

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o sledování a vykazování emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel**

[COM(2017) 279 final – 2017/0111 (COD)]

(2018/C 081/13)

Zpravodaj: **Dirk BERGRATH**Spoluzpravodaj: **Mihai MANOLIU**

Konzultace	Evropský parlament, 15. 6. 2017 Rada, 22. 6. 2017
Právní základ	Čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná specializovaná sekce	Jednotný trh, výroba a spotřeba
Přijato ve specializované sekci	4. 10. 2017
Přijato na plenárním zasedání	18. 10. 2017
Plenární zasedání č.	529
Výsledek hlasování	188/0/3
(pro/proti/zdrželi se hlasování)	

**1. Závěry a doporučení**

1.1. Podle názoru EHSV musí být hlavními cíli evropské politiky jak vytváření nových pracovních míst, tak investice zaměřené na reindustrializaci Evropy, hospodářský růst, přechod na čistou energii, nové obchodní modely, špičkové technologie, ochranu životního prostředí a veřejné zdraví.

1.2. EHSV zastává názor, že provozovatelé dopravy promeškali příležitost snížit spotřebu paliva, které představuje čtvrtinu provozních nákladů, přičemž základním kritériem pro další nákupy je účinnost spotřeby; snížení spotřeby má za následek snížení výdajů na dovoz paliva. EU potřebuje vytvořit podmínky pro vydávání osvědčení, hodnocení účinnosti paliv, normalizaci v oblasti emisí a spotřeby. Tato potřeba se musí stát zdrojem inovací. Mezi výrobci vozidel existuje silná konkurence, kterou vyvolaly politiky a plány týkající se elektrických vozidel. Je nezbytné, aby odvětví dopravy sdílelo úsilí o snížení emisí společně se stavebnictvím, zemědělstvím a odvětvím odpadů.

1.3. Opatření EU je odůvodněno s ohledem na přeshraniční dopad změny klimatu a potřeby chránit jednotné trhy se službami v oblasti paliv, vozidel a dopravy. Roztříštěnost dopravního trhu a snížení jeho transparentnosti, rozdíly v právních předpisech a praxi, pokud jde o nejednotnost politik sledování, absence společné databáze údajů o sledování jsou jevy s velkými hospodářskými a sociálními důsledky.

1.4. EHSV vítá skutečnost, že návrh nařízení usnadňuje sledování a šíření informací o hodnotách emisí CO<sub>2</sub> nově registrovaných těžkých vozidel v EU a poskytuje spotřebitelům – ve většině případů malým a středním podnikům – transparentní informace o spotřebě.

1.5. EHSV vítá, že návrh nařízení zvolil třetí možnost smíšeného vykazování, protože to zajišťuje tok digitálních informací, sběr dat na vnitrostátní i na evropské úrovni a vede to k nízkým administrativním nákladům.

1.6. EHSV zdůrazňuje, že významné trhy, jako jsou Spojené státy americké, Kanada, Japonsko a Čína, zavedly v posledních letech ve formě norem pro spotřebu paliva a/nebo emisních norem opatření v oblasti certifikace a palivové účinnosti, aby stimulovaly inovace a rychle zlepšily účinnost vozidel. Konkurenceschopnost evropských výrobců těžkých vozidel proto závisí na dodržování těchto norem.

1.7. Ačkoli je pravda, že trh tlačí na výrobce, aby dále snižovali spotřebu paliva těžkých vozidel v EU, dopravní společnosti, jež jsou v převážné většině malými a středními podniky, se často potýkají s obtížemi při financování vyšších prodejních cen těžkých vozidel s vyšší palivovou účinností.

1.8. EHSV proto doporučuje, aby Komise při stanovování případných mezních hodnot emisí CO<sub>2</sub> pro těžká vozidla usilovala o nalezení vhodné rovnováhy mezi cíli, kterých lze dosáhnout v krátkodobém a střednědobém horizontu, a dlouhodobějším cílem silniční dopravy s nulovými emisemi. To znamená, že je nutné podpořit inovace v oblasti stávajících technologií, bez omezení investic do vozidel s nulovými emisemi.

1.9. EHSV se v této souvislosti domnívá, že doporučení obsažená v jeho stanovisku k závěrečné zprávě skupiny na vysoké úrovni CARS 21 lze uplatnit i na těžká vozidla, zejména pokud jde o časový harmonogram provádění.

1.10. EHSV zdůrazňuje úlohu veřejných investic a právních úprav, jež mají snížit emise v silniční dopravě, včetně těžkých vozidel.

