

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA 2023
9. volební období

Těsnopisecká zpráva o schůzi
Poslanecké sněmovny Parlamentu

Schválený pořad 61. schůze Poslanecké sněmovny

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA 2023
9. volební období

TĚSNOPISECKÁ ZPRÁVA
o 61. schůzi Poslanecké sněmovny Parlamentu
konané dne 8. března 2023

Obsah:

Strana:

8. března 2023

Schůzi zahájil místopředseda PSP Jan Bartošek.

Usnesení schváleno (č. 564).

Řeč místopředsedy PSP Karla Havlíčka	3
Řeč poslance Tomia Okamury	6

Další část schůze řídil místopředseda PSP Jan Skopec.

Řeč ministra dopravy ČR Martina Kupky	9
Řeč poslance Radima Fialy	10
Řeč poslance Richarda Brabce	12
Řeč místopředsedy PSP Karla Havlíčka	14
Řeč ministra dopravy ČR Martina Kupky	15
Řeč místopředsedy PSP Karla Havlíčka	16

Pořad schůze nebyl schválen.

Řeč poslankyně Aleny Schillerové	16
--	----

Závěrečná řeč místopředsedy PSP Jana Skopec

Zahájení schůze Poslanecké sněmovny
8. března 2023
Přítomno: 180 poslanců

(Schůze zahájena v 17.30 hodin.)

Místopředseda PSP Jan Bartošek: Vážené paní poslankyně, vážení páni poslanci, vážení členové vlády, zahajuji 61. schůzi Poslanecké sněmovny.

Aby byla zaznamenána naše účast, nejprve vás odhlásím a požádám vás, abyste se všichni přihlásili identifikačními kartami. Náhradní karty a jejich čísla platí tak, jak bylo řečeno na 54., 58., 59. a 60. Schůzi.

Tuto schůzi svolala předsedkyně Poslanecké sněmovny podle § 51 odst. 4 našeho jednacího řádu na základě žádosti 54 poslanců. Pozvánka vám byla rozeslána v pátek 3. března tohoto roku elektronickou poštou.

Nejprve přistoupíme k určení dvou ověřovatelů této schůze. Navrhuji, abychom určili poslankyni Barboru Urbanovou a poslance Ondřeje Koláře. Má někdo jiný návrh? Nemá.

Zahajuji hlasování a ptám se, kdo je pro tyto ověřovatele 61. schůze? Ať zmáčkne tlačítko a zvedne ruku. Kdo je proti tomuto návrhu?

Je to hlasování s pořadovým číslem 1, přihlášeno je 152 poslankyň a poslanců, pro návrh 149, proti nikdo. Konstatuji, že jsme ověřovateli 61. schůze Poslanecké sněmovny určili poslankyni Barboru Urbanovou a poslance Ondřeje Koláře.

Nyní přistoupíme ke stanovení pořadu 61. schůze, jehož návrh je uveden na pozvánce. Připomínám, že i v tomto případě podle § 54 odst. 7 zákona o jednacím řádu rozhodne Sněmovna pouze o pořadu uvedeném v žádosti. Nelze navrhnout žádnou změnu ani doplnění pořadu a rovněž tak nelze rozšiřovat schválený pořad.

I v tomto případě eviduji několik přihlášek s přednostním právem. Jako první je přihlášen pan poslanec Jakub Michálek – svoji přihlášku stahuje, děkuji. Jako další v pořadí vystoupí pan poslanec Karel Havlíček. Prosím, máte slovo.

Místopředseda PSP Karel Havlíček: Vážený pane místopředsedo, vážené paní poslankyně, vážení páni poslanci, jsme nepoučitelní. Než dojdeme k Euro sedmičce, je třeba si ukázat všechny souvztažnosti, protože ono to do sebe bohužel negativně všechno zapadá.

Vzpomínáte si, jak pan premiér Fiala tvrdil ještě na konci roku 2021, že ukončení spalovacích motorů u nových aut po roce 2035 je nepřipustné? O šest měsíců později už naši ministři, konkrétně paní ministryně životního prostředí, hlasovala pro jejich ukončení. Pro! Neměla ani tu odvahu postavit se k těm několika zemím, které tehdy byly proti. Dopady celkem jasné, okamžitě se to projeví v cenách aut pro zákazníky. Nikoliv až v roce 2035, ale již nyní, protože se pochopitelně musí z něčeho inovace zaplatit. Nepochybně se tím ohrozí dodavatelsko-odběratelské vztahy celého průmyslu, který je navázán na automobilový průmysl, protože nezapomeňte, že zde máme kolem tisíce podnikatelů, podniků, společností, které jsou navázány na automobilový průmysl, který nám činí 10 % z HDP, 24 % z našeho exportu a zaměstnává nepřímo až půl milionu pracovníků.

Naprosto nelogicky se budou ukončovat hybridy, myslím tím prodej nových aut jakožto hybridů. Nikdo nechápe a paradoxně to ani nepomůže dvakrát životnímu prostředí, protože místo toho, aby se v roce 2036, 2037, 2038 kupovala auta na spalovací motory, která jsou ale

už velmi ekologická, tak se ještě narychlo budou využívat a dokupovat auta stará, která byla vyrobená dávno předtím.

Nezapomínejme, že je zde ještě jedna věc, a to je veřejná doprava, autobusy a podobně. V roce 2030 ukončení na spalovací motory, což bude sice znamenat přechod, což je asi dobře na busy a prostředky na bázi nových technologií, třeba vodík, ale pozor, to znamená, že taky v té době budou výrazně dražší, a to se okamžitě projeví na ceně jízdného.

V každém případě všechny tyhle dopady, a to je důležité říct, jsou proinflačního charakteru. Co je dneska jeden z větších problémů? Jeden z největších problémů je boj s inflací. Co jsme pro to udělali? Nic.

"Budeme usilovat o zvýšení počtu emisních povolenek, což povede ke snížení jejich ceny." Okamžitě bychom se pod to podepsali, to je slib vlády. Realita v rámci našeho předsednictví Evropské unie, Česká republika stála v čele – dobře slyšíte – iniciativy, která udělala úplně přesně pravý opak a od roku 2024 se bude snižovat počet emisních povolenek, což bude znamenat to, že tedy poroste cena. Opět ohrožení nejenom českého, ale evropského průmyslu. Samozřejmě Česká republika jakožto jedna z nejprůmyslovějších zemí to odnese ještě daleko více a logicky to bude mít vliv na ceny výrobků, bude to mít vliv na ceny energií. V mnoha případech zde děláme úplně nelogická opatření, která de facto budou znamenat to, že se pouze bude exportovat emise například do Turecka či jiných zemí. Je to úplně typické ve výrobě oceli. My si tady v Evropě zavíráme ocelářský průmysl, ale nemáme přitom nižší spotřebu oceli, ať už ve stavebnictví, nebo třeba v automobilovém průmyslu. A odkud ji vozíme, tu ocel? No, z jiných zemí. A pokud někdo řekne argument: Ale my jim v tom zabráníme tím, že jim zvedneme ceny, to znamená, uděláme nějaké bariéry vstupní a tak dále, celní, tak tím se to samozřejmě nějakým způsobem udělat dá. Ale pozor, naproti tomu půjde velký lobbying, zejména automobilového průmyslu, který si zatím vždycky prolobboval to, že tomu tak nebylo. A i kdyby se tak stalo, tak se zase zvýší ceny. Jinými slovy, je to opět proinflačního charakteru. A to se vůbec nebavíme o tom, jak to dopadne na koncové zákazníky.

"Při vyjednávání konkrétních opatření na půdě Evropské unie budeme zohledňovat možné sociální a ekonomické dopady a specifické podmínky České republiky." To je, prosím, vážená vládo, z vašeho programového prohlášení. No, proti tomu nelze nic říct! Realita je ovšem taková, že i zde Česká republika byla v čele pelotonu zemí, které podpořily rozšíření plateb za emise, konkrétně za emisní povolenky, tedy i na domácnosti, ať už ve smyslu vytápění, nebo ve smyslu využívání aut na spalovací motory. Opět proinflační krok v době, kdy se má všemi prostředky bojovat s inflací.

