

CS

CS

CS



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 10.11.2010  
KOM(2010) 656 v konečném znění

**ZPRÁVA KOMISE  
EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ A EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A  
SOCIÁLNÍMU VÝBORU**

**Zpráva o pokroku v provádění integrovaného přístupu Společenství  
ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel**

**ZPRÁVA KOMISE  
EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ A EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A  
SOCIÁLNÍMU VÝBORU**

**Zpráva o pokroku v provádění integrovaného přístupu Společenství  
ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel**

## **1. ÚVOD**

Dne 7. února 2007 přijala Komise sdělení KOM(2007) 19 v konečném znění<sup>1</sup>, v němž představila novou obsáhlou strategii na snižování emisí oxidu uhličitého z nových automobilů a lehkých užitkových vozidel (dodávek) registrovaných v Evropské unii. Podle článku 13 nařízení (ES) č. 443/2009<sup>2</sup> musí Komise předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku v provádění integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel.

Tato zpráva obsahuje závěrečné hodnocení strategie před rokem 2007 a přezkum pokroku, jehož bylo dosaženo s ohledem na různé prvky strategie z roku 2007.

## **2. ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ STRATEGIE PŘED ROKEM 2007**

Před rokem 2007 byla strategie Společenství založena na třech pilířích, které navrhla Komise ve svém sdělení v roce 1995<sup>3</sup> a následně je podpořila Rada i Evropský parlament<sup>4</sup>. Tato struktura umožňovala kombinaci opatření vztahujících se jak na nabídku (dobrovolné závazky), tak na poptávku (označování a daňová opatření).

Před rokem 2007 se strategie zaměřila na cíle pro rok 2008 a 2009 a údaje z těchto let jsou k dispozici až v poslední době. Ze statistických údajů a údajů získaných při monitorování, jež jsou uvedeny níže, vyplývá, jak se očekávalo již při přípravě strategie na rok 2007, že cílů strategie před rokem 2007 bylo dosaženo pouze částečně.

### **První pilíř: dobrovolné závazky automobilového průmyslu**

Dobrovolné závazky evropské (ACEA), japonské (JAMA) a korejské (KAMA) asociace výrobců automobilů se týkají cílů průměrných emisí nových automobilů v hodnotách 140 g CO<sub>2</sub>/km do roku 2008 (cíl ACEA) nebo do roku 2009 (cíl japonské a korejské asociace). Závazky stanoví, že emise CO<sub>2</sub> budou u nových osobních automobilů měřeny podle směrnice Komise 93/116/ES<sup>5</sup>, jež tvoří základ, z něhož se při určování cílů vycházelo. Při monitorování

---

<sup>1</sup> Sdělení komise Radě a Evropskému parlamentu – Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0019:CS:NOT>.

<sup>2</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily, Úř. věst. L 140, 5.6.2009.

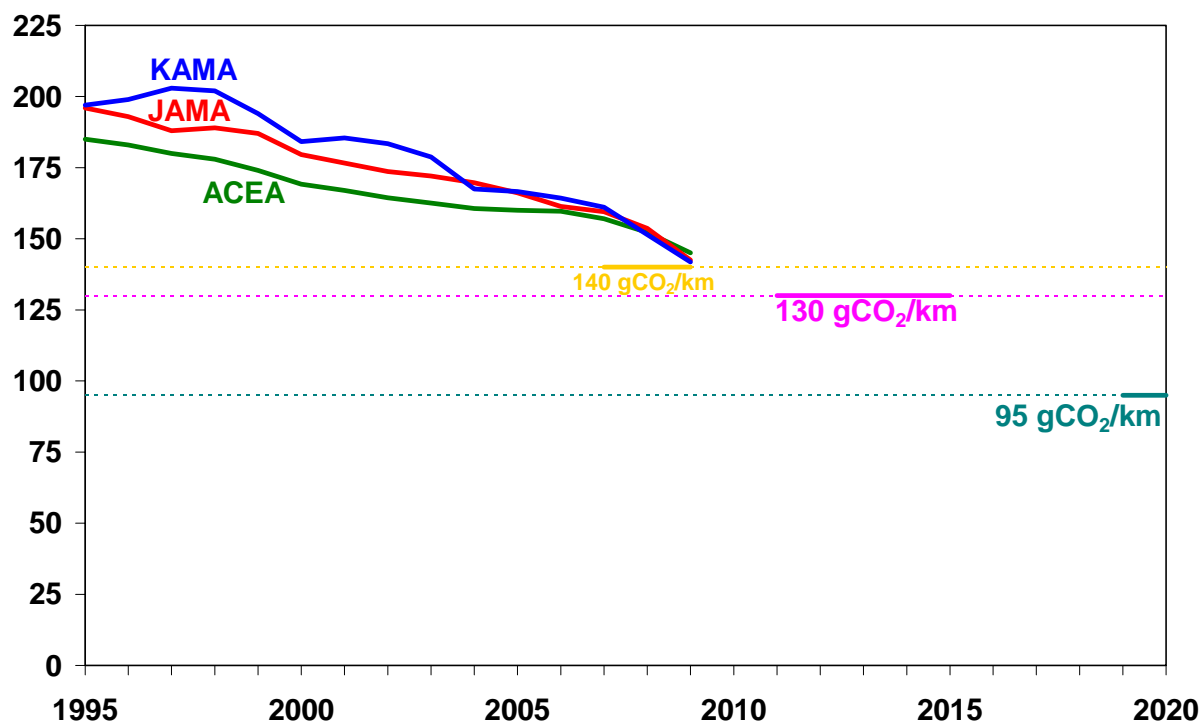
<sup>3</sup> KOM(95) 689, Strategie Společenství na snížení emisí CO<sub>2</sub> z osobních vozidel a na snížení průměrné spotřeby paliv.