1.11. EHSV zdůrazňuje, že jakékoli regulační opatření musí doplnit posílení politik zaměřených na snižování poptávky po silniční dopravě, včetně prostřednictvím vozidel přepravujících těžké náklady, a na přenesení poptávky na dopravu s nižšími emisemi skleníkových plynů, jako je například železniční, říční nebo jiný typ přepravy.

## 2. Úvod

2.1. Cílem návrhu nařízení je stanovit požadavky na sledování a vykazování emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel registrovaných v Evropské unii. Vztahuje se pouze na těžká vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu osob nebo zboží a na přípojná vozidla<sup>(1)</sup>.

2.2. Doprava a mobilita jsou pro evropské hospodářství a konkurenceschopnost zásadní. Tento význam se odráží v široké škále dalších politických rámcových podmínek, které mají výrazný vliv na toto odvětví. K podpoře odvětví dopravy a mobility slouží všechny úspěšné priority, jako je energetická unie, jednotný digitální trh a agenda pro zaměstnanost, růst a investice.

2.3. Hlavy států a předsedové vlád EU<sup>(2)</sup> stanovili v říjnu 2014 povinný cíl snížit do roku 2030 celkové emise vytvořené celým hospodářstvím EU o minimálně 40 % ve srovnání s úrovní v roce 1990. Tento cíl se opírá o celosvětové prognózy, které jsou v souladu se střednědobým cílem Pařížské dohody o změně klimatu (COP 21)<sup>(3)</sup>. Komise oznámila, že zavede normy pro palivovou účinnost nových těžkých vozidel.

2.4. V roce 2015 přinesl vývoz nákladních automobilů podle údajů průmyslu přebytek obchodní bilance ve výši 5,1 miliardy EUR. Toto odvětví je součástí automobilového průmyslu, který v Evropě vytváří 12,1 milionu přímých a nepřímých pracovních míst, tedy 5,6 % celkové zaměstnanosti v EU.

<sup>(1)</sup> Kategorie vozidel definované ve směrnici 2007/46/ES naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 385/2009: Vozidla kategorií M1, M2, N1 a N2 s referenční hmotností přesahující 2 610 kg, která nespádají do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007, všechna vozidla kategorií M3 a N3 a vozidla kategorií O3 a O4.

<sup>(2)</sup> Závěry Evropské rady ze dne 24. října 2014, EUCO 169/14, s. 2.

<sup>(3)</sup> FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1.

2.5. Strategie k vytvoření odolné energetické unie s pomocí progresivní politiky v oblasti změny klimatu z února 2015 <sup>(4)</sup> definuje přechod na energeticky účinné dekarbonizované odvětví dopravy jako jednu z hlavních priorit činnosti. Nyní se provádějí opatření vycházející z Pařížské dohody o změně klimatu a předložená v rámci strategie pro nízkoemisní mobilitu z července 2016 <sup>(5)</sup>. Investice do infrastruktury prováděné v souvislosti s investičním plánem pro Evropu mohou dát impuls pro budoucí čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu v Evropě.

2.6. V letech 1990 až 2014 rostly v EU emise CO<sub>2</sub> z užitkových vozidel mnohem rychleji než emise z osobních automobilů. V případě užitkových vozidel činilo toto zvýšení 25 % ve srovnání s pouhým 12 % nárůstem emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů. V současné době vytvářejí nákladní automobily a autobusy přibližně jednu čtvrtinu emisí CO<sub>2</sub> ze silniční dopravy v EU. Tento podíl nákladních automobilů a autobusů se stále zvyšuje, zatímco emise z osobních automobilů a dodávek klesají v důsledku stále přísnějších mezních hodnot emisí CO<sub>2</sub>.

2.7. V současné době je podle zkušební cyklu na dlouhé vzdálenosti spotřeba paliva běžného evropského 40tunového tahače s pohonem 4×2 s návěsem přibližně 33,1 l/100 km na silnicích a dálnicích. Ve zkušebním cyklu „urban delivery“ je spotřeba paliva běžného evropského nákladního automobilu s pohonem 4×2 o hmotnosti 12 tun přibližně 21,4 l/100 km <sup>(6)</sup>.

2.8. Těžká vozidla se obvykle vyrábějí v několika etapách; ve většině případů se jedná o vozidla vyráběná na přání zákazníka. Podvozek sestaví jeden výrobce a jiný výrobce ho poté opatří karosérií. Dopad na spotřebu paliva a tím i na emise CO<sub>2</sub> konečného vozidla proto ovlivňují různí výrobci.

