KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 7.2.2007
KOM(2007) 19 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU

Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO_2 z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel

{SEK(2007) 60}
{SEK(2007) 61}

1. ÚVOD

Evropská unie se nachází v čele mezinárodního úsilí v boji proti klimatickým změnám a musí zajistit snížení emisí skleníkových plynů, k němuž se zavázala v rámci Kjótského protokolu. Komise v lednu 2007 navrhla[1], aby „*EU v rámci mezinárodních jednání sledovala cíl, že rozvinuté země do roku 2020 sníží emise skleníkových plynů (GHG) o 30 % (oproti úrovni v roce 1990)*“ a že by „*EU již nyní měla přijmout pevný závazek, že do roku 2020 dosáhne alespoň 20% snížení emisí skleníkových plynů*“. Ve snaze zabránit narušení hospodářské soutěže a v zájmu hospodářské a sociální spravedlnosti se na snižování emisí musí podílet všechna odvětví.

Automobily jsou důležitou součástí každodenního života velké části Evropanů a automobilový průmysl představuje významný zdroj zaměstnanosti a růstu v mnoha regionech Evropské unie. Používání automobilů má však výrazný dopad na klimatické změny, neboť asi 12 % celkových emisí oxidu uhličitého (CO_2) jako hlavního skleníkového plynu pochází z paliva spotřebovaného osobními automobily. Přestože došlo k významnému pokroku v oblasti technologií vozidel – zejména ke zvýšení účinnosti paliv, což znamená současné snížení emisí CO_2 –, nestačilo to k tomu, aby byly neutralizovány následky růstu dopravní zátěže a velikosti vozidel. Zatímco EU jako celek snížila své emise skleníkových plynů (GHG) v období 1990–2004 o přibližně 5 %, emise CO_2 ze silniční dopravy se zvýšily o 26 %.

Zasedání Evropské rady v červnu 2006 proto jednomyslně potvrdilo[2], že „*v souladu se strategií EU týkající se emisí CO_2 z lehkých užitkových vozidel by měl průměrný nový vozový park dosáhnout úrovně emisí CO_2 140 g/km (2008–2009) a 120 g/km (2012)*“. Evropský parlament požaduje „*politiku přísných opatření ke snížení emisí z dopravy, včetně stanovení závazných hodnot pro emise CO_2 na 80–100 gm/km pro nová vozidla, které mají být dosaženy ve střednědobém horizontu obchodováním s emisemi mezi výrobci automobilů*“[3].

Komise v akčním plánu pro energetickou účinnost z října 2006[4] připomněla, že je „*odhodlána zabývat se energetickou účinností a emisemi CO_2 z automobilů a navrhne v případě potřeby v roce 2007 právní předpisy k dosažení cíle 120 g CO_2/km do roku 2012 za pomoci komplexního a důsledného přístupu, v souladu se schváleným cílem EU*“. V rámci souboru opatření z oblasti energetiky a klimatu z ledna 2007 Komise zdůraznila, že „*brzy bude předloženo sdělení, které bude obsahovat další opatření pro boj proti emisím CO_2 z automobilů za použití komplexního a důsledného přístupu v zájmu dosažení cíle 120 g CO_2/km do roku 2012. Budou rovněž posuzovány možnosti dalšího snižování emisí po roce 2012*“.

Nebudou-li přijata účinná opatření, dojde v nadcházejících letech k dalšímu zvýšení emisí z osobní silniční dopravy, čímž by bylo ohroženo úsilí EU o snížení emisí skleníkových plynů v rámci Kjótského protokolu, a jiná odvětví, která jsou rovněž citlivá vůči mezinárodní hospodářské soutěži, by musela nést hlavní břemeno tohoto úsilí. Řešení problému emisí

---

1 KOM(2007) 2.

2 Obnovená strategie udržitelného rozvoje EU, Rada Evropské unie, 8.6.2006.

3 Usnesení Evropského parlamentu k tématu „*Jak zvítězit v boji proti celosvětové změně klimatu*“ (2005/2049(INI)).

4 KOM(2006) 545.

z automobilů usnadní boj proti klimatickým změnám, omezí naši závislost na dovážených palivech a zlepší kvalitu ovzduší a tím zdraví obyvatelů Evropy. Klíčem k dosažení tohoto cíle je zlepšení účinnosti paliv ve vozidlech spolu se zvýšeným využíváním alternativních paliv, a to zejména biopaliv.