<sup>4</sup> Závěry Rady ze dne 25.6.1996 a usnesení Evropského parlamentu ze dne 22.9.1997.

<sup>5</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0116:cs:NOT>.

závazků je třeba vzít v úvahu změny zkušebních postupů, k nimž došlo od vstupu uvedené směrnice v platnost, a opravit naměřené emise CO<sub>2</sub>. Hodnoty byly upraveny o 0,7 % směrem dolů a tento opravný koeficient byl použit při hodnocení pokroku dosaženého asociacemi výrobců ACEA, JAMA a KAMA<sup>6</sup>.

Obrázek 1: Vývoj emisí CO<sub>2</sub> z nových osobních automobilů podle asociace (upraveno podle změn v postupu zkušebního cyklu)



Tabulka 1: Průměrné emise CO<sub>2</sub> z nových osobních automobilů podle asociace (upraveno podle změn v postupu zkušebního cyklu)

g CO <sub>2</sub> /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACEA	169,2	167,0	164,4	162,5	160,7	160,0	159,7	157,0	152,3	145,1
JAMA	179,6	176,6	173,7	172,0	169,7	166,2	161,4	159,5	153,7	142,6
KAMA	184,2	185,5	183,5	178,7	167,5	166,6	164,3	161,1	151,5	141,8

Na základě nejnovějších údajů z monitorování<sup>7</sup> je nyní jasné, že evropské asociaci se cílů na rok 2008 dosáhnout nepodařilo. Naopak JAMA a KAMA v tomto období dosáhly významných snížení emisí CO<sub>2</sub> a téměř se jim podařilo dosáhnout cílů na rok 2009. Ke snížením zaznamenaným v roce 2009 přispěla finanční a hospodářská krize díky změně v chování spotřebitelů.

<sup>6</sup> Více informací týkajících se 0,7% opravy obsahuje sdělení KOM(2002) 693 v konečném znění a KOM(2004) 78 v konečném znění.

<sup>7</sup> Systém monitorování – výroční zpráva o emisích CO<sub>2</sub> z nových osobních automobilů: [http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_monitoring.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm).

## **Druhý pilíř: informace pro spotřebitele**

Tento aspekt se hodnotí v oddíle 3.9, protože je rovněž součástí strategie 2007.

## **Třetí pilíř: podpora automobilů s vysokou účinností paliva prostřednictvím daňových opatření**

Tento aspekt se hodnotí v oddíle 3.10, protože je rovněž součástí strategie 2007.

### **3. POKROK V PROVÁDĚNÍ STRATEGIE Z ROKU 2007**

Cílem strategie z roku 2007 bylo prostřednictvím právního rámce na základě opatření zaměřených na nabídku dosáhnout do roku 2012 cíle Společenství v hodnotě 120 g CO<sub>2</sub>/km. Soubor opatření zahrnoval tyto prvky:

- dosažení cíle 130 g CO<sub>2</sub>/km u průměrného nového vozového parku zlepšením technologie vozidel,
- stanovení požadavků na minimální účinnost klimatizačních systémů,
- povinné vybavení přesnými systémy monitorování tlaku v pneumatikách,
- stanovení maximálních hodnot valivého odporu pneumatik v EU pro pneumatiky osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel,
- použití ukazatelů rychlostních stupňů, přičemž se zohlední rozsah, v němž spotřebitelé používají taková zařízení v reálných podmínkách jízdy,
- pokrok v účinnosti paliv u lehkých užitkových vozidel (dodávek) s cílem dosáhnout hodnoty 175 g emisí CO<sub>2</sub>/km do roku 2012 a 160 g emisí CO<sub>2</sub>/km do roku 2015,
- zvýšené používání biopaliv, která jsou šetrnější k životnímu prostředí.

Strategie Komise týkající se dalšího snižování emisí CO<sub>2</sub> mimo legislativní rámec měla podporovat dodatečné úsilí pro jiné druhy silniční dopravy (těžká užitková vozidla atd.), opatření členských států (zdanění v souvislosti s CO<sub>2</sub> a jiné daňové pobídky, zadávání veřejných zakázek, řízení dopravy, infrastruktura apod.) a chování spotřebitelů (informovaná volba při nákupu, zodpovědný způsob jízdy).

V oblasti poptávky a chování zahrnoval soubor opatření tyto prvky:

- zdanění,
- informace pro spotřebitele
- ekologickou jízdu.

