na nízkoemisní mobilitu.

Abychom umožnili takový přechod, vyzýváme instituce EU, aby se **soustředily pouze na cíl pro rok 2030 a aby byl tento cíl realistický, tj. aby byl stanoven na úrovni 20 %**. Jelikož cílové limity emisí nebudou výrobcům známy do roku 2022, dodatečný cíl v roce 2025 jim nedává dostatečný časový prostor ani nezohledňuje realitu trhu. To by se mělo odrazit i v navrhované referenční hodnotě pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi.

Dosažení cílů bude do značné míry záviset na tom, jak zákazníci přijmou vozidla s alternativními pohony. Klíčovou roli v této věci hraje infrastruktura pro alternativní paliva. Nařízení by proto mělo **zahrnovat kondicionalitu, mechanismus umožňující přizpůsobení cíle pro rok 2030 tržní realitě**.

Současně je třeba přijetí usnadnit **podpůrnými opatřeními vlád a EU**.

Závěrem zdůrazňujeme, že udržení konkurenceschopnosti odvětví do budoucna vyžaduje **spolupráci všech zainteresovaných subjektů, ať již ze soukromého, či veřejného sektoru**. Kromě toho se tato spolupráce nemůže omezit pouze na jednu zemi, ale měla by vycházet také z tradice a silných stránek regionu V4 v automobilovém průmyslu a v EU jako celku.

### Bohdan Wojnar

prezident českého Sdružení  
automobilového průmyslu

### Alexander Matušek

prezident Svazu automobilového  
průmyslu Slovenské republiky

### Jakub Faryš

prezident polské Asociace  
automobilového průmyslu

### Csaba Kilián

generální tajemník Asociace maďarského  
automobilového průmyslu

### Péter Erdélyi

předseda maďarské Asociace dovozců  
automobilů

<sup>1</sup> Návrh nařízení ze dne 8. listopadu stanovující cíle týkající se emisí CO<sub>2</sub> na úrovni -15 % pro rok 2025 a -30 % pro rok 2030 ve srovnání s rokem 2021, s referenčním systémem, který by odměnil výrobce za určitý podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi (ZLEV) (nejméně 15 % do roku 2025 a 30 % do roku 2030), přičemž definuje ZLEV jako vozidlo s méně než 50 g CO<sub>2</sub>/km (WLTP) a počítá pouze čisté BEV jako jedno vozidlo, zatímco vozidla mezi 0 a 50 g CO<sub>2</sub>/km se počítají jako méně než jeden kus

# Automotive Summit, Prague 2018

## Key messages

13 April, Prague, Czech Republic

**Automotive Industry Associations of the V4 countries call on the EU co-legislators to adopt ambitious, but at the same time realistic post-2020 CO<sub>2</sub> targets for new passenger cars and light commercial vehicles. Pointing out the fact that transition to clean mobility requires more than producing cleaner vehicles, we call on our respective governments and the EU institutions to introduce and keep an integrated approach to future CO<sub>2</sub> policy and clean mobility with broad spectrum of support measures. Deployment of sufficient alternative fuels infrastructure being one of the main prerequisites of realistic market uptake.**

We would like to reiterate that the automotive industry contributes largely to the GDP, export and employment of the V4 countries. However, it is to face many challenges in the years to come, including transition to clean mobility. Any new regulation affecting the automotive sector thus has to take the above into consideration since it might have **significant implications for competitiveness, growth and jobs** in the Central European region, but also in the EU as a whole.

**We are fully committed to the ongoing decarbonisation of transport** and consequently welcome and support all efficient and economically viable ways to reduce CO<sub>2</sub> emissions from road vehicles. We would like to stress that so far the average CO<sub>2</sub> emissions of new cars in the EU have been already reduced by 28% since 2005 and by the year 2021 those reductions should amount to 42%.

We believe, however, that the draft Regulation setting emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles as proposed by the Commission<sup>2</sup> **is not fully technologically neutral** and might restrict a smooth, cost-efficient and socially acceptable transition to low emission mobility.

To allow for this kind of transition we urge the co-legislators to **focus on the 2030 target only and to make it realistic, i.e. to set it at the level of 20%**. As the specific emission targets won't be known to manufacturers till 2022, an additional target in 2025 does not give them enough lead time, neither takes into account the reality of the market. The latter should be also reflected in the proposed benchmark for zero and low-emission vehicles.

Achieving the targets will depend to a large extent on customer uptake of vehicles with alternative powertrains and the availability of alternative fuels infrastructure plays a crucial role. The draft proposal should therefore **include a conditionality mechanism allowing adaptation of the 2030 target to the market reality**.

At the same time, the uptake needs to be underpinned by **support measures of the governments and the EU**.

Finally, we underline that keeping the industry competitive for the future requires **cooperation of all actors involved, be it from private or public sector**. Furthermore, this cooperation cannot be limited to a single country, but should also build on the tradition and strengths of the V4 region in the automotive sector and the EU as a whole.

**Bohdan Wojnar**

President of the Czech  
Automotive Industry Association

**Alexander Matušek**

President of the Automotive Industry  
Association of the Slovak Republic

**Jakub Faryś**

President of the Polish  
Association of Automotive Industry

**Csaba Kilián**

Secretary General of Association  
of the Hungarian Automotive Industry

**Péter Erdélyi**

Chairman of Hungarian Car  
Importers Association

<sup>2</sup> Proposal for a Regulation from 8 November setting CO<sub>2</sub> emission targets at the level of -15% for 2025 and -30% for 2030 compared to 2021, a benchmark system that would reward manufacturers selling a certain share of zero and low-emission vehicles (ZLEV) (at least 15% by 2025 and 30% by 2030), defining ZLEV as vehicle with less than 50g CO<sub>2</sub>/km (WLTP) and counting only pure BEVs as one vehicle, while vehicles between 0 and 50g of CO<sub>2</sub>/km count for less than one unit