"Při projednávání regulačních návrhů vlády" – opět čtu z vašeho prohlášení – "důkladně posoudíme dopady na průmysl, ale i celou ekonomiku České republiky a zohledníme specifika jednotlivých sektorů." No, tak nevím, na co jsme mysleli v době, kdy Evropská komise – to nebyla naše iniciativa, ať jsme v tomhleto objektivní – předložila v listopadu 2022 tu šílenou normu Euro 7, tuším po asi tří-, možná skoro čtyřletém váhání. Můžeme spekulovat, proč to zrovna udělala v rámci našeho předsednictví, ale v každém případě to předložila. Opravdu hlasitě jsme se ozvali, za což je třeba poděkovat panu ministru Kupkovi, ale až v únoru 2023, tři měsíce poté, co jsme se pochválili, jak skvěle jsme zvládli předsednictví Evropské unii, a poté, co hlavně nás Evropská komise, konkrétně Frans Timmermans, vyznamenal před nastoupenou jednotkou řka, že jsme byli příkladní v tomto. Opět proinflačního charakteru rozhodnutí jednoznačné a ty důsledky všichni známe, ohrožení výroby malých a středních aut. A pokud by se vůbec vyráběla, tak za výrazně jiných podmínek, jinými slovy, výrazně dražší, až o desítky tisíc korun na jednom vozidle. U Fabie by to mohlo dělat 500 000 korun plus minus v základní verzi, někde ta diskuse okolo 120 000 korun navíc. Jinými slovy, nikdo by to nekupoval. Naprosto nelogické rozhodnutí! Proč nevyjdeme s Euro šestkou proboha? Stejně v roce 2035 i díky České republice se pravděpodobně ukončí auta na spalovací motory, pokud tedy nedojde k nějaké změně, což teď se iniciuje. Proč proboha se bude zavádět ještě Euro sedmička? Ta Euro šestka by to bez problémů do roku 2035 zvládla. A jaké jsou dopady? Jsou

jasné, opět na ceny aut, ale pozor, až 50 000 ohrožených pracovních míst, a opět proinflačního charakteru.

Můžeme jít dál – energetické budovy. Nejenom v roce 2050 jakožto staré budovy, ale už v roce 2033 to bude muset splňovat velké množství stávajících budov, ne zcela, ale musí tam být už určitá vyváženost v rámci České republiky na takzvaném celorepublikovém průměru, to znamená, že už nyní se budou muset dělat dost zásadní investiční opatření. Nové budovy 2027, 2028, ať už veřejné, později i rodinné domky, byty, všechno už v rámci energetických čistých budov, což bude pochopitelně znamenat zvýšené náklady. Tady bych byl ale možná i trošku nad věcí, protože uznávám, že v určitém čase se to pochopitelně těm majitelům vrátí. Co je pravda, je to, že je to příliš brzy, respektive že ten tlak je takový, že nic jiného nezbyvá. Kdyby se motivovalo, tam bych to chápal více. Nový ministr životního prostředí, říkám, skoro ministr pan Hladík se ještě ani nerozkoukal, ale už potvrdil, že odklon od uhlí bude v roce 2033. Fajn. Na základě jakých fakt, jakých dat? Proč se nevychází ze závěrů uhelné komise, která zasedala dva roky? Mimo jiné tam byli zástupci i tehdejší opozice – velmi rozumní lidé. 2038 bylo po dvouletém jednání a předložení desítek různých scénářů a obrovského množství dat, vycházejících z toho, jaké zde budeme mít nové zdroje, jak se budou odstavovat staré zdroje, jak se bude dařit budovat jádro, jak se budou dařit investovat nové zelené zdroje a tak dále, a vycházelo se z toho, že se nemůžeme příliš brzy stát závislými na importu, protože bude hrozit to, že bude nedostatek energie, protože i ostatní země jdou podobnou cestou a logicky se budou stávat méně a méně soběstačnými. Jednoduchá matematika, proč z ní nevycházíme? Proč nás musí ČEPS v tuhle chvíli stavět do latě? Ne nás, ale vládu, abych byl přesný, a jejich závěr je jasný. Pokud půjdeme cestou Fialovy vlády, import elektřiny bude extrémně drahý, a co hůře, hrozí, že nebude brát odkud. Tak když už neberete vážně opozici, prosím, berte aspoň vážně energetické odborníky. ČEPS je státní organizace, nejsou to žádní ideologové, jsou to rozumní lidé, kteří to mají dobře propočítáno, a konečně i jejich podklady byly základem pro to, jak rozhodla uhelná komise. Mimo jiné, tu jste nesvolali za rok a půl ani jednou.

Překvapil mě argument pana ministra Beka pro Evropskou unii, když jsem s ním byl v nějakém diskusním duelu, kdy celkem věcně uznal to, že se tahleta ekologická opatření v rámci Evropské unie udělala možná překvapivě, ale jeho argument byl: Museli jsme to udělat, protože za námi bude předsedat Švédsko, a to by to udělalo ještě horší. No, tak to je docela zajímavý argument. Ale co udělalo Švédsko? Za jeho působnosti se začalo diskutovat to, co my jsme striktně odmítli, že je takřka nemožné, a to je revokace rozhodnutí o konci aut na spalovací motory v roce 2035. Ano, jedná se o ty syntetické motory a tak dále, nechci chodit do detailu. Ale v každém případě, proč se tak nezhájilo za nás? A proč jsme se ještě dodnes nepřipojili k těm čtyřem zemím, pokud mám poslední informace ze včerejšího Politica, což je Německo, Itálie, Bulharsko a Polsko? Já doufám, že se k nim připojíme, alespoň mám signály z vlády, že by tak mohlo nastat. Zatím tak nenastalo, tak vás vyzýváme k tomu, abyste tak učinili.

Obecně se připojujeme k zelené politice, kdy mi to připadá, že letíme hlavou proti zelené zdi, protože to přece je už úplně absurdní, co se zde začíná odehrávat. Volkswagen podle posledních informací se rozhodl nebo rozhoduje o tom, že nakonec gigafactory nebude budovat v zemích, jako je Česká republika nebo Evropa nebo východní Evropa, ale že je zinvestuje ve Spojených státech. Prosím pěkně, domysleme si jenom, co z toho vyplývá? Evropa likviduje svůj průmysl. Likviduje ho proto, abychom rychleji dosáhli zelených ambicí, aby klíčová evropská společnost, největší automobilka, nakonec investice, které jsou spojeny se zelenou ekonomikou, což je nepochybně čistá mobilita, tuto investici udělala ve Spojených státech. To nám připadá normální? A my tohleto ještě odkýváme? Já vím, že řeknete: Nám to nepřipadá normální, my jsme na tohleto nekývli, my jsme stáli o to, aby tady gigafactory byla, a nechci rozebírat teď lokalitu, kde má stát a nemá stát. A v zásadě my podporujeme rovněž to, aby tady gigafactory byla. Ale proč jsme tedy dělali všechna ta opatření v rámci našeho předsednictví? Vždyť my jsme šli příkladem, my jsme za to byli pochváleni ještě.

Proč tak nastává? Ano, můžete říct, je to proto, že jim dávají gigantické pobídky v Americe, máte pravdu. Ale současně je to proto, že se evropské průmyslové firmy dostaly úplně do kouta, protože jsme je těmi zelenými opatřeními secvakli tak, že v tuto chvíli jsou pro ně tak extrémní náklady v Evropě, že se dívají na to, aby investovaly někde jinde, ať už v Asii, nebo ve Spojených státech. A to je to špatné. To je to, co my tady pořád říkáme, že dochází ke ztrátě konkurenceschopnosti evropského průmyslu.

A já si dovolím jenom zeptat, prosím, pane premiére, při všech našich různých půtkách, které máme, jsem vás osobně považoval za člověka, který zejména v této oblasti byl racionálně uvažující. Když si pustím to, co jste říkal ještě před pár lety, dávalo to v této oblasti, znovu říkám, podle mého názoru celkem hlavu a patu. Proč jste nyní tak otočil? Proč se stáváte jako premiér obhájcem různých aktivistických a progresivistických idejí? Proč vaši ministři nejednají podle slibu, který jste dal, to znamená, že nedopustíte? Já bych i pochopil to, kdybyste řekli: Aspoň jsme to zkusili, ale přehlasovali nás. Ale vy jste hlasovali proti! Proč to necháte dojít tak daleko, že nás z toho školí zelenější Švédové, kteří dělají kupodivu aktivity nebo kteří tlačí na to, aby to nebylo tak klimaticky brutální? A proč třeba nedáte na názory z mého pohledu docela racionálních lidí, a konkrétně z vaší strany, z ODS, pana Zahradníka – velmi rozumný člověk, byl členem uhelné komise, ten dokonce navrhoval odklon uhlí ještě déle, ale musím říct, že to měl v hlavě spočítané a že jeho argumenty dávaly logiku, dávaly smysl – pana Zahradila z Evropské unie, nebo tedy z europarlamentu, pana Vondry, pana Skopečka zde z Parlamentu, pana Krále a určitě bych našel ještě další.