S ohledem na paliva Komise navrhla[5] zavedení povinných požadavků zaměřených na postupnou dekarbonizaci paliv používaných v silniční dopravě, a to prostřednictvím změny směrnice o jakosti paliv[6]. Kromě toho nedávno předložila zprávu[7] o provádění směrnice o biopalivech a zanedlouho přijme návrh na revizi této směrnice. V tomto sdělení Komise rovněž navrhuje zvýšené používání biopaliv jako jeden z prvků integrovaného přístupu ke snižování emisí CO_2 z automobilů. S ohledem na automobily Komise určila řadu opatření, která by mohla přispět k dosažení cíle EU spočívajícího zejména ve stanovení přísnějších úrovní účinnosti paliv pro osobní automobily a lehká užitková vozidla, jakož i další technická zlepšení. Toto sdělení je základnou pro výměnu informací s jinými evropskými orgány a všemi zúčastněnými stranami v souvislosti s další fází strategie Společenství na snížení emisí CO_2 a zlepšení účinnosti paliv lehkých užitkových vozidel s ohledem na dosažení cíle EU ve výši 120 g CO_2/km[8] do roku 2012. Na základě závěrů vyplývajících z těchto diskusí navrhne Komise Radě a Evropskému parlamentu pokud možno v roce 2007 a nejpozději do poloviny roku 2008 legislativní rámec k dosažení tohoto cíle.

2. POLITICKÉ SOUVISLOSTI A DOSAŽENÝ POKROK

2.1. Potřeba opatření v odvětví silniční dopravy

2.1.1. Silniční doprava se musí podílet na řešení otázky klimatických změn

Evropský parlament a Evropská rada potvrdily na jaře 2005 cíl Evropské unie, podle kterého by globální teploty zemského povrchu neměly vzrůst o více než 2 °C ve srovnání s úrovní před industrializací, aby se tak zamezilo nebezpečným a nevratným klimatickým změnám způsobeným člověkem. Evropská rada rovněž zdůraznila, že k posílení bezpečnosti dodávek energie a udržitelnému využívání energie je zapotřebí zlepšit řízení poptávky a energetické účinnosti, zejména v odvětví dopravy[9]. Nedávný přezkum Bílé knihy o dopravě[10] zdůraznil potřebu podporovat udržitelnou mobilitu, která podpoří konkurenceschopnost v EU a zároveň sníží environmentální dopady dopravy, které se pohybují ve výši 1,1 % HDP.

Silniční doprava je druhým největším odvětvím emisí skleníkových plynů v EU. Zůstává jedním z mála odvětví, jehož emise nadále rostou, čímž ohrožuje pokrok dosažený jinými odvětvími. Vzhledem k této situaci je pro EU obtížnější splnit závazky Kjótského protokolu a zároveň dochází k nepříznivému dopadu na konkurenceschopnost určitých odvětví (např. energeticky náročných odvětví), která jsou rovněž citlivá vůči mezinárodní hospodářské soutěži ve srovnání s domácími činnosti, jako např. silniční doprava.

---

5 KOM(2007) 18.

6 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzinu a motorové nafty a o změně směrnice Rady 93/12/EHS (Úř. věst. L 350, 28.12.1998).