#### **3.1. Dosažení cíle 120 g CO<sub>2</sub>/km v EU do roku 2012**

Zatímco hodnocení pokroku v provádění strategie je uvedeno v následujících oddílech, jednoznačné posouzení úspěšnosti plnění cíle do roku 2012 není možné. V průběhu provádění se změnil časový rámec i celkový cíl strategie. Hlavní prvek strategie, nařízení (ES)

č. 443/2009<sup>8</sup>, vstoupí v platnost v plném rozsahu až v roce 2015. Rovněž mnohá z dodatečných prováděcích opatření mají jiná data vstupu v platnost, obvykle po roce 2012. Dále byl do nařízení o emisích CO<sub>2</sub> z automobilů a následně do návrhu stejného nařízení pro lehká užitková vozidla zahrnut nový prvek dlouhodobé perspektivy, tj. cíl do roku 2020. Tato dlouhodobá vize by měla kompenzovat zdržení krátkodobých snížení. Je tedy zřejmé, že přes pokrok, jehož bylo dosaženo v provádění strategie, a očekávané další snižování emisí CO<sub>2</sub>, a to ještě předtím, než v plném rozsahu vstoupí v platnost všechna opatření, cíle v hodnotě 120 g CO<sub>2</sub>/km nebude v roce 2012 pravděpodobně dosaženo.

Následující oddíly této zprávy se zaměřují na podrobnější informace o pokroku u každého prvku strategie jednotlivě.

### 3.2. Dosažení cíle 130 g CO<sub>2</sub>/km u nových osobních automobilů

Tento cíl je stanoven nařízením (ES) č. 443/2009<sup>8</sup>. Průměr emisí vozového parku, jehož mají v období 2012–2015 všechny nové osobní automobily (vozidla kategorie M1) zaregistrované v EU dosáhnout, je 130 g CO<sub>2</sub>/km. V důsledku postupného zavádění cíl 130 g CO<sub>2</sub>/km vstoupí v platnost v plném rozsahu v roce 2015<sup>9</sup>. Z křivky limitních hodnot je patrné, že vozidlům s vyšší hmotností jsou povoleny vyšší emise nežli vozidlům s nižší hmotností, ale průměr pro celý vozový park je zachován. To je v souladu s cílem strategie, že právní rámec by měl zajistit z hlediska hospodářské soutěže nestranné a sociálně spravedlivé cíle snižování. Druhý cíl 95 g CO<sub>2</sub>/km, který je ve strategii uveden jako cíl k dalšímu zvážení, je součástí výhledu na rok 2020. Nové způsoby dosažení tohoto cíle by měly být stanoveny do roku 2013.

Tabulka 2: Průměrné emise CO<sub>2</sub> z nových osobních automobilů zaregistrovaných v Evropské unii (neupravené podle změn v postupu zkušebního cyklu)<sup>10</sup>

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
g CO <sub>2</sub> /km	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7

Podle údajů z monitorování v EU by se výrobcům mělo podařit dosáhnout cílů stanovených v nařízení (ES) č. 443/2009. Průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> z nových osobních automobilů registrovaných v EU-27 v roce 2009 činily 145,7 g CO<sub>2</sub>/km. Třebaže snížení v letech 2008 a 2009 by mohla být částečně důsledkem finanční a hospodářské krize a tzv. šrotovného<sup>11</sup>

<sup>8</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0443:CS:NOT>.

<sup>9</sup> Dosažení cíle 130 g CO<sub>2</sub>/km je rozloženo na období let 2012 až 2015, kdy by v roce 2012 mělo cíl splnit pouze 65 % nového vozového parku, v roce 2013 by to mělo být 75 %, v roce 2014 z 80 % a v roce 2015 by mělo být dosaženo 100 %.

<sup>10</sup> Specifické emise z nových osobních automobilů v této tabulce nejsou upraveny jako v tabulce 1 a obrázku 1, protože podle nařízení (ES) č. 443/2009 musí být hodnoty používány v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007.

<sup>11</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report\\_scrapping\\_schemes\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report_scrapping_schemes_en.pdf)  
Snižování emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů bylo v průběhu krize dosaženo s mimořádně vysokými náklady. Studie společnosti IHS Global Insight *Assessment of the Effectiveness of Scrapping Schemes for Vehicles: Economic, Environmental and Safety Impacts* dospěla k závěru, že: *Obecně, pokud výlučným důvodem šrotovného bylo snížení emisí, museli bychom tak jako většina ostatních studií konstatovat, že se jedná o nákladný nástroj k omezení emisí –*

zavedeného v několika členských státech, trend poklesu od roku 2000 je zřejmý. Systém monitorování rovněž ukazuje, že došlo ke zmenšení vozového parku v důsledku mírného snížení průměrného výkonu motoru, hmotnosti vozidel a obsahu válců v roce 2009. Může to být i výsledkem přijetí nařízení o emisích CO<sub>2</sub> z automobilů, které přimělo výrobce, aby se začali připravovat na dosažení souladu s novou normou pro CO<sub>2</sub>.

Dostupné údaje o registraci nových osobních automobilů naznačují, že průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> z 65 % nových osobních automobilů registrovaných v roce 2009 byly nižší než 130 g CO<sub>2</sub>/km. To znamená, že cíle na rok 2012 bylo v průměru dosaženo již v roce 2009. Ovšem to je pouze hodnocení evropského průměru. Podrobné hodnocení výrobců a jejich pokroku k dosažení průběžných cílů stanovených v nařízení (ES) č. 443/2009 na období 2012–2014 není na základě dostupných údajů ze stávajících systémů monitorování stanovených v rozhodnutí (ES) č. 1753/2000 možné. Další podrobnosti o údajích z roku 2009 obsahuje zpráva o sledování z roku 2009<sup>12</sup>, která se těmito aspekty zabývá podrobněji.