Nevím, jestli toto všechno jste připraven obětovat jenom kvůli tomu, abyste udržel pětikoalici. Mně se to zdá jako příliš velká daň za to, nezlobte se na mě, pane premiére, a neberu argumenty typu toho, že my jsme stáli u Green Dealu. Velmi dobře víte, že Green Deal nám přinesl desítky, ne-li stovky miliard korun a že tehdy, kdybychom tento rámec neodsouhlasili, že by to dopadlo na nás daleko hůře. Ale co je podstatné, my jsme tam vyjednali tenkrát právě to, že různé země mohou mít různé podmínky a že to nebude zprůměrované tak, že to musí dosáhnout všechny země přesně striktně na ten rok 2030, rok 2050.

Ale to, co se děje teď, to je dáno tím scénářem, někdo tomu říká Fit for 55, ale to je jedno, to je dáno tím prováděcím mechanismem, a u toho jste vy. Tento prováděcí mechanismus jsme my na podzim roku 2021 odmítli, naštěstí nás v tom podpořil Senát a takto to odcházelo do Evropské unie. Vy jste toto zdědili a mohli jste s tím pracovat. Všechna opatření, která jste udělali v rámci vašeho předsednictví v této klimaticko-energeticko-ekonomické oblasti, bohužel šla přesně ve prospěch této šílené zelené cesty. Děkuji. (Potlesk z lavic ANO.)

Místopředseda PSP Jan Bartošek: Já vám také děkuji. Jako další je přihlášený pan předseda Tomio Okamura, připraví se pan ministr Martin Kupka s přednostním právem. Prosím, máte slovo.

Poslanec Tomio Okamura: Vážené dámy a pánové, máme tady před sebou opoziční schůzi s tématem Ekonomické a sociální dopady zavedení normy Euro 7 do průmyslu České republiky. I naprostý laik musí vidět, že návrh normy, která na maximum zpřísňuje limity pro emise CO₂, nebo dokonce pro emise, které dělají pneumatiky na silnici, je naprostá idiocie za hranicích jakéhokoliv normálního rozumu.

Tuto normu prosazuje Fialova vláda a také aktivně ji prosazuje, aktivně ji prohlašovala a aktivně ji podporovala během předsednictví České republiky Evropské unii v druhé polovině loňského roku. Fialova vláda tak přímo poškodila českou ekonomiku, český průmysl a ohrozila pracovní místa v České republice. Tato norma nemá logiku ani opodstatnění v žádné rovině a jejím výsledkem a zřejmým cílem je jen likvidace stávajícího automobilového průmyslu, který je jedním z nejdůležitějších ekonomických pilířů České republiky. A jak už jsem říkal, výsledkem je a bude další zdražení automobilů, zhoršení dostupnosti aut pro naše občany,

ohrožení ekonomiky České republiky a ohrožení velkého množství pracovních míst v České republice. Tato norma z Evropské unie je jen předstupněm úplného zákazu spalovacích motorů v Evropské unii a nepřináší v praxi žádný pozitivní efekt pro Českou republiku. Žádný!

Stokrát jsem tu už zmiňoval fakt, že nám ve všech zemích raketově narůstá výskyt rakoviny, a není to jen vyšší délkou dožití, naopak. Výskyt rakoviny narůstá u stále mladších ročníků, objevuje se u dětí, kde kdysi před lety ještě byla rakovina prakticky neznámá a naprostý excés. Čím to je? Ano, máme stále horší životní prostředí, jen před tím politici zavírají oči. Jsme obklopeni například miliony tun plastů, které se rozkládají na mikročástice, a ty zamořily vzduch i vodu, ale také všechny živé organismy a kolují i v nás. Až na výjimky to, jaký mají vliv na nás a na náš život, nikdo nezkoumá a neřeší. Máme plasty otrávené řeky i moře po celé planetě. Řeší to někdo? Až na pár nadšenců to nikoho nezajímá, ale Brusel a Fialova vláda se prostě opřela do sodovkového plynu. Nic víc nemůže být pro vaši milovanou Evropskou unii charakterističtější než naprostá idiocie, než nesmyslná řešení a neřešení skutečně závažných problémů. Staré úsloví říká: Dej blbci funkci a on vymyslí lejstro. Dali jste bruselanům funkce a oni ve svatém nadšení, že jsou pány Evropy, vymýšlí tisíce lejster, přičemž jedno je zbytečnější než druhé. A co je horší, likvidují ekonomiku, likvidují svobodný názor, čímž likvidují firmy, občany i evropské státy.

Rakousko-Uhersko, předobraz centralizované evropské nadnárodní monarchie, bývalo kdysi synonymem byrokracie a centralismu. Popravdě, když porovnáme byrokracii, směrnice a předpisy starého Rakouska, tak je to z dnešního pohledu ostrov svobody, který se navíc vyvíjel postupně přesně opačným směrem než Brusel. Směřoval postupně k decentralizaci, k větší svobodě a suverenitě národních států a k větším lidským a občanským svobodám. Ale vy, dámy a pánové, jak z Fialovy vládní pětikoalice, tak z hnutí ANO, jásáte radostí nad Bruselem, který směřuje k pravému opaku – chcete víc centralizace, méně národní suverenity, méně osobních, lidských i národních svobod. Poslouchejte, prosím, co vám říkám. Říkám, že chcete víc centralizace, méně národní suverenity, méně osobních, lidských i národních svobod. Kampak to asi míříte? Odmitáte demokracii, nelíbí se vám svoboda slova, nelíbí se vám možnost, aby lidé sami sobě vládli, odmitáte kontrolu občanů sami nad sebou, odmitáte vy všichni, jak tu jste, mimo SPD, skutečnou demokracii, což je pro vaše info systém, ve kterém vládnou lidé, nikoliv jakkoliv definované elity. Proto se tomu říká demokracie. Demo je lid a kracie znamená moc či vládu lidu. Vy jako poslední v Evropě se zuby nehty bráníte zákonu o referendu, jen aby vás občané nemohli kontrolovat, jen aby tu nemohli vládnout lidé, kterým tato země skutečně patří. Bláznoviny, jako jsou normy diktované z Bruselu, tu jsou jen proto, že tu není demokracie. Kdyby jak v Bruselu, tak u nás panovala demokracie, tak vás s vašimi výmysly občané pošlou, jak to říct slušně... pošlou vás do Bruselu, a proto vy demokracii nechcete. V demokracii by právě dnes lidé už po náměstích sbírali podpisy pod petici za referendum a zítra by vám v referendu váš protiústavní zákon o okradení důchodců o slíbenou valorizaci v referendu zrušili a tuhle vládu Petra Fialy by už odvolali. Ano, v demokracii byste vy politicky nepřežili, protože jedna věc je jednou za čtyři roky občanům nalhat a pak dělat pravý opak, co jste slíbili, a jiná věc je, když má občan moc a právo vaše sliby reálně vymáhat. Chtějí naši občané zákaz spalovacích motorů? Chtějí nějakou další normu z Bruselu, která zlikviduje český automobilový průmysl, zlikviduje pracovní místa a zdraží jim automobily a dopravu? Zeptejte se sami sebe, chtějí to naši občané? Chtějí to skuteční majitelé a páni této země a republiky? Nechtějí, to víte sami, tak proč to prosazujete? Proč v Bruselu prosazujete či tolerujete něco, za co vaše europoslance, vaše partaje, nikdo nikdy nevolil, k čemu žádná z vašich partají, snad s výjimkou pološilených Pirátů, nemá od voličů mandát?

Řečnická cvičení před českými médii neobstojí. V Evropské komisi má Česká republika místopředsedkyni paní Jourovou z hnutí ANO, která je přímou součástí vlády a vedení Evropské unie, která nám nesmysly a totalitu tlačí v první řadě, včetně této normy. Podobně se mimochodem chová i europoslankyně za hnutí ANO Charanzová a až na světlé výjimky, jako jsou europoslanci SPD, tam jsou další pomatení výlupci z jiných stran, kteří v Bruselu s likvidací Evropy a České republiky ještě aktivně pomáhají.