7 KOM(2006) 845.

8 Srovnatelné s 4,5 l/100km pro automobily s naftovým motorem a 5 l/100km pro automobily s benzínovým motorem.

9 Závěry předsednictví ze zasedání Evropské rady ve dnech 23. a 24. března 2006.

10 KOM(2006) 314.

Sledovat pouze absolutní emise v různých odvětvích nestačí. Musí se rovněž posoudit potřeba opětovně vyvážit úsilí vyvíjené různými odvětvími a jejich schopnost snížit emise CO_2. Zatímco na první pohled se opatření v odvětví silniční dopravy mohou zdát finančně náročnější než v jiných odvětvích, z některých studií vyplývá, že opatření na zvýšení účinnosti v odvětví dopravy mohou být z hlediska nákladů efektivnější než některá opatření v jiných odvětvích, zohlední-li se přitom opatření měnící chování spotřebitelů[11]. Kromě toho musí být uplatňován široký pojem „globální" efektivity nákladů, který zohlední zejména bezpečnost dodávek energie, citlivost vůči mezinárodní hospodářské soutěži, dostupnost pro spotřebitele a pozitivní odrazové účinky, jako např. vedoucí postavení v technologiích vyplývající z ambiciózních cílů. Vzhledem k tomu, že emise CO_2 a spotřeba paliva spolu úzce souvisí a silniční doprava představuje 26,5 % celkové spotřeby energie v EU, bude mít snížení emisí CO_2 z automobilů značně pozitivní dopad na bezpečnost dodávek energie v EU.

Silniční doprava není zahrnuta do oblasti působnosti systému EU pro obchodování s emisemi skleníkových plynů (ETS), který vznikl podle směrnice 2003/87/ES. Tento systém je založen na zásadě přímých emisí[12], která by v případě silniční dopravy musela být uplatněna na úrovni jednotlivých majitelů a zahrnovala by značné administrativní náklady. Mohl by být naopak zvážen nepřímý přístup na úrovni výrobců automobilů. Zahrnutí v současné době by však zabránilo včasnému dosažení cílů strategie (120 g CO_2/km do roku 2012), neboť veškeré změny struktury EU ETS, kromě zahrnutí letectví, by mohly vstoupit v platnost až po roce 2013, jak uvedla Komise ve svém nedávném sdělení o přezkumu ETS[13]. Tento harmonogram zajistí zachování pevného regulačního rámce pro zúčastněné strany již zapojené do trhu, jakož i dostatek času pro přípravu legislativních úprav režimu. Komise proto prověří možnost zahrnutí odvětví silniční dopravy ve třetí fázi přidělování.

Z těchto důvodů je zapotřebí přijmout opatření s cílem zajistit, aby silniční doprava neohrožovala boj proti klimatickým změnám, ale aby k němu přispívala.

2.1.2. Zdokonalení lehkých užitkových vozidel je nezbytné

Na emise CO_2 z osobní silniční dopravy má vliv celá řada faktorů, jako např. poptávka a nabídka v oblasti automobilů, potřeby individuální mobility, náklady na vlastnictví aut, dostupnost alternativních veřejných dopravních služeb apod. Byla svolána Skupina na vysoké úrovni pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu (CARS21)[14], aby se zlepšil dialog se zúčastněnými stranami týkající se budoucích potřeb a úkolů automobilového průmyslu. Ve své závěrečné zprávě z prosince 2005 skupina uvítala integrovaný přístup a zdůraznila potřebu „*usilovat o další snižování emisí CO_2 ze silničních vozidel*".

Úsilí o snížení emisí skleníkových plynů ze silničních vozidel není omezeno jen na EU, ale probíhá na celosvětové úrovni. Ve Spojených státech, Kanadě, Japonsku, Koreji, Číně a Austrálii již existují regulativní nebo dobrovolná opatření, z nichž některá v současnosti procházejí přezkumem s cílem dosáhnout dalšího pokroku s ohledem na účinnost paliv a emise CO_2.

---

11 „Efektivita nákladů na zmírňování emisí CO_2 v dopravě – Výhled a porovnání s opatřeními v jiných odvětvích", CE Delft pro Evropskou konferenci ministrů dopravy, OECD, duben 2006.

12 To znamená, že příjemci povolenek by byli skutečnými původci emisí CO_2.

13 Viz KOM(2006) 676, odstavec 3.1.

14 *Konkurenční regulační systém pro automobilový průmysl 21. století*, závěrečná zpráva CARS21, 2006 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf

2.2. Dosažený pokrok

Strategie Společenství byla doposud založena na třech pilířích navržených Komisí v roce 1995[15] a následně podpořených Radou i Evropským parlamentem[16]. Tato struktura umožňovala komplexní integraci opatření zaměřených na nabídku (dobrovolné závazky) a na poptávku (označování a daňová opatření) a byla přijata po rozsáhlé analýze různých možností snížení emisí CO_2 z automobilů.