### 3.3. Klimatizační systémy

Cílem směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/40/ES ze dne 17. května 2006 o emisích z klimatizačních systémů motorových vozidel a o změně směrnice Rady 70/156/EHS<sup>13</sup> je snížit přímé emise některých fluorovaných skleníkových plynů z klimatizačních systémů montovaných do osobních automobilů (kategorie M1) a lehkých užitkových vozidel (N1, třída I).

Do roku 2011 předloží Komise návrh na snížení spotřeby paliva a dopadu emisí CO<sub>2</sub> z mobilních klimatizačních systémů. V roce 2008 proběhla v rámci přípravy návrhu konzultace a její výsledky jsou k dispozici na internetových stránkách Komise<sup>14</sup>. V současné době Komise vypracovává pro mobilní klimatizační systémy příslušný zkušební postup.

### 3.4. Systémy monitorování tlaku v pneumatikách

Nízký tlak v pneumatikách může zvýšit spotřebu paliva a emise CO<sub>2</sub> o 4 %, snížit životnost pneumatik o 45 % a způsobit dopravní nehodu. Vhodné systémy monitorování tlaku v pneumatikách by měly přispět k větší účinnosti spotřeby paliva a větší bezpečnosti.

Článek 9 nařízení (ES) č. 661/2009<sup>15</sup> stanoví povinné vybavení všech vozidel kategorie M1 (osobní automobily) systémy monitorování tlaku v pneumatikách. Všechny nové modely automobilů by měly být vybaveny systémy monitorování tlaku v pneumatikách do listopadu 2012 a všechny nové automobily do listopadu 2014. Systémy upozorní řidiče, jakmile tlak v pneumatice klesne o 20 % v porovnání se standardním provozním tlakem za tepla.

---

*alespoň pokud jde o obecné parametry koncepce z roku 2009. ... připišeme-li veškeré čisté finanční náklady na šrotovné výlučně na účet snížení emisí CO<sub>2</sub>, dospějeme odhadem k částce 1 100 EUR na ušetřenou tunu CO<sub>2</sub>.*

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2\\_monitoring.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm).

<sup>13</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006L0040:cs:NOT>.

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index_en.htm).

<sup>15</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0661:CS:NOT>.

Druhá etapa zavádění systémů monitorování tlaku v pneumatikách je v současné době předmětem jednání s členskými státy. To by zahrnovalo požadavek včasějšího upozornění (možná v okamžiku, kdy tlak v pneumatice klesne o 15 % v porovnání se standardním provozním tlakem za tepla). Pokud by byla druhá etapa schválena, nabyla by účinnosti zhruba tři roky po první etapě a zvýšila by možné úspory CO<sub>2</sub>.

### **3.5. Mezní hodnoty valivého odporu pneumatik pro nové osobní automobily**

Nařízení (ES) č. 661/2009<sup>15</sup> požaduje, aby do listopadu 2013 byly všechny nové modely aut vybaveny pneumatikami s nízkým valivým odporem. Tento požadavek bude do listopadu 2014 rozšířen na všechny nové automobily. Druhá etapa zavádění, s přísnějšími mezními hodnotami valivého odporu, bude platit pro nové modely automobilů od listopadu 2017 a pro všechny nové automobily od listopadu 2018.

Očekávané úspory paliva, které přinese větší využívání pneumatik s nižší spotřebou paliva, jichž bude dosaženo kombinací mezních hodnot valivého odporu pneumatik (nařízení (ES) č. 661/2009) a systému označování (nařízení (ES) č. 1222/2009, viz oddíl 3.9), se odhadují na 2,4 až 6,6 Mtoe (milionu tun ropného ekvivalentu) v roce 2020 v závislosti na tom, jak rychle proběhne transformace trhu. Snížení emisí CO<sub>2</sub> u všech typů vozidel by mělo dosáhnout výše 1,5 až 4 miliony tun ročně.

### **3.6. Ukazatele rychlostních stupňů**

Podle článku 11 nařízení (ES) č. 661/2009 musí být všechna vozidla kategorie M1 s referenční hmotností nepřesahující 2610 kg a vozidla, na něž bylo rozšířeno schválení typu podle nařízení (ES) č. 715/2007, opatřena ukazatelem rychlostních stupňů. Ukazatele rychlostních stupňů by do roku 2012 měly mít všechny nové modely automobilů a do roku 2014 všechny nové automobily.

Technický potenciál snížení CO<sub>2</sub>, jehož by mohlo být dosaženo díky zavedení ukazatelů rychlostních stupňů, se v případě 100% míry využití odhaduje na 6 %<sup>16</sup>. Je však třeba uznat, že skutečná snížení budou nižší, podle toho, jak budou na ukazatel reagovat řidiči.

### **3.7. Dosažení hodnoty 175 (160) g emisí CO<sub>2</sub>/km u nových lehkých užitkových vozidel**

Dne 28. října 2009 přijala Komise nový legislativní návrh (KOM/2009/0593 v konečném znění)<sup>17</sup> ke snížení emisí CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel (dodávek). Návrh je vypracován po vzoru právních předpisů o emisích CO<sub>2</sub> z osobních automobilů, včetně dvoufázového snižování emisí.