V jedné chvíli mě napadl bonmot, že krávy a prasata v Evropě možná produkují víc CO2 než osobní auta. Tak proč je vy nezakážete taky? Ale vaše partaje v Bruselu jsou takové, že tahle myšlenka není vtip, protože vaše Unie se samozřejmě na tento další šílený krok, na zákaz či omezování chovu hospodářských zvířat, doopravdy chystá. A proto už dnes i Fialova vláda chystá projekty, jak jsme viděli, jak lidem sebrat vepřové a hovězí a vyměnit ho za brouky a červy. V přímém přenosu tu zažíváme realizaci myšlenek, za které by vás před dvaceti lety poslali k Chocholouškovi. To nejhorší ale není to, že prosazujete šílenosti a škodlivé ničemnosti, ale nejstrašnější je, že jste si vědomi toho, že prosazujete ničemnosti, a tak se snažíte potlačit svobodu projevu, svobodu názoru, právo na objektivní informace, že financujete lživou propagandu a potíráte demokracii. To jsme tady ostatně viděli před chvílí, kdy předsedkyně Sněmovny paní Pekarová Adamová z TOP 09 tady vymezila na základě jejího po poradě s Fialovou vládní pětikoalici pro mimořádné schůze na téma drahých potravin, na téma další palčivých problémů, ať je to situace třeba v České poště, která za vašeho vedení míří k insolvenční, ať jsou to tady další palčivá témata, která jsme tady řešili, tak vy jste na to vymezili 30 minut jenom třeba na tu opoziční schůzi, aby se o tom nemohlo mluvit, abyste tady tyto problémy umlčovali. Svorně a nenápadně den za dnem prosazujete totalitu a opět bohužel jedno, zda jde o vládu a vládní koalici minulou, či současnou. Během covidu obě vlády, jak ta předešlá Babišova, tak současná Fialova, přijímaly protizákonná a protiústavní opatření, která následně jako nezákonná, neústavní rušily sice soudy, ale odpovědnost za totalitní nezákonná rozhodnutí nenesl a nese nikdo, a to vás navnadilo. Je mi z toho smutno, protože unijní normy jsou jen následek zla, a tím zlem je, že tu nemáme demokracii, nemáme tu svobodnou veřejnou diskusi a občané nemají možnost, jak vaše škodlivá rozhodnutí zarazit. To je cesta do pekla.

Rakousko-Uhersko se nakonec rozpadlo a nic jiného věřím nečeká ani váš zbožštělý Brusel, ale bude to trvat a bude nás to všechny bolet, protože každá revoluce bolí. Je to nesmírná škoda, protože přitom by stačil zdravý rozum a víc demokracie, nic víc.

A já jsem chtěl znovu vyzvat Fialovu vládní pětikoalici v čele s ODS, protože samozřejmě tuto normu má na starosti ministr Kupka z ODS, což původně snad měla být nějaká strana, která hájí konzervativní hodnoty, ale to je normální liberální probruselská strana, to vidíme všichni, nic konzervativního na ní už vůbec dávno není. Poklonujete Bruselu a vůbec jsou vám ukradené už nějaké konzervativní hodnoty, to vy tady dávno nehájíte, to vidíme všichni. To je zrada, zrada na všech původních voličích, také už do značné míry odešli z těch tehdejších 30 %.

To znamená, já musím říci, že znovu opakuji a chtěl bych vyzvat vládní koalici, aby odsouhlasila program této mimořádné schůze, protože tato norma Euro 7 skutečně je dalším ohrožením dostupnosti a pro naše občany ohrožením ekonomiky České republiky, hrozí zdražení automobilů, ke kterému už ostatně kvůli Green Dealu tady dochází už dávno, auta se markantně zdražila. Kvůli normě Euro 7 podle průzkumu bude zdražení aut v průměru už i o 100 000 korun na automobil více. A samozřejmě hrozí i ohrožení velkého množství pracovních míst, a to nejenom těch přímých v automobilovém průmyslu u výrobců aut v České republice, ale (i) u subdodavatelských řetězců.

Takže já jsem chtěl vyzvat, abyste tuto mimořádnou schůzi, abyste tuto opoziční mimořádnou schůzi nezamázli, jak je vaším zvykem, ale abyste umožnili tady nad tím diskutovat. Děkuji za pozornost.

Místopředseda PSP Jan Skopeček: Dobrý podvečer. Vystřídali jsme se v řízení schůze, takže vás všechny zdravím.

Další s přednostním právem vystoupí pan ministr dopravy Martin Kupka. Pane ministře, prosím, máte slovo.

Ministr dopravy ČR Martin Kupka: Vážený pane předsedající, vážené paní kolegyně, vážení páni kolegové, nejprve jenom krátká reakce na vystoupení Tomia Okamury. Hovořil tady o zradě – tak on se tady dopustil zcela jasné zrady na zdravém rozumu a ukázal, že mu už vůbec nezáleží na tom, jak jsou věci ve skutečnosti. Mohl bych si tady otevřít kancelář na uvádění jeho lži na pravou míru a zmíním jednu, která by přece musela opravdu vytočit každého, kdo alespoň trochu čte základní informace a zprávy.

Zmínil, že Česká republika podporovala a prosazovala Euro 7 a že to učinila Fialova vláda. Lež jako věž. Právě vláda Petra Fialy byla jedna z prvních v rámci celé Evropské unie, která se jasně postavila proti normě Euro 7, a nejenom že se proti ní jasně postavila, ale zároveň rozvíjí jednání na evropské úrovni, aby pro svůj postoj získala co nejsilnější podporu členských států – Německa, Itálie, Francie, Rumunska, Polska, Slovenské republiky a dalších a dalších států – a ta jednání, jsem pevně přesvědčen, skončí pro Českou republiku a pro Evropskou unii úspěšně.

Ztotožňuji se s tím, že ta norma není realistická, že by poškodila nejenom evropský automobilový průmysl, ale že by se ve skutečnosti zpronevěřila původnímu svému záměru, to jest přispět ke snižování emisí CO₂, ke snižování dalších emisí, které mohou ohrožovat lidské zdraví, a jsme přesvědčeni o tom, že v tomto směru faktický a racionální postoj české vlády může jediné přispět k tomu, že pro celou Evropu se ty podmínky zlepší.

K vystoupení pana místopředsedy Havlíčka: to byla ve skutečnosti vzletná kritika, ale vzletná kritika vlády Andreje Babiše, a vy to, pane místopředsedo, velmi dobře víte. To byla vláda Andreje Babiše, která se připojila k souhlasu ke Green Dealu a balíček Fit for 55 je způsobem, jak se Green Deal naplňuje, a to, co podnikla Česká republika v rámci českého předsednictví, například právě ve věci zákazu prodeje nových vozidel se spalovacími motory po roce 2035, byl jediný racionální a možný krok, totiž povinnost Evropské komise v roce 2026 znovu vyhodnotit, zda požadavek zákazu spalovacích motorů je realistický.

A další důležitá věc, právě výjimka pro spotřebu syntetických paliv ve spalovacích motorech. A to je také věc, za kterou stojíme, se kterou v tuto chvíli znovu se s našimi partnery, s našimi partnery, se kterými mluvíme o normě Euro 7, ji znovu otevíráme i v té debatě, protože chceme – a to je to podstatné – aby se naplnila ta podmínka, kterou vyjednalo české předsednictví, totiž závaznost výjimky tak, jak to slíbila Evropská komise.

Jenom připomenu, k čemu se zavázala vláda Andreje Babiše. Zavázala se k tomu, že s rokem 2050 dosáhne Evropská unie uhlíkové neutrality a že do roku 2030 se emise skleníkových plynů oproti roku 1990 sníží o 55 %. To, co následně přináší návrhy Evropské komise, k tomu směřují. A je to přesně vláda Petra Fialy, která se proti těm nerealistickým návrhům postavila s jasnými argumenty a navíc se schopností pro svůj postoj získat nezbytně spojence, se kterými bychom dokázali uspět a se kterými bychom dokázali tu nesmyslnou normu zvrátit.

A já rovnou zmíním, jaké jsou konkrétní požadavky, na kterých se s těmi zeměmi spojujeme. To je především odklad platnosti té normy, a to odklad nejméně o čtyři roky od uvedení v platnosti posledního delegovaného aktu tak, aby automobilky měly prostor se na jednotlivé technologické požadavky připravit. A chceme také technologické požadavky zmírnit, chceme odstranit například hraniční požadavky, které se podle našeho názoru vymykají fyzikálním zákonům, a chceme, aby v tomto směru ta norma měla zásadně realističtější podobu. Pokud toho chceme dosáhnout, tak nám přirozeně přísluší vytvářet spojení, a Česká republika s tím začala okamžitě, a znovu zdůrazňuji, že už v době, kdy jsme měli české předsednictví, díky spolupráci se zástupci automobilového průmyslu jsme vznášeli připomínky a proběhly i telefonáty s eurokomisařem, které vedly k tomu, že už v rámci právě přípravy Evropské komise se podařilo podmínky zmírnit způsobem, který pro nás není dostatečný, a proto se znovu ozýváme. A ozýváme se jako jedni z prvních a ozýváme se velmi slyšitelně i ve vztahu ke všem našim evropským partnerům, a to, co přinášíme, aby mohlo uspět, má své

spojence, má jasný hlas rozumu, má jasný hlas spojenectví nejenom s těmi zeměmi, ale pochopitelně také s těmi, kteří jsou klíčoví pro zachování pracovních příležitostí v České republice a v dalších státech Evropské unie, kteří jsou klíčoví pro zachování konkurenceschopnosti evropského průmyslu, a to jsou jak výrobci, tak samozřejmě jejich zástupci, ale pochopitelně i sociální partneři jako jsou odbory.