2.2.1. První pilíř: dobrovolné závazky automobilového průmyslu

Dobrovolné závazky asociací evropských, japonských a korejských výrobců automobilů se týkají cíle dosáhnout 140 g emisí CO_2/km do roku 2008 nebo 2009. S ohledem na rostoucí obavy týkající se pokroku dosaženého odvětvím v rámci tohoto dobrovolného přístupu Komise opakovaně zdůraznila svou připravenost zvážit veškerá opatření, včetně legislativních, k zajištění toho, aby byla nezbytná snížení emisí CO_2 dosažena.

2.2.2. Druhý pilíř: informace pro spotřebitele

Směrnice o označování[17] vyžaduje umístění štítku o spotřebě paliva a o emisích CO_2 na všech nových automobilech, vydání vnitrostátních průvodců o účinnosti paliv nových automobilů, vystavení letáků v prodejnách a zahrnutí informací o účinnosti paliv do tištěné propagační literatury. Směrnice je považována za užitečný nástroj pro zvyšování povědomí, ale její dopad dosud není viditelný[18], neboť štítky v jednotlivých členských státech se silně liší kvalitou.

2.2.3. Třetí pilíř: podpora automobilů s vysokou účinností paliva prostřednictvím daňových opatření

Zdanění, které tvoří třetí pilíř strategie, může významně přispět ke snížení nákladů na splnění cílů účinnosti, dosavadní úroveň jeho provádění však nebyla uspokojivá. Na úrovni EU Rada zatím nepřijala návrh směrnice Rady předložený Komisí v červenci 2005[19] a zaměřený mimo jiné na zahrnutí prvku emisí CO_2 do automobilových daní. Na vnitrostátní úrovni některé členské státy přijaly daňová opatření na podporu nákupu automobilů s nižšími emisemi CO_2, ale výrazný vliv těchto opatření na průměrné emise CO_2 z nových automobilů v EU se neprojevil.

---

15 KOM (95)689, závěry Rady ze dne 25. 6. 1996, usnesení Evropského parlamentu ze dne 22. 9. 1997.

16 Výroční zprávy o účinnosti strategie viz: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm.

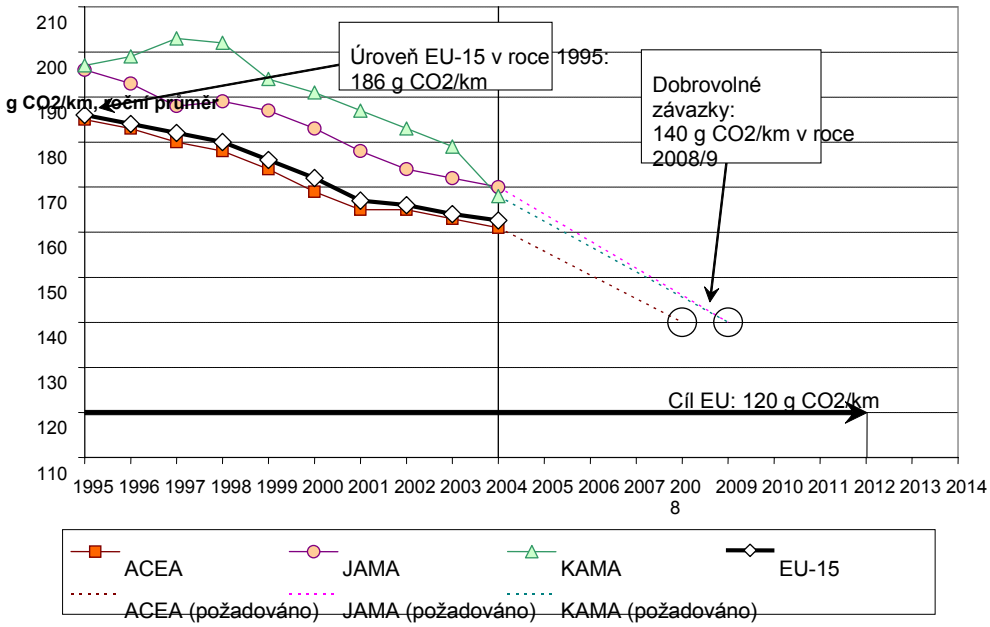
17 Směrnice 1999/94/ES o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO_2 při prodeji nových osobních automobilů (Úř. věst. L 12, 18.1.2000).