Pokud bude návrh přijat, účinek nařízení se projeví až po roce 2012, tedy po uplynutí lhůty stanovené pro cíl strategie 2007.

---

<sup>16</sup> Odhady TNO, uvedené ve stanovisku ACEA v průběhu veřejné konzultace o ukazatelích rychlostních stupňů.

<sup>17</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009PC0593:CS:NOT>.



### 3.8. Zvýšení používání biopaliv

Směrnice 2009/28/ES<sup>18</sup> stanoví pro členské státy závazné cíle dosažení 10% podílu energie z obnovitelných zdrojů v dopravě do roku 2020. Požaduje, aby státy vypracovaly akční plány, v nichž stanoví odhadované směry vývoje obnovitelných zdrojů energie včetně odvětví dopravy, a spolu se směrnicí 98/70/ES o jakosti benzínu a motorové nafty<sup>19</sup> stanoví kritéria udržitelnosti pro biopaliva, která zahrnují minimální úspory emisí skleníkových plynů na základě životního cyklu ve srovnání s benzinem a motorovou naftou.

Směrnice 98/70/ES byla revidována v roce 2009<sup>20</sup>. Zavedla požadavek, aby dodavatelé do roku 2020 snížili intenzitu skleníkových plynů z energie dodané pro silniční dopravu o 6 % (norma pro nízkouhlíková paliva), a zajistili tak optimální přínos biopaliv pro strategii z roku 2007. Možnost snížení emisí CO<sub>2</sub> u vozidel používajících biopaliva je rovněž uznána v nařízení (ES) č. 443/2009, jež dočasně povoluje 5% snížení u oznámených emisích z vozidel navržených tak, aby mohla používat směs benzínu s 85 % etanolu (E85), a to za určitých podmínek, např. při dodržení kritérií udržitelnosti pro biopaliva.

Podle údajů Eurostatu v roce 2008 podíl biopaliv na celkové konečné spotřebě benzínu a motorové nafty v EU-27 činil 3,5 % (10,1 Mtoe), což znamená zvýšení z 2,6 % v roce 2007. Bionafta tvořila 81 % celkového objemu používaných biopaliv ve srovnání s 18 % ETBE a ethanolu. Přetrvává určitá nejistota, pokud jde o skutečné úspory skleníkových plynů z biopaliv souvisejících s využíváním půdy, vzhledem k emisím skleníkových plynů, které s sebou nese nepřímá změna využívání půdy. Bez ohledu na tyto emise byly čisté úspory skleníkových plynů, kterých bylo v EU dosaženo z biopaliv uvedených na trh a spotřebovaných v roce 2007, spočítány na 14,0 milionu tun ekvivalentu CO<sub>2</sub><sup>21</sup>. Komise v současné době provádí přezkum dopadu nepřímé změny využívání půdy na emise skleníkových plynů<sup>22</sup>. Touto otázkou se bude zabývat zpráva a případně legislativní návrh.

### 3.9. Informace pro spotřebitele

Účelem směrnice 1999/94/ES je zajistit, aby informace vztahující se k úsporám paliv a emisím CO<sub>2</sub> nových osobních automobilů nabízených k prodeji nebo na leasing ve Společenství byly k dispozici spotřebitelům, a aby jim tak umožnily činit zsvěšená rozhodnutí.

Štítky s údaji o úspornosti pro všechny nové osobní automobily musí být vystaveny v místě prodeje. V místě prodeje musí být vystaveny údaje o oficiální spotřebě paliva a emisích CO<sub>2</sub> všech nových modelů osobních automobilů vystavených nebo nabízených k prodeji nebo na leasing. Každoročně se připravuje příručka pro spotřebu paliva a emise CO<sub>2</sub>. Veškerá propagační literatura musí obsahovat údaje o oficiální spotřebě paliva a konkrétních emisích CO<sub>2</sub> modelu osobního automobilů, kterého se týká. V řadě členských států kromě toho orgány a jiné organizace vedou internetové stránky, které uvádějí oficiální spotřebu paliva a emise

---

<sup>18</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů a o změně a následném zrušení směrnic 2001/77/ES a 2003/30/ES; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009L0028:CS:NOT>.

<sup>19</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0070:CS:NOT>.

<sup>20</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:01998L0070-20090625:CS:NOT>.

<sup>21</sup> KOM(2009) 192 v konečném znění.

<sup>22</sup> Informace k veřejné konzultaci jsou k dispozici na adrese: [http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010\\_10\\_31\\_iluc\\_and\\_biofuels\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010_10_31_iluc_and_biofuels_en.htm).

CO<sub>2</sub> nových modelů osobních automobilů na vnitrostátním trhu, často umožňující porovnávat různé modely nebo vyhledávat nejlepší vozidla dané třídy.

Některé členské státy spojují své štítky se zdaněním vozidel na základě CO<sub>2</sub> a zahrnují náklady na pohonné hmoty. Stále více členských států mění své štítky tak, aby obsahovaly určitý systém barevného rozlišení usnadňující pochopit výkon automobilu. Některé země navíc poskytují další informace související s náklady na provoz automobilu a příslušnou daní z vozidla<sup>23</sup>.