Tady bych v tomto případě očekával jednoznačnou podporu tohoto postoje ze strany opozice, a pokud se máme někde spojit, tak přesně v tomhle bodě. Snaha vytěžit nějaké body i z evidentních lží, jak to předvedl Tomio Okamura, který si ani nepřčetl zjevně, že to, co v tuto chvíli Česká republika odmítá, je prvotní návrh Evropské komise, který bude projednávat Evropský parlament a švédské předsednictví v trialogu.

Věřím, že se mi podařilo vyvrátit zjevné nesmysly, smyšlenky a zároveň upozornit na to, že postoj, který uplatňujeme v rámci České republiky, v rámci diskuse s našimi zahraničními partnery, je ve skutečnosti jediná možná cesta, jak uchránit český průmysl, ale i evropský průmysl před hrozbami, které jsme popsal. Děkuji za pozornost a v tomto ohledu pevně doufám, že se dočkáme spíše konstruktivní a efektivní podpory než nesmyslných a lživých útoků.

Místopředseda PSP Jan Skopeček: Další s přednostním právem v pořadí vystoupí pan předseda Fiala, připraví se pan poslanec Brabec. Prosím, pane předsedo.

Poslanec Radim Fiala: Děkuji za slovo. I já samozřejmě částečně také navážu na pana ministra a musím říct, že si toho celkem vážím, že tady sedí a že mě v některých věcech bude poslouchat, protože já si nemyslím, že se shodujeme úplně na všem, co tady bylo řečeno, a myslím si, že by k tomu měla ještě být nějaká diskuse.

Soubor navrhovaných závazných nařízení Evropské komise zvaný norma Euro 7 je pro SPD, a hlavně pro Českou republiku a její budoucnost naprosto nepřijatelná. Její schválení by znamenalo zásadní ohrožení automobilového průmyslu, který je páteří českého hospodářství, když produkuje cirká 10 % hrubého domácího produktu. A nejde jen o ohrožení výroby osobních automobilů, ale i výroby nákladních automobilů a autobusů. Možná to není tolik známé, ale faktem je, že Česká republika je doslova autobusovou velmocí. Žádná jiná země na světě totiž nevyrábí v přepočtu na tisíc obyvatel tolik autobusů jako právě Česká republika, zejména ve firmách Iveco Vysoké Mýto a SOR Libchavy.

A pár dalších zajímavých čísel. Náš automobilový průmysl každoročně produkuje více než 20 % z celkového objemu průmyslové výroby. Přímou zaměstnává více než 130 000 lidí a další desítky tisíc lidí pak v navazujících oborech, v celé takzvané oblasti automotive, a při plném využití své kapacity vyprodukuje zhruba 1,5 milionu osobních automobilů za rok. To vše je nejen normou Euro 7, ale i již prakticky odsouhlaseným zákazem prodeje aut se spalovacími motory po roce 2035 v existenčním ohrožení. A dovoluji, abych zde řekl, že právě k zakazu prodeje aut se spalovacími motory došlo za předsednictví České republiky a za zvednutí ruky naší vlády pro zákaz prodeje od roku 2035. Za plné podpory a souhlasu vlády Petra Fialy její zástupci na jednání Rady Evropské unie tento zákaz vždy odsouhlasili. Samozřejmě to znamená obrovské budoucí zdražení automobilů a drastické snížení jejich dostupnosti pro občany, což bude mít důsledky nejen ekonomické a sociální, ale i společenské, jelikož to přinese značný propad kvality života většiny obyvatelstva a s lehkou nadsázkou řečeno návrat někam před druhou světovou válku. Paradoxní je, že dle mnoha odborníků jsou i možné přínosy normy Euro 7 na snižování emisí spíše sporné. Česká vláda nyní vystupuje vůči této normě lehce kriticky, a pokud budu citovat zde přítomného ministra Kupku, ten říká: "Budeme apelovat na nezbytnou úpravu této normy, což je něco jiného než říci, budeme dělat vše pro definitivní zablokování a nepřijetí této normy." Teď zde pan ministr Kupka mluvil, že budou prosazovat odklad. Odklad – samozřejmě je to lepší, než aby platila hned, ale o čtyři

roky, to znamená, že za čtyři roky potom řekneme těm zeleným ideologům, a teď máte tu vaši zelenou a můžeme to zrušit?

Evropa je kontinent, kde se vyrábí nejvíc aut na světě... nebo průmysl – to možná není pravda, ale automobilový průmysl je tady dominantním průmyslem v Evropě. Tady se dělají perfektní spalovací motory s normou Euro 6. A Evropa, pokud toto pustí, tak se připravíme o strašnou část zaměstnanosti, velkou část průmyslu, prostě je to ekonomická a industrializační sebevražda v Evropě a já vůbec nechápu, jak pro to někdo může vůbec zvednout ruku, jak se o tom dá diskutovat. A hlavně, ještě si dobře pamatujeme, jak Petr Fiala a ODS před posledními volbami do Sněmovny opakovaně tvrdili, že nikdy nebudou hlasovat pro rozšíření systému prodeje emisních povolenek i na domácnosti ani pro zmíněný zákaz prodeje aut se spalovacími motory. A dnes už, pane ministře, víme, že to byla lež jako věž a že učinili pravý opak. To nás naplňuje oprávněnými obavami.

Norma Euro 7 má snížit zplodiny oxidu dusíku a pevných částic vypouštěných do ovzduší. Má sladit limity pro benzinová a naftová auta, přičemž tato vozidla jí budou muset vyhovovat dvakrát déle než dosavadním standardům, a kromě výfuků se bude vztahovat nově i na brzdy a pneumatiky. To je velmi zajímavá věc. Vozy mají mít nově navíc čidla, která umožní emise kdykoliv zkontrolovat. To je prostě Orwell v praxi. Velký bratr tě sleduje, jestli náhodou nevypouštíš více emisí, než ti povolila Evropská komise. Podle zástupců automobilek tato šílená opatření nové vozy prodraží o desítky tisíc korun. Například menší modely Škody Auto, jako jsou Scala, Kamiq nebo Felicia, se podle ředitele vnějších vztahů Škody Michala Kadery dostanou na cenovou úroveň, za kterou budou pro zákazníky neprodejně. Z trhu by tak prakticky zmizely vozy s cenovkou pod půl milionu korun, což nevyhnutelně povede k delšímu využívání ojetých aut a ke stárnutí vozového parku.

A dodejme, že norma Euro 7 má začít platit už za dva roky, přičemž automobilky by dle vlastních vyjádření na zavedení technických požadavků normy do výroby potřebovaly minimálně čtyři roky. To je to, o čem mluvil pan ministr Kupka. Návrh normy podle našeho Sdružení automobilového průmyslu neposkytuje fakticky žádný čas na vývoj a adaptaci, což způsobí velké výpadky ve výrobě a bude to vyžadovat masivní investice, které ovšem budou využitelné jen pro velice krátké časové období do roku 2035, od kdy chce Evropská unie spalovací motory zakázat úplně. Čili tlakem na normu Euro 7 Evropská unie významně omezí automobilkám dostupné zdroje pro vývoj a výrobu zcela bezemisních vozidel. Je to naprostý Kocourkov a ukázka toho, kam vede byrokratický diktát Bruselu, zcela odtržený od reality života, od ekonomických zákonitostí a od přirozeného řádu věcí. V tomto ohledu už skoro překonává RVHP v jejích nejhorsších dobách.