18 *Zpráva o účinnosti směrnice o označování spotřeby paliva na automobilech 1999/94/ES a o možnostech pro zlepšení*, ADAC pro Evropskou komisi, březen 2005.

19 KOM(2005) 261.

2.2.4. *Poučení ze současné strategie*

Obrázek 1 – Průměrné emise CO_2 z nového vozového parku v zemích EU-15 v letech 1995 až 2004



Na základě zkušeností získaných při provádění současné strategie lze zdůraznit několik bodů[20]:

- Emise z průměrného nového automobilu dosáhly v roce 2004 hodnoty 163 g CO_2/km, což je o 12,4 % méně než výchozí hodnota 186 g CO_2/km z roku 1995[21]. Za stejné období **se značně zvětšily rozměry nových automobilů prodaných v EU a jejich výkon**, přičemž ceny rostly pomaleji než inflace.

- Průzkum dopadu **omezených opatření doposud přijatých členskými státy na straně poptávky ukázal, že k největšímu snížení došlo v důsledku zdokonalení technologií automobilů**.

- Dosud dosažený pokrok směřuje k cíli 140 g CO_2/km do roku 2008/2009, ale **nebudou-li přijata dodatečná opatření, nepodaří se v horizontu do roku 2012 splnit cílovou hodnotu EU 120 g CO_2/km**. Vzhledem k tomu, že dobrovolná dohoda nebyla úspěšná, považuje Komise za nezbytné zaujmout legislativní přístup a zdůrazňuje, že kromě navrhovaných právních předpisů by veřejné orgány měly bezodkladně přijmout opatření na pokračování snižování emisí rovněž do roku 2008 až 2009, například prostřednictvím daňových pobídek a zadávání ekologických veřejných zakázek.

---

20 Předběžné údaje za rok 2005 poukazují na omezený další pokrok.

21 EU-15.

3. DALŠÍ KROKY

S ohledem na množství faktorů ovlivňujících emise ze silniční dopravy je zapotřebí přijmout soubor opatření.

3.1. Dosažení cíle EU snížit emise na 120 g CO_2/km

Toto sdělení se zaměřuje na snižování emisí CO_2 prostřednictvím integrovaného přístupu (zlepšení účinnosti paliv lehkých užitkových vozidel (osobní automobily a lehká nákladní vozidla), jiná technická zlepšení a používání biopaliv), ale nepředjímá žádná dodatečná opatření, která Komise může navrhnout, aby se vyřešily dopady silniční dopravy na klimatické změny. Nedávno přezkoumaná dopravní politika EU zahrnuje iniciativy na podporu případného přechodu k udržitelnějším způsobům dopravy, a to zejména v městských oblastech, jakož i vypracování metodiky EU pro výpočet poplatků za infrastrukturu zahrnující externí náklady do roku 2008, což je doplňkem k nedávnému přezkumu směrnice o silniční „euroznámce“[22]. V souladu s nejnovější tématickou strategií pro městské prostředí[23] Komise poskytne pokyny týkající se plánů pro udržitelnou dopravu. S ohledem na zdaňování paliv jsou v právních předpisech EU již stanoveny minimální úrovně spotřební daně z paliv.

Komise prověřila řadu opatření zaměřených zvláště na snižování emisí skleníkových plynů z lehkých užitkových vozidel. V návaznosti na rozsáhlé konzultace se zúčastněnými stranami a na základě posouzení dopadů je níže uvedena strategie, která se zabývá poptávkou i nabídkou a jejímž cílem je dosažení cíle Společenství ve výši 120 g CO_2/km do roku 2012.

V souladu s akčním plánem pro energetickou účinnost bude přístup Komise plným přínosem z hlediska ochrany životního prostředí a zároveň vytvoří hospodářské příležitosti tím, že podnítí inovaci u automobilů, které jsou nejvíce šetrné k životnímu prostředí, a podpoří konkurenceschopnost automobilového průmyslu poskytnutím udržitelných pracovních příležitostí ve Společenství. Strategie tak vytváří podmínky pro soustavné zdokonalování přesahující cíle Společenství tak, aby byly splněny dlouhodobější potřeby EU na další snižování emisí CO_2 v odvětví dopravy.