Směrnice je považována za užitečný nástroj zvyšování informovanosti a možná i podpory poskytované výrobcům, jež jim umožní prodávat více automobilů s nízkou spotřebou paliva, je však obtížné objektivně zhodnotit její přímý dopad. Směrnice bude podrobena revizi, aby se zvýšila účinnost systému, zejména aby se zlepšila srozumitelnost jejích nástrojů a zajistila snazší a širší dostupnost povinných informací.

Ve snaze zvýšit informovanost spotřebitelů se v některých členských státech zavádějí dobrovolné kodexy pravidel nebo pokynů pro uvádění prohlášení o vlivu na životní prostředí v reklamách na automobily. Tyto iniciativy jsou obvykle koordinovány sdruženími spotřebitelů nebo reklamních společností a jejich posláním je zajistit, aby propagační materiál byl v souladu s právními předpisy EU a s vnitrostátními právními předpisy.

Další informace pro spotřebitele poskytne systém označování pneumatik, který podle nařízení (ES) č. 1222/2009<sup>24</sup> vstoupí v platnost v roce 2012. Palivová účinnost (valivý odpor), přilnavost za mokra a vnější hluk odvalování budou u pneumatik vyznačeny podle tříd (stupnice A–G). Cílem je povzbudit spotřebitele, aby kupovali pneumatiky, které splňují ještě nižší limity než ty, které jsou stanoveny jako povinné.

Očekávané úspory paliva, které přinese větší využívání pneumatik s nižší spotřebou paliva, jichž bude dosaženo kombinací mezních hodnot valivého odporu pneumatik (nařízení č. 661/2009, viz oddíl 3.5) a systému označování (nařízení č. 1222/2009), se odhadují na 2,4 až 6,6 Mtoe (milionu tun ropného ekvivalentu) v roce 2020 v závislosti na tom, jak rychle proběhne transformace trhu. Snížení emisí CO<sub>2</sub> u všech typů vozidel by mělo dosáhnout výše 1,5 až 4 miliony tun ročně.

### **3.10. Zdanění**

V roce 2005 Komise předložila návrh směrnice<sup>25</sup>, podle níž by členské státy měly vypracovat novou koncepci svých daňových systémů pro osobní automobily. Cílem návrhu je mimo jiné posílit udržitelnost restrukturalizací výchozího základu poplatků za registraci a daňového základu silniční daně tak, aby zahrnovaly prvky přímo související s emisemi CO<sub>2</sub> z osobních automobilů v těch členských státech, které takové daně uplatňují. Cílem návrhu je pouze stanovit novou strukturu EU daní pro osobní automobily, nikoliv harmonizovat výši daní a poplatků nebo ukládat členským státům povinnost zavádět nové daně. Přestože návrh zatím

---

<sup>23</sup> <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies/download.do?language=fr&file=31259>.

<sup>24</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R1222:CS:NOT>.

<sup>25</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0261:CS:NOT>.

nebyl přijat, více než polovina členských států mezitím změnila své systémy zdanění automobilů a zavedla prvek související s emisemi CO<sub>2</sub> <sup>26</sup>.

V roce 2007 Komise předložila návrh na změnu směrnice o zdanění energie<sup>27</sup>, jejímž cílem je omezit narušení hospodářské soutěže ve zdanění paliv v EU a usilovat o další sblížení systémů zdanění benzínu a motorové nafty (tzv. „návrh pro motorovou naftu k obchodním účelům“). Návrh se zabýval zdaněním pohonných hmot používaných v dopravě k soukromým i obchodním účelům. Usiloval o omezení narušování hospodářské soutěže na vnitřním trhu v odvětví dopravy: dopravci působící v mezinárodním měřítku nebo se sídlem v blízkosti hranic se zemí s nízkým zdaněním využívají značných rozdílů ve výši vnitrostátních spotřebních daní z motorové nafty a čerpají pohonné hmoty v členských státech s nejnižšími daněmi, i když to pro ně někdy znamená zajištění (provozují tzv. palivovou turistiku), což má nepříznivý dopad na životní prostředí. Návrh Komise proto usiloval o omezení těchto rozdílů a tím i o snížení škod na životním prostředí. Pokud jde o používání k soukromým účelům, návrh zavedl princip, že motorová nafta k neobchodním účelům a bezolovnatý benzin by v zásadě měly být zdaněny na stejné úrovni a přinejmenším ve stejné výši jako motorová nafta pro obchodní účely.

Na základě posouzení dopadů a podpůrných studií by oba návrhy přispěly ke snížení emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů, protože by přes náklady na provoz vozidla působily na rozhodování a chování spotřebitele. Tyto návrhy však zatím nebyly přijaty.

Komise v současné době zvažuje celkovou revizi směrnice o zdanění energie<sup>28</sup> v rámci strategie Evropa 2020, jíž by podpořila cíle EU v boji proti změně klimatu a zajistila udržitelnější hospodářství založené na účinnějším využívání zdrojů.

V roce 2009 Komise financovala externí studii o zdanění služebních vozidel<sup>29</sup>. Služební vozidla (lehká osobní vozidla) tvoří zhruba 50 % prodeje nových osobních automobilů v EU. Studie konstatovala, že ke zvyšování emisí CO<sub>2</sub> přispívají pobídky k nakupování pohonných hmot a větších automobilů. Odhady zvýšení spotřeby pohonných hmot a emisí CO<sub>2</sub> uvedené ve zprávě se pohybují v rozmezí od 4 do 8 %. Studie dospěla k závěru, že systémy zdanění služebních vozidel používané v členských státech podle všeho působí proti záměru snížit emise CO<sub>2</sub> z osobních automobilů a silniční dopravy.