Jenom chci říct, že ta zelená ideologie zvaná Green Deal se vůbec nedívá na to, jak ty státy dopadnou, jak hospodaří, a když se něco nepovede, tak oni říkají: To je dobře, protože my už nechceme ten starý svět. Všechno ať zmizí, a jestliže něco nefunguje, tak to je dobře, protože oni potřebují zelenou revoluci, aby měli ten svůj lepší, krásnější, čistější, zelenější svět. "Norma bude mít negativní dopad na občany, neboť povede k zásadnímu omezení nabídky dostupných menších vozidel a k nárůstu nákladů na osobní silniční dopravu, potažmo na mobilitu celkově," uvedl výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu Zdeněk Pecl. Přínos normy pro životní prostředí je podle něj přitom zanedbatelný, protože při neexistenci systémové podpory obnovy zastarávajícího vozového parku bude podíl emisí z provozu vozidel splňující normy starší než Euro 7 dlouhodobě výrazně převyšovat emise z vozidel na trh nově přicházejících. Zajímavé, až trochu bizarní je i to, že norma Euro 7 se již nevztahuje pouze na vozidla se spalovacím motorem, ale že některé z jejich předpisů budou muset splňovat i elektromobily, a to jak osobní, tak nákladní.

Dámy a pánové, přijetí tohoto návrhu v předložené podobě by mělo doslova fatální dopady na zaměstnanost, a to jak u finálních výrobců automobilů, tak i v celém dodavatelském řetězci automotive, a to je to úplně poslední, co nyní v době enormní inflace a propadu životní úrovně širokých vrstev obyvatelstva potřebujeme. Koneckonců inflace začala u energií

a zvyšováním cen energií a ty se začaly zvyšovat díky právě zelenému šilenství, kterému se říká Green Deal. Škoda Auto jednoznačně upozorňuje, že pokud bude návrh přijat, dojde k uzavření řady výrobních závodů nejenom v České republice, ale i v dalších zemích, například v Maďarsku či Polsku, což zasáhne celou střední Evropu.

Ještě k tomu údajnému přínosu normy Euro 7: podle generálního ředitele výrobce autobusů Iveco Czech Republic Davida Kříže by tato norma omezila dopad na emise o 2 % u nákladních vozů a o 0 % v případě autobusů. To je opravdu geniální, to se nám určitě vyplatí. Norma nás naopak zatíží obrovskými finančními náklady, to jsou ty zelené miliardy, o kterých mluvíme tady pořád, které budou zatěžovat nejenom Českou republiku, ale všechny země Evropské unie. Zelené miliardy, které bychom mohli ušetřit a dát důchodcům a které teď musíme vydávat na úplně nesmyslné věci a bojem s nesmyslným CO2. Pak je tu i právní a legislativní rovina, navrhovaná znění ustanovení normy Euro 7 jsou extrémně vágní a neurčitá. Z jejich znění nelze jednoznačně dovodit, jaká bude právní úprava v prováděcích aktech obsažená, co do obsahu a rozsahu požadavků kladených na jejich adresáty, popřípadě na členské státy, což vyvolá pouze následné dohady, spory a sankční řízení. Není absolutně v silách adresátů této normy, tedy členských států Evropské unie, a hlavně výrobců automobilů, se včas na její plnění připravit.

Mimochodem, Škoda Auto již nedávno odepsala miliardovou investici do zrušeného vývoje modelů Fabia Combi a do budoucna jsou ohroženy i další modely domácích automobilek. Pokud se výrobcům aut kvůli technické nerealizovatelnosti v důsledku šílených ekologických norem Evropské unie nevyplatí investovat do vývoje nových motorů a vozidel, segment malých a cenově dostupných automobilů zcela zanikne, takže si kupte kolo. Redukce kategorie malých vozů v ceně do půl milionu korun by znamenala, že se pro širokou skupinu obyvatel stane koupě vozu naprosto nedostupnou a automobil bude luxusním zbožím pro takzvaných horních deset tisíc. Potom si ještě budete moct zajít ke starostovi obce, kde se napíšete do pořadníku, když si budete chtít zajet nakoupit do města.

Probudme se a nezdržujme se kosmetickými úpravami normy Euro 7, jak navrhuje naše vláda a pan ministr Kupka. Tato norma si zaslouží jedině pohřbít hluboko pod zem. V opačném případě totiž pohřbíme náš automobilový průmysl, naši prosperitu a životní úroveň. Můžeme se stát největším výrobcem golfových elektrických vozíků na světě nehledě na to, že tato norma a další obdobná nařízení Evropské unie, navázaná na klimatickou zelenou ideologii a Green Deal, jsou jedním z hlavních zdrojů dnešní vysoké inflace, narůstajícího rozpočtového deficitu a státního dluhu.

Zastavme to, to není dobrá cesta pro Českou republiku a bohužel nás může za několik let přivést až ke státnímu bankrotu. Děkuji vám za pozornost.

Místopředseda PSP Jan Skopeček: S dalším přednostním právem vystoupí pan poslanec Richard Brabec.

Poslanec Richard Brabec: Děkuji za slovo. Vážený pane předsedající, kolegyně, kolegové, vážený pane ministře, já hned na začátku zareaguji na několik nepravd, které tady zazněly. Budu reagovat na pana Tomia Okamuru, který tady hovořil o tom, že snad hnutí ANO – myslím, že hovořil o Dítě Charanzové – podpořilo nějaké věci, které se týkaly zákazu spalovacích motorů. Tady chci říct, že když se podíváte na hlasování Evropského parlamentu, poslankyně a poslanci ANO byli proti zákazu spalovacích motorů v roce 2035 a Dita Charanzová byla omluvena z toho jednání, to znamená, to není pravda.

Pak bych rád zareagoval na pana ministra Kupku – jsem rád, že tady je a lze reagovat. Pane ministře, vy jste mluvil hezky, ale řekl jste celou řadu nepravd. Buď nevíte, o čem mluvíte, z hlediska Green Dealu, nebo to víte a neříkáte pravdu. Tak za prvé, Green Deal opravdu ve chvíli, kdy se o něm hovořilo před těmi několika lety – a v tom s vámi souhlasím, ale to byla

taky jediná věc – měl být řekněme obecný záměr, že Evropa jako celek, Evropská unie bude směřovat k uhlíkové neutralitě v roce 2050, jako celek, zdůrazňuji. Je to vaše vláda, Fialova vláda, která si dala do programového prohlášení cíl, že Česká republika bude směřovat k uhlíkové neutralitě v roce 2050. My jsme to tam nikdy neměli v programovém prohlášení Babišovy vlády, takže vy jste v tomhle zelenější podstatně. Já nevím, jestli jste to tam přečetl, ale bylo to tam. Já už jsem se na to ptal, když jsme hovořili o programovém prohlášení vlády, jak to vlastně Fialova vláda myslí, protože jsou taky země, které mají k uhlíkové neutralitě podstatně blíže, i geograficky, jako třeba severské země, a jsou tady země průmyslové, a v tom se určitě shodneme, jako Česká republika, která, když jsem byl ministrem životního prostředí, jsme si dělali nějaké první odhady a tenkrát jsme skončili na tom, že i kdybychom směřovali k 80 % úspory k roku 2050, tak je to nesmírně ambiciózní scénář pro Českou republiku, který bude spojen s několika biliony, tisíci miliard investic, a proto také za naší vlády nikdy Česká republika se nepřihlásila k uhlíkové neutralitě v roce 2050. To je důležité, Evropa jako celek, a to je podobné s těmi 55 %, o kterých jste hovořil, protože byla to naše vláda, byl to premiér Babiš a troufám si říct, že jsem k tomu přispěl i já, kteří jsme tenkrát vyjednali, že těch 55 % úspor emisí do roku 2030 nebude individuální cíl každé členské země, ale že to bude cíl Evropy, protože skutečně jsou země, které pravděpodobně dosáhnou cíle možná 70 % úspory emisí do roku 2030 oproti srovnávací základně v roce 1990, popřípadě 2005, a budou to země jako Česká republika, které s těmi 55 % mohou mít velké problémy právě z toho důvodu, že jsme jedna z nejprůmyslovějších zemí Evropy. To znamená, za nás můžu říct, že Babišova vláda by nikdy neprohlašovala zákaz spalovacích motorů v roce 2035. Hovořili jsme o tom tenkrát už za naší vlády, odmítali jsme to.