Komise zdůrazňuje, že zlepšení účinnosti paliv lze dosáhnout různými způsoby: Bude-li pokračovat současný trend směrem k větším a výkonnějším automobilům, existuje již dostupná technologie schopná plnit úlohy účinnosti paliv, ale výrobci a následně rovněž spotřebitelé budou muset nést dodatečné výrobní náklady. Jako alternativa by mohla být přijata konkrétní (daňová) opatření, aby se poptávka spotřebitelů přesměrovala na automobily s vyšší účinností paliv. Tím by se podpořil udržitelnější automobilový trh, na němž výrobci mohou soutěžit na základě ohleduplnosti vůči životnímu prostředí a zároveň mohou výrazně snížit náklady na dosažení shody, aniž by bylo ohroženo zlepšování pohodlí a bezpečnosti, ze kterého měli spotřebitelé prospěch během uplynulého desetiletí. Členské státy mají důležitou odpovědnost, zejména v rámci své daňové politiky, aby se tato ekologičtější alternativa stala co nejdříve skutečností. Čím dříve se přijmou opatření, tím dříve bude dosaženo cíle snížení emisí CO_2. Daňové systémy mohou být navíc vytvořeny způsobem neutrálním z hlediska příjmů, což by celkově nevedlo k dalšímu zatížení spotřebitelů, ale spíše by byli odměněni ti,

---

22 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, ve znění směrnice 2006/38/ES (Úř. věst. L 187, 20.7.1999).

23 KOM(2005) 446.

kteří si koupí automobily s nízkými emisemi a penalizovala by se koupě méně účinných vozidel.

3.2. Opatření zaměřená na nabídku

Komise bude nadále zastávat integrovaný přístup, jehož cílem je dosáhnout do roku 2012 **cíle EU ve výši 120 g CO_2/km**. Toho lze docílit kombinací opatření na úrovni EU i členských států. Komise pokud možno v roce 2007 a nejpozději do poloviny roku 2008 navrhne **legislativní rámec** pro dosažení cíle EU ve výši 120 g CO_2/km, přičemž se zaměří na závazné snížení emisí CO_2 za účelem dosažení cíle **130 g CO_2/km u průměrného nového vozového parku prostřednictvím pokroku v oblasti technologií vozidel**, a na další snížení ve výši 10 g CO_2/km, nebo jejím ekvivalentu, pokud by to bylo z technického hlediska nutné, na základě jiných **technických zlepšení a zvýšeného používání biopaliv**, zejména:

a) stanovením požadavků na minimální účinnost mobilních klimatizačních systémů;

b) povinným vybavením systémy přesného monitorování tlaku v pneumatikách;

c) stanovením maximálních hodnot valivého odporu pneumatik v EU pro pneumatiky osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel;

d) použitím ukazatelů rychlostních stupňů, přičemž se zohlední rozsah, v němž spotřebitelé používají taková zařízení v reálných podmínkách jízdy;

e) pokrokem v účinnosti paliv u lehkých užitkových vozidel (dodávek) s cílem dosáhnout hodnoty 175 g emisí CO_2/km do roku 2012 a 160 g emisí CO_2/km do roku 2015;

f) zvýšeným používáním biopaliv, která jsou šetrnější k životnímu prostředí.

Výsledky výše uvedených opatření budou měřitelné, sledovatelné a přiřaditelné a nepovedou k dvojímu započtení snížení emisí CO_2.

Komise souhlasí s tím, že legislativní rámec pro provádění **průměrného cíle pro nový vozový park** bude stanoven tak, aby zajistil konkurenčně neutrální a sociálně spravedlivé a udržitelné cíle snižování, jež odrážejí diverzitu evropských výrobců automobilů a zabraňují jakémukoli neoprávněnému narušení hospodářské soutěže mezi výrobci automobilů.

Legislativní rámec bude **v souladu s celkovým cílem dosažení kjótských cílů EU** a bude založen na **důkladném posouzení dopadů**. Toto posouzení dopadů se bude zabývat výhodami a náklady různých možností v porovnání se skutečnou situací průměrných emisí CO_2, přičemž se zohlední nejnovější dostupná technologie pro environmentální zlepšení v oblasti technologií automobilů.