2.9. Zákazníci těžkých vozidel jsou převážně provozovatelé přepravy zboží. Náklady na pohonné hmoty mohou pro ně znamenat více než čtvrtinu provozních nákladů a palivová účinnost je primárním kritériem nákupu. Zatímco palivová účinnost těžkých vozidel se v posledních desetiletích zlepšila, mnohé z více než půl milionu přepravních společností, které se z velké části řadí k malým a středním podnikům, stále nemají přístup ke standardizovaným informacím pro hodnocení technologií palivové účinnosti a srovnávání nákladních automobilů, aby se při nákupu mohly rozhodovat s nejlepší informovaností a mohly snižovat své palivové náklady. Situaci zhoršuje také absence společně dohodnuté metodiky pro měření spotřeby paliva.

2.10. Absence transparentnosti trhu znamená menší tlak na výrobce těžkých vozidel v EU, aby se neustále snažili zvyšovat účinnost vozidel a investovali na globálně konkurenčním trhu do inovací. Existuje tak riziko, že zpracovatelský průmysl EU ztratí v oblasti energetické účinnosti vozidel svou vedoucí úlohu.

2.11. Transparentnost palivové účinnosti a emisí CO<sub>2</sub> z vozidel by rovněž napomohla posílení hospodářské soutěže na trhu EU, na němž Komise v roce 2016 odhalila kartel tvořený několika výrobci těžkých automobilů, který fungoval mezi lety 1997 a 2011.

### 3. Návrh nařízení

3.1. Navrhované nařízení je součástí balíčku s názvem „Evropa v pohybu“, jehož cílem je zvýšit bezpečnost silničního provozu, podpořit spravedlivější systém mýtného, snížit emise CO<sub>2</sub>, znečištění ovzduší, dopravní zácpy a administrativní zátěž pro podniky, bojovat proti nelegálnímu zaměstnávání a za slušné pracovní podmínky s odpovídajícím časem odpočinku pro pracovníky.

3.2. Z dlouhodobého hlediska budou mít tato opatření pozitivní dopad nejen na odvětví dopravy: budou podporovat zaměstnanost, hospodářský růst a investice, přispějí k posílení sociální spravedlnosti, rozšíří možnosti volby pro spotřebitele a Evropě jasně ukážou cestu vpřed ke snížení emisí.

<sup>(4)</sup> COM(2015) 80 final.

<sup>(5)</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>(6)</sup> Delgado, O., Rodríguez, F., Muncrief, R., *Fuel efficiency technology in European heavy-duty vehicles: Baseline and potential for the 2020–2030 timeframe*, International Council on Clean Transportation, ICCT White Paper, Berlín, červenec 2017.

3.3. Během příštích 12 měsíců bude tento balíček doplněn o nové návrhy, které budou obsahovat emisní normy pro osobní automobily a lehká užitková vozidla a poprvé i pro těžká vozidla pro období po roce 2020. Tyto návrhy budou i nadále podporovat inovace, zvyšovat konkurenceschopnost, přispívat ke snížení emisí CO<sub>2</sub> a zlepšení kvality ovzduší a veřejného zdraví a zároveň budou zvyšovat bezpečnost silničního provozu.

3.4. Nedostatek informací bude napraven prostřednictvím simulačního softwaru, což je účinný nástroj pro výpočet spotřeby paliva a výdajů. Nové nařízení (schvalování typu) o certifikaci emisí CO<sub>2</sub> bude vycházet z údajů o individuálním výkonu, certifikovaného získávání a správy vstupních údajů.

3.5. Tento návrh nařízení provádí sdělení z roku 2014 o strategii pro snižování spotřeby paliva těžkých vozidel a jejich emisí CO<sub>2</sub>. Ve strategii pro těžká vozidla bylo oznámeno prováděcí opatření, které stanoví postup pro certifikaci emisí CO<sub>2</sub> z nových těžkých vozidel uváděných na trh EU vypočítaných pomocí simulačního nástroje VECTO, a legislativní návrh týkající se sledování a vykazování těchto emisí.

3.6. Vzhledem k tomu, že VECTO je pouze simulačním nástrojem, musí druhý balíček zahrnovat také testování spotřeby paliv v provozu, jak Komise zamýšlí učinit pro osobní automobily a lehká užitková vozidla. Rovněž je zapotřebí vyvinout metodiku pro odlišení poplatků za využívání infrastruktury pro nová těžká vozidla na základě emisí CO<sub>2</sub> (revize směrnice o evropské dálniční známce a směrnice o energetické účinnosti).

3.7. EHSV vyzývá Komisi a členské státy, aby se dohodly, že třetím stranám (výzkumným ústavům, dopravním společnostem, nevládním organizacím) zaručí přístup k oficiálním údajům VECTO o spotřebě paliva, aby mohly být ověřeny nezávislými testy. Aby nedocházelo k opomenutím a nesrovnalostem, je vyžadována kontrola kvality a ověřování předávaných údajů. Při této kontrole je nutné dodržovat základní práva.

3