Tak a teď k normě Euro 7, tam ale si myslím, že jsme zajedno. Já mám občas pocit, že Evropská komise musí mít čínské poradce, protože co znamená norma Euro 7? Opravdu znamená likvidaci menších vozů nejen v automobilce Škoda Auto, ale i v dalších automobilkách, protože je to opravdu věcně nesmysl. A i ta časová osa, to znamená 2025, je úplně nesmyslná, protože jenom příprava těch automobilek, to, že neexistují prováděcí předpisy, že vůbec nikdo neví, jak se to bude měřit, jak se to bude vyhodnocovat, to prostě znamená, že ten, kdo to navrhl, a to byla Evropská komise, je úplně mimo mísu a tlačí ještě navíc. To je ta hrozná kombinace, kdy to nikdy nedopadne dobře. A tady já chci říct, že je to úplně nepochopitelné, a tady bych řekl, že česká vláda se nechala opít rohlíkem v tomto případě v rámci předsednictví – a uznal to i Saša Vondra, který říká: Franz Timmermans nás podrazil, protože skutečně pan místopředseda Evropské komise Franz Timmermans, otec Green Dealu, sliboval, ale nebyl určitě sám, že pokud dojde ke schválení zákazu spalovacích motorů v roce 2035, a znovu říkám, jsem přesvědčen, že to je chybné rozhodnutí – mimochodem, ta syntetická paliva, a to pan ministr Kupka ví určitě dobře, dneska v přepočtu by litr toho syntetického paliva přišel asi na 250 korun. Samozřejmě předpokládáme, že věda a výzkum to nějak posunou dopředu, ale stejně si myslím, že to není dobře a že ve finále to skončí tak, že evropské silnice včetně českých budou zavaleny čínskými elektromobily a my budeme mít obrovský problém s konkurenceschopností, a tedy i zaměstnaností.

Ale když se ještě prostě vrátím k té otázce Euro sedmičky, tak tam celkem jasně padlo, že ta Euro sedmička buď vůbec nespátří světlo světa, anebo bude výrazně mírnější. Nestalo se tak. Byl to opravdu podraz z pohledu Evropské komise a nevím, jestli tam byly nějaké dohody, které byly mezi třeba i českým předsednictvím a Evropskou komisí, ale já bych tohleto opravdu bral i jako podraz v tu chvíli na české předsednictví. Rád bych věděl, co bylo domluveno, protože to, co se nakonec objevilo, bylo naprosto v rozporu a je naprosto v rozporu s tím, co bylo slibováno. Já jsem dokonce hovořil s Franzem Timmermansem osobně tenkrát v Ostravě, ve vlaku do Ostravy, kdy jsme tam jeli, a on to také řekl, říká: Ano, my to chceme přehodnotit, protože víme, že na těch pár let by to v podstatě nemělo význam. Ne, opět to nesplnili a to, co bylo navrženo, je nejenom úplně nerealistické časově i věcně, je to opravdu krok, který by směřoval k likvidaci evropského automobilového průmyslu, protože dělat něco na pár let, investovat do toho těžké miliardy, a já jako bývalý ministr životního prostředí si snad mohu

dovolit říct, že je to nesmysl i z pohledu environmentálního, protože, a to už tady padlo od mých předřečníků, čím si myslíte – já si myslím, že na tom se všichni shodneme, ale nevím, co si myslí Evropská komise – čím si asi myslí, že Češi budou jezdit ve chvíli, kdy si nebudou moct dovolit kupovat ta relativně levnější, říkám relativně levnější, menší auta, protože náš vozový park je starý téměř šestnáct let v průměru, což je pátý nejstarší vozový park v Evropské unii, a mimochodem, teď poslední roky stoupá to stárnutí ještě rychleji než dřív? No, budou jezdit těmi svými starými auty, která samozřejmě mají vysoké emise, která mají emisní normy Euro 2, 3, 4, 5, popřípadě 6. A pan ministr Kupka ví, a já jsem o to hodně usiloval, že daleko větším problémem České republiky je, jak řekněme se postavit obrovskému zlořádu, který se v České republice nazývá vymontování a různé kuchání filtru pevných částic, protože tady jsou stovky tisíc aut, která jezdí bez filtru pevných částic a chrlí doslova karcinogenní koktejl různých látek. Já jsem začal tenkrát aktivitu, tlačili jsme i na Ministerstvo dopravy, na Policii České republiky, aby se s tím začalo dělat, a začalo se s tím něco dělat. A tenhle ten krok je daleko podstatnější než teď tady trénovat nesmyslně automobilky, aby na několik let zaváděly opatření včetně opatření, která se budou týkat elektromobilů, investovaly do toho další stovky miliard nebo desítky miliard euro bez jasného výsledku.

Takže tohle to je opravdu jenom důkaz toho, že jste úplně, ale úplně vedle. Mě děsí ta míra, jak je v tomto případě Evropská komise vedle. Takže zažil jsem už pár návrhů, ale tenhle ten prostě překonal všechno. Takže i z pohledu životního prostředí je to jednoznačně kontraproduktivní krok.

Já doufám, že nakonec ta norma neprojde, že skutečně to, jak se rozjely ty velké státy, jako je Itálie, Německo a další, že se prostě probudily, sice pozdě, ale že se probudily, že mimo jiné že se v rámci tohoto toho probudily, i pokud jde o zákaz spalovacích motorů, protože byť momentálně jsem velmi skeptický k tomu, jak syntetická paliva nahradí klasický benzin a klasickou naftu, aspoň ta syntetická paliva by tam měla zůstat. V tomhle tom určitě jednoznačně Fialova vláda má naši podporu, aby za to velmi bojovala, ale je potřeba tyhle ty nesmysly odmítnout co nejrazantněji, a ne těmi v zásadě zdvořilými slovy. Děkuju za pozornost.

Místopředseda PSP Jan Skopeček: S dalším přednostním právem vystoupí pan místopředseda Havlíček. Prosím.

Místopředseda PSP Karel Havlíček: Už půjdeme asi do finále, já to nebudu prodlužovat, ale přesto jenom, dovoluji, pane ministře, pár reakcí. Jinak děkuji, že jste zde a že je možnost to diskutovat, myslím si, že takhle by to asi mělo být. Ještě ke Green Dealu. Víte velmi dobře, že těch 55 % nebo ta 0 v roce 2050 je vyjednána díky nám tak, že to nemusí splnit Česká republika, ale že to je průměr Evropské unie, a právě že lze přihlídnout k různé průmyslové infrastruktuře jednotlivých zemí. Ale pozor. Vy tvrdíte, že jste to zdědili po nás, že jste z toho nebyli nadšení. No, ale první věta v rámci vašeho programového prohlášení v průmyslových aktivitách je: "Green Deal je pro nás příležitostí." A teď tam rozebíráte všechny ty světlé zítřky s tím spojené. Tak to jenom jsem chtěl podotknout, ale abychom se tady nešpičkovali, teď už to stejně nezměníme.

Pojďme pragmaticky. V Euro sedmičce máte pochopitelně naši podporu, jednoznačně. Já jsem vyčítal jednu jedinou věc, že jste nezvednul ten prapor, pane ministře, v listopadu. Je pravda, že jste asi někde telefonoval, že jste dělal nějakou aktivitu, ale z mého pohledu jste měl druhý den ráno svolat tiskovou konferenci a bojovat, ale hlavně se pokusit s Evropskou komisí dojednat to, že by to v tom listopadu nedala. Vrhá to na nás špatný stín a můžeme diskutovat o tom, jestli Evropská komise to tam fakt nedala záměrně, protože cítila tlak Timmermanse na to, že Česká republika je v tomhle tom skutečně klimaticko-hujerská, ale to už je zase spekulace. V každém případě tady naši podporu máte.

Já jsem hodně kritizoval a kritizuji pana ministra Síkelu, výrazně víc, než kritizuji vás, pane ministře. Zatímco u vás hledám, co třeba jste udělal špatně, u něj hledám, co udělal dobře. (Potlesk poslanců ANO.) Ale musím mu uznat jednu věc, že on celkem rychle rozpoznal, že Evropská komise má tendenci skutečně s námi někdy vytírat podlahu, a někdy dost naivně, ale pokoušel se aspoň s Evropskou komisí bojovat v tom, aby nepředkládala ty šílené návrhy. Neříkám, že mu to všechno vyšlo, ale mám ten pocit, že se o to aspoň snažil.

A teď k tomu finále. Vy tvrdíte, konec spalovacích motorů 2035, ale s tím, že v roce 2026 je tam ta záklopka. Nenechme se tímhle tím zmást, to je tam čistě jenom jako teoretická záklopka. Jestliže ty automobilky na to najedou v roce 2022, 2023, což už najely svým způsobem, tak poté, v roce 2026, už není cesta zpátky. Velmi dobře víte, že inovační cyklus nebo ten cyklus výrobní jednoho vozu je někde kolem sedmi, osmi, dokonce až devět let. To znamená, to v tom už nesehraje žádnou roli a už se to nezmění v roce 2026. Bylo to jenom takové šidítko Evropské komise.