### 3.11. Ekologická jízda

V roce 2009 Komise financovala externí studii na téma vlivu informačních a komunikačních technologií (IKT) na energetickou účinnost v silniční dopravě (*Impact of Information and*

---

<sup>26</sup> Viz vývoj zdanění v Evropské unii na adrese: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_structures/2010/2010\\_full\\_text\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2010/2010_full_text_en.pdf) a daňové pokyny ACEA [http://www.acea.be/index.php/news/news\\_detail/acea\\_tax\\_guide\\_2010/](http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/acea_tax_guide_2010/).

<sup>27</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007PC0052:CS:NOT>.

<sup>28</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0096:CS:NOT>.

<sup>29</sup> Zdanění služebních vozidel: dotace, prosperita a životní prostředí [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_papers/taxation\\_paper\\_22\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf).

*Communication Technologies on Energy Efficiency in road transport*)<sup>30</sup>, která obsahovala odhady možných úspor pohonných hmot díky systémům založeným na IKT. Studie se zabývala třemi různými druhy systémů (ekologickým řešením, vyspělými systémy podpory řidiče a řešením na základě řízení dopravy) s ohledem na jejich vliv na snížení CO<sub>2</sub>. Ekologická jízda s podporou IKT prokázala možnost úspory energie až do výše 15 %. Toho lze dosáhnout poskytnutím aktuálních informací o spotřebě pohonných hmot, účinnosti spotřeby energie a správné volbě rychlostního stupně spolu s dodatečnými informacemi o dalším vývoji jízdy na základě podrobných údajů z map, jako je sklon vozovky, tvar zatáčky a provoz na silnici, např. omezení rychlosti a příkazy k zastavení. Hlavní překážkou je otázka reakce řidiče a tím i vysoká míra nejistoty, pokud jde o skutečné úspory CO<sub>2</sub>, což by mohlo vyřešit zavedení systémů, které automaticky zajišťují energeticky úsporný způsob jízdy. Dalšími slibnými systémy jsou režimy „plat, jak jezdíš“, jízda v kolonách (platooning) a technicky zdokonalené tempomaty.

Energeticky úsporná jízda založená na poučenosti řidiče (ekologická jízda) může pozitivně ovlivnit snížení emisí CO<sub>2</sub> v současných vozidlech, významnou překážkou je však nejistota, jak budou reagovat řidiči. Očekává se, že energeticky úsporné metody řízení a způsoby jízdy by mohly mít v omezené míře vliv na snížení emisí v dlouhodobém horizontu díky využití nejmodernějších technologií v automobilech. Lze očekávat, že tyto nové technologie umožní větší automatizaci technik ekologické jízdy a oslabí výhodnost provozních opatření. Současná generace hybridních vozidel má již například automatizované řazení, umožňuje zpětné získávání brzděné energie a nedovolí, aby motor zbytečně běžel naprázdno, a systémy kontroly tlaku v pneumatikách, které automaticky upozorní řidiče, že je v nich třeba doplnit vzduch, budou v budoucnu povinné.

#### 4. SOUHRNNÉ ZÁVĚRY

Cílem strategie obsažené ve sdělení KOM(2007) 19 v konečném znění bylo splnit cíl Společenství v hodnotě 120 g CO<sub>2</sub>/km do roku 2012 prostřednictvím právního rámce. Přestože jsme byli svědky významného snížení průměrných emisí CO<sub>2</sub> z nových osobních automobilů, zejména v letech 2008 a 2009, není pravděpodobně, že by se podařilo dosáhnout cíle strategie na rok 2012. Je jasné, že snížení emisí CO<sub>2</sub> v roce 2009 je částečně důsledkem hospodářské krize a skutečnosti, že výrobci automobilů využívají nové technologie, neexistuje však záruka, že výrazný pokles, k němuž došlo v tomto roce, bude pokračovat i poté, kdy dojde k oživení hospodářství.

Kromě toho, jak je uvedeno v oddíle 3.1, časový plán strategie byl změněn z rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady v průběhu spolurozhodovacího procesu pro přijetí nařízení (ES) č. 443/2009, kdy došlo k posunutí data vstupu nařízení v platnost v plném rozsahu do roku 2015 a zahrnutí cíle na rok 2020. Časový horizont přesahující rok 2012 je rovněž stanoven pro jiná opatření k provádění strategie.

Komise očekává, že bude dosaženo cílů na roky 2012–2015 stanovených v nařízení (ES) č. 443/2009 a že do roku 2015 se v důsledku regulačních opatření vyhlášených ve strategii podstatně sníží průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> z nových osobních automobilů.

---

<sup>30</sup>

[http://ec.europa.eu/information\\_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy\\_eff\\_study\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy_eff_study_final.pdf)

Celkově lze uvést, že jakkoli je málo pravděpodobné, že se podaří dosáhnout cíle na rok 2012, strategie a její prováděcí opatření sehrály důležitou roli v úsilí o snížení emisí CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel.