3.3. Opatření zaměřená na poptávku / chování

Strategie Komise týkající se dalšího snižování emisí CO_2 by nad rámec legislativního rámce měla podporovat **dodatečné úsilí** jiných druhů silniční dopravy (těžká užitková vozidla atd.) **ze strany členských států** (zdanění v souvislosti s CO_2 a jiné daňové pobídky, zadávání veřejných zakázek, řízení dopravy, infrastruktura apod.) a **ze strany spotřebitelů** (informovaná volba při nákupu, zodpovědný způsob jízdy).

3.3.1. Zdanění[24]

Zdaňování automobilů je účinným nástrojem k ovlivnění rozhodnutí spotřebitelů o koupi. Daně mohou být rozlišeny tak, aby podpořily uvedení na trh automobilů s vysokou účinností paliv a nízkými emisemi CO_2. To by mohlo významně pomoci snahám výrobců automobilů splnit své povinnosti dodáváním takových automobilů na trh. Komise předložila návrh směrnice Rady o zdanění osobních automobilů[25], kterým se v současnosti zabývá Rada a Parlament. **Komise opětovně vyzývá členské státy, aby tento návrh co nejdříve přijaly a upravily své politiky v oblasti zdanění automobilů tak, aby podpořily nákup automobilů s vysokou účinností paliv v celé EU a pomohly výrobcům dodržet nadcházející rámec pro účinnost paliv, čímž přispějí ke snížení emisí CO_2 z automobilů.** Rozlišení daní pro veškeré automobily na trhu, které by vedlo k posunu směrem k automobilům s relativně nízkými emisemi, by bylo účinným prostředkem ke snížení nákladů výrobců na dosažení shody.

Daňové pobídky[26] by rovněž byly významným nástrojem podpory pro uvádění nejčistších tříd lehkých užitkových vozidel na trh. Takové pobídky by se měly odvozovat od společného vymezení pro celou EU uplatňovaného v rámci Společenství, aby nedošlo k roztříštění vnitřního trhu, a vztahovaly by se na všechny důležité emise při zohlednění požadavků na znečištění ovzduší i emisí skleníkových plynů. Za tímto účelem **by mělo být definováno lehké užitkové vozidlo šetrné vůči životnímu prostředí (LEEV)** jako vozidlo, které vyhovuje mezním hodnotám emisí znečišťujících látek stanoveným v příslušných právních předpisech pro následující období a jehož emise CO_2 zůstávají pod určitou úrovní. V současnosti by touto úrovní měl být cíl Společenství 120 g CO_2/km. Definice LEEV by měla být předmětem pravidelných přezkumů, aby zůstala zaměřena na nejpokročilejší vozidla nového vozového parku.

3.3.2. Informace pro spotřebitele

Komise v roce 2007 přijme návrh, kterým se mění a zlepšuje účinnost směrnice o označování účinnosti paliv 1999/94/ES. Tento návrh bude mimo jiné zaměřen na rozšíření oblasti působnosti systému označování na lehká užitková vozidla (N1), harmonizaci vzhledu štítku a zavedení tříd energetické účinnosti s cílem zvýšit povědomí spotřebitelů v okamžiku nákupu automobilu. Pozornost bude rovněž věnována definici LEEV (viz 3.3.1) a možnosti uvádění ročních provozních nákladů na štítku a případně vhodné úrovni zdaňování jako funkci emisí CO_2 a spotřeby paliv.

Společně s informacemi pro spotřebitele může být též zapotřebí upravit způsob uvádění automobilů na trh tak, aby se méně zaměřovalo na dynamickou výkonnost vozidel. Aby se zaručily rovné podmínky, je třeba koordinovat činnost v rámci odvětví. Výrobci automobilů jsou vyzváni, aby do poloviny roku 2007 podepsali **dobrovolnou dohodu o kodexu osvědčených postupů EU týkající se uvádění automobilů na trh a reklamy na automobily**, zaměřenou na podporu udržitelné struktury spotřeby.

---

24 Všechna selektivní daňová opatření, která mohou narušit hospodářskou soutěž a obchodování mezi členskými státy, by musela být Komisi předem oznámena v rámci postupu schvalování státních podpor.

25 KOM(2005) 261.

26 Tento přístup byl vypracován s cílem povzbudit včasné uvedení automobilů, které splňují budoucí normy pro emise znečišťujících látek, na trh – viz např. směrnice 98/69/ES a návrh nové normy Euro 5 KOM(2005) 683.