Ale prosím, jestli ještě teď máte chvíli čas, než to uzavřeme, jenom mi odpovězte: budeme v té skupině – velmi konkrétní otázka – těch zemí, tuším, že to je dneska Německo, Polsko, Itálie, Bulharsko, které se tady postavily na zadní vůči tomu konci 2035 a bojují za syntetická paliva, budeme mezi nimi? To je první otázka. A potom stále nám dlužíte odpověď na ty dvě, které jsem zde vznesl: Proč jsme odsouhlasili to a hlasovali jsme pro, že se emisní povolenky rozšíří i na domácnosti od roku 2027 – a jasné, to tam je – a poté, proč jsme souhlasili navzdory tomu, že jsme tvrdili něco jiného, s tím, že od roku 2024 se sníží počet emisních povolenek, což bude znamenat, že stoupne jejich cena a dopadne to na průmysl? Proč jsme tyto dvě věci odsouhlasili? Děkuji.

Místopředseda PSP Jan Skopeček: Děkuji. Načtu omluvy: paní předsedkyně Schillerová Alena se omlouvá od 15 hodin do 15.50 a poté od 17 hodin do 17.25 z pracovních důvodů, paní poslankyně Šebelová od 18 hodin z pracovních důvodů se omlouvá a naopak pan poslanec Jan Kuchař ruší omluvu a je již přítomen našemu jednání.

A nyní poslední s přednostním právem je přihlášený pan ministr Kupka.

Ministr dopravy ČR Martin Kupka: Několik velmi stručných reakcí, především na Richarda Brabce, který začal tím, že chce uvést na pravou míru několik mých nepravd. No, ale já žádnou nezmínil, a i jeho vystoupení nakonec ukázalo, že nic z toho, co jsem uvedl, nepravdou není.

Shodujeme se na některých věcech, shodujeme se jasně na tom, že například norma Euro 7 tak, jak ji Komise navrhla, je kontraproduktivní i ve vztahu k životnímu prostředí, pro mě jeden ze závažných důvodů, proč tomu budeme bránit. A zároveň to opravdu znamená ohrožení konkurenceschopnosti automobilového průmyslu nejenom v České republice, ale v celé Evropě, a pro Českou republiku o to závažnější, že automobilový průmysl představuje 9 % HDP v České republice. Dopad na pracovní příležitosti, kterých v souvislosti s automobilovým průmyslem a ve všech návaznostech je půl milionu, by byl velmi citlivý a bolestný. Proto znovu zdůrazňuji, to byla Česká republika jako jedna z prvních, která ten prapor zvedla nikoliv hyperkorektním odmítnutím, ale jasným konstatováním národní pozice, že pokládáme tu normu za nepřijatelnou. Takhle zněla slova a zní slova usnesení vlády ještě z prosince loňského roku. Tedy znovu zdůrazňuju, v tomto směru postoj České republiky jednoznačný, jeden z prvních, a jsme to také my, kteří vytváříme tu skupinu států, které říkají této normě v té podobě, jak to představila komise, jasné, zřetelné "ne". A tady jsem představil okruh států, o kterém mluvil pan místopředseda Havlíček: Německo, Itálie, Polsko, Bulharsko, Rumunsko. Po posledních jednáních se k nám přidává i Francie v mnoha ohledech. Pevně doufám, že to bude ještě širší skupina států, protože si všichni uvědomujeme, co by ta norma přinesla, a důraz na to, že ve výsledku za obrovskou cenu by přinesla velmi problematický

pozitivní dopad na životní prostředí, že by ve výsledku ty negativní dopady ty pozitivní převážily. V případě České republiky zmíním ještě jeden důležitý aspekt, pravděpodobně by totiž zpomalila obnovu vozového parku a to je jedna z velkých bolestí České republiky, protože vozový park patří k jednomu z nejstarších s průměrným stářím vozu přes patnáct let. Proto nutně potřebujeme, aby ta norma významně změnila svoji podobu. Tady s ohledem na další postup, kdy česká vláda svoji pozici představila, řekla ji jasně – řekli jsme jasně, jaké jsou další kroky, včetně jednání států, které mají podobný názor jako my, jasné "ne" i ve vztahu k Evropské komisi. Zároveň Alexandr Vondra bude zpravodajem v Evropském parlamentu a jsme s ním v úzkém kontaktu.

Vyzbrojte všechny své europoslance, aby dokázali aktivně vznášet připomínky k té normě, protože teď bude předmětem jednání právě v Evropském parlamentu. Pokud tady shodu na odmítnutí normy Euro 7 myslíte vážně, tak pro to, prosím, něco podnikněte, protože jinak by to znělo jako jiné kroky hnutí ANO i SPD, které se samozřejmě kritikou nijak netají, ale ve skutečnosti historicky toho mnoho neudělaly. Tak my v tomto směru říkáme: Jasně kroky spojenectví se státy, se kterými jsme schopni prosadit odpor vůči předloženému návrhu. To jsou stěžejní věci, které se prostě počítají.

Já nejenom že pevně doufám, ale už po těch prvních krocích si dovedu odhadnout, že v současné podobě norma Euro 7 neuspěje a podaří se uchránit konkurenceschopnost evropského i českého automobilového průmyslu.

Místopředseda PSP Jan Skopec: Ještě jedno přednostní právo, pan místopředseda Havlíček.

Místopředseda PSP Karel Havlíček: Pane ministře, vy mi z toho pořád utíkáte. Prosím, zkuste nám tady teď – je tady skoro plná Sněmovna – odpovědět na ty dvě otázky. Proč jste hlasovali pro rozšíření emisních povolenek na domácnosti a proč jste hlasovali pro snížení počtu emisních povolenek? Úplně jednoduché dvě otázky. Jenom nám vysvětlete, co za tím bylo, protože na to se neptáme jenom my, na to se ptá celý průmysl, na to se ptají spotřebitelé. Bylo to proti tomu, co jste tvrdili. Děkuji. (Potlesk z řad poslanců ANO.)

Místopředseda PSP Jan Skopec: V tuhle chvíli se nikdo s přednostním právem nehlásí. Budeme tedy hlasovat o celém návrhu pořadu 61. schůze Poslanecké sněmovny, jak byl písemně předložen. Přivolal jsem poslance do sálu.

Ano, eviduji vaši žádost na odhlášení, tak vás všechny odhlašuji a poprosím vás, abyste se svými identifikačními kartami přihlásili znovu. Počet poslanců se pomalu ustálil.

Připomínám, že budeme tedy hlasovat o celém návrhu pořadu 61. schůze Poslanecké sněmovny, jak byl písemně předložen.

Zahajuji hlasování a ptám se, kdo je pro? Aby stiskl tlačítko a zdvihl ruku. Kdo je proti?

V hlasování číslo 2 bylo přihláшено 145 poslanců, pro hlasovalo 66, proti 23. Návrh usnesení přijat nebyl a nebyl schválen pořad schůze.

Končím tedy 61. schůzi a zároveň připomínám... (O slovo se hlásí poslankyně Schillerová.) Paní předsedkyně má ještě zájem vystoupit. Prosím, paní předsedkyně.

Poslankyně Alena Schillerová: Děkuji za slovo, pane místopředsedo. Ptal se mě dnes můj kolega Radek Vondráček: Zavolala ti paní předsedkyně Poslanecké sněmovny a zeptala se tě, kolik času případně by měla určit nebo kolik byste si představovali věnovat mimořádným schůzím? Já říkám. Ne, nikdy mi nezavolala, nikdy se mě na to nezeptala. On mi říká: No vidíš, já jsem volal jako předseda opozici pravidelně.

Takže nejen že jsme nedostali čas, že jsme to vlastně měli nasekáno, jak se říká na Zlínsku, jako Baťa cvičky za sebou, na Českou poštu, které hrozí insolvence, dokonce půl hodiny, ale ještě prostě vás to nezajímá. Drahé potraviny, zvýšení rodičovského příspěvku, zákaz aut se spalovacími motory, problém České pošty, vás to prostě nezajímá. My toho ale nenecháme a už v pátek se budeme opět snažit zařadit tyto body na pořad jednání Sněmovny. (Potlesk z levé strany sálu.)

Místopředseda PSP Jan Skopeček: Než se rozejdeme, tak připomínám, že zítra, to je 9. března ve 14 hodin, bude zahájena 1. společná schůze obou komor Parlamentu ve Vladislavském sále Pražského hradu ke složení slibu prezidenta republiky. V pátek 10. března v 9 hodin budeme pokračovat v přerušené 53. schůzi. Přeji vám hezký zbytek večera.

(Schůze skončila v 18.44 hodin.)