Tabulka 3: Pokrok v provádění strategie ke snížení emisí CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel

Dosažení cíle 130 g CO <sub>2</sub> /km u nových osobních automobilů	✓
Požadavky na minimální účinnost klimatizačních systémů	Probíhá
Vybavení systému přesného monitorování tlaku v pneumatikách	✓
Mezní hodnoty valivého odporu pneumatik	✓
Ukazatele rychlostních stupňů	✓
Dosažení hodnoty 175 (160) g emisí CO <sub>2</sub> /km u nových lehkých užitkových vozidel	Probíhá
Zvýšení používání biopaliv	✓
Zdanění	Probíhá v omezeném rozsahu
Informace pro spotřebitele	Probíhá v omezeném rozsahu
Ekologická jízda	Probíhá v omezeném rozsahu

## 5. DALŠÍ KROKY

### 5.1. STŘEDNĚDOBÁ OPATŘENÍ

Strategie pro čistá a energeticky účinná vozidla<sup>31</sup> stanoví plán na podporu rozvoje a využívání čistých a energeticky účinných („zelených“) vozidel. Všechny budoucí legislativní návrhy na snížení emisí CO<sub>2</sub> z nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel by měly vycházet ze zásady, že veškerá snížení musí být měřitelná, sledovatelná a přiřaditelná.

Konkrétní opatření související s oblastí působnosti strategie, která Komise plánuje na období 2010–2020, zahrnují přezkoumání možnosti dosažení cíle 95 g CO<sub>2</sub>/km do roku 2020 stanoveného v právních předpisech pro automobily a případně možnosti dosažení dlouhodobého cíle stanoveného v návrhu nařízení o snížení emisí CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel. Dále je Komise rozhodnuta navrhnout nový zkušební cyklus, který by přesněji odrážel podmínky skutečného provozu a s nimi související specifické emise CO<sub>2</sub> a spotřebu paliva.

<sup>31</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/energy-efficient/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/energy-efficient/index_en.htm)

Komise má rovněž v úmyslu zvážit možnost měření a osvědčení emisí CO<sub>2</sub> z těžkých užitkových vozidel. Pokud by tyto metody byly schváleny, Komise posoudí zavedení norem energetické účinnosti pro nová těžká užitková vozidla.

Komise bude také pokračovat v analýze životního cyklu využívání energie v motorových vozidlech. Posoudí, zda tento komplexní přístup „od zdroje ke kolu“ může být začleněn do dlouhodobých cílů pro motorová vozidla.

## 5.2. DLOUHODOBÁ VIZE

Z přípravných prací Komise na problematice snižování emisí uhlíku v dlouhodobém horizontu vyplývá, že má-li rozsah snižování CO<sub>2</sub> v ekonomice EU odpovídat cíli 2 °C, musí do roku 2050 ve srovnání s rokem 1999 dosáhnout zhruba 70% výše<sup>32</sup>. Odvětví dopravy se na tomto úsilí bude muset podílet významnou měrou. Emise skleníkových plynů ze silniční dopravy naopak od roku 1990 vzrostly o 26 %.

Evropská unie musí zlepšit svou energetickou účinnost a bezpečnost, omezit znečišťování ovzduší a zároveň si udržet svoje vedoucí postavení v boji proti klimatickým změnám. Vzhledem k tomu, že celkový objem emisí CO<sub>2</sub> souvisejících s dopravou i přes technický pokrok soustavně roste, je třeba silniční dopravě věnovat zvláštní pozornost. Bude zapotřebí většího úsilí, aby se udržitelná mobilita mohla stát realitou. Strategie, již se tato zpráva zabývá, se zaměřuje především na motorová vozidla uváděná na trh, neboť důležitým hlediskem je způsob, jakým budou užívána.

Zahrnutím dlouhodobého cíle na rok 2020 se posunula časová hranice prováděcích legislativních opatření strategie. Tato dlouhodobá vize je nezbytná s ohledem na potřebný rozsah snížení emisí a plánovací období odvětví. Umožní, aby se odvětví lépe připravilo na další postup ve snižování emisí CO<sub>2</sub>, a podobný postup byl proto zapracován i do návrhu nařízení předloženého Komisí, jež stanoví normy pro emise CO<sub>2</sub> pro lehká užitková vozidla.

Ve snaze umožnit větší jistotu plánování v automobilovém odvětví a zároveň zajistit, aby se dále snižovaly emise CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel, Komise rovněž zvažuje, že na základě důkladného posouzení dopadů navrhne cíl pro emise z osobních automobilů, jehož by mělo být dosaženo do roku 2025. Komise mimo jiné posoudí možnost dosažení cíle 70 g emisí CO<sub>2</sub>/km do roku 2025, jak ho navrhl Evropský parlament ve svém usnesení ze dne 24. října 2007 o strategii Společenství na snižování emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel P6-TA(2007)0469<sup>33</sup>. Další postup ke snižování emisí lze rovněž zvážit pro lehká užitková vozidla. Při zvažování dlouhodobých cílů na období po roce 2020 bude nutno zohlednit možnost tržního uplatnění alternativních zdrojů energie, zejména elektřiny.

---

<sup>32</sup> KOM(2010) 265 v konečném znění <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0265:FIN:CS:PDF>.

<sup>33</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=CS&reference=P6-TA-2007-0469>.