3.3.3. Ekologická jízda

Řada členských států již podporuje ekologickou jízdu prostřednictvím vzdělávání a kampaní na zvyšování povědomí. Komise podporuje ekologickou jízdu šířením informací v rámci různých projektů[27] a pravděpodobně zváží zahrnutí požadavků na ekologickou jízdu do budoucích revizí směrnice o řidičských průkazech[28]. Ekologická jízda je však vedlejší opatření podléhající značným nejistotám ohledně jeho skutečného potenciálu na snížení emisí CO_2. Členské státy se přesto vyzývají, aby dále podporovaly ekologickou jízdu jako prostředek ke zvyšování povědomí o dopadech používání automobilů na klimatické změny.

3.4. Dlouhodobá vize

S ohledem na analýzu možnosti **stanovit** v pozdější fázi **ještě ambicióznější cíle** přesahující současný cíl Společenství 120 g CO_2/km bude dále podporován výzkum a vývoj směřující k vývoji a demonstraci pokročilých technologií na snižování emisí CO_2. Evropská poradní rada pro výzkum silniční dopravy (ERTRAC) byla založena za účelem mobilizace všech zúčastněných stran, vypracování společné vize a zajištění včasného, koordinovaného a účinného uplatňování zdrojů výzkumu s cílem plnit trvající úkoly v oblasti silniční dopravy a evropské konkurenceschopnosti. **Komise podpoří úsilí výzkumu o splnění cíle výzkumu ERTRAC[29], kterým je „*zlepšení účinnosti vozidel, [jež] zajistí až 40% snížení emisí CO_2 u osobních automobilů nového vozového parku v roce 2020*“.** To by odpovídalo průměrným emisím z automobilů nového vozového parku ve výši 95 g CO_2/km.

4. ZÁVĚR

Evropská unie musí omezit svou závislost na dovážené ropě, omezit znečišťování ovzduší a zároveň zaujímá vedoucí postavení v boji proti klimatickým změnám. S cílem splnit své závazky, které přijala do roku 2012 a na další období, musí snížit emise skleníkových plynů ze všech odvětví.

Odvětví osobní silniční dopravy si vzhledem k neustále se zvyšujícím emisím, které vznikají navzdory technologickému pokroku, zasluhuje zvláštní pozornost. Proto je třeba přijmout opatření na straně nabídky, neustále zlepšovat výkonnost dopravních systémů a zejména vozidel a na straně poptávky podporovat přechod k vozidlům s nižší spotřebou paliv.

I když bude zapotřebí většího úsilí, aby se udržitelná mobilita stala realitou, navrhovaná obnovená strategie určuje celou řadu specifických činností ke snížení emisí CO_2 z lehkých užitkových vozidel. Komise se domnívá, že by poté mělo následovat provádění na všech úrovních, aby se vytvořil a urychlil trend směrem k novým automobilům, které budou v průměru zdrojem méně emisí. Neschopnost rychle reagovat by mohla záhy převážit dosavadní úsilí a ohrozit anebo zdražit nejbližší dosažení cíle Společenství 120 g emisí CO_2/km a další pokrok nad rámec tohoto cíle.

---

27 Viz např. *Ecodriven* na internetové stránce: http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm.

28 Směrnice Rady 91/439/EHS ze dne 29. července 1991 o řidičských průkazech (Úř. věst. L 237, 24.8.1991) ve znění pozdějších předpisů.

29 Viz strategický plán výzkumu ERTRAC, prosinec 2004, na adrese: http://www.ertrac.org/publications.htm.

Komise proto pokud možno v roce 2007 a nejpozději do poloviny roku 2008 navrhne legislativní rámec EU na snížení emisí CO_2 z lehkých užitkových vozidel s cílem dosáhnout cíle EU ve výši 120 g CO_2/km do roku 2012. Tento návrh bude doprovázen důkladným posouzením dopadů, které bude dále odrážet, do jaké míry mohou členské státy usnadnit výrobcům automobilů dodržování závazných cílů přijímáním opatření zaměřených na poptávku zejména v oblasti zdanění.

V roce 2010 Komise přezkoumá status provádění a možnosti pro přijetí dalších opatření, jejichž pomocí by mohl být cíl EU dokonce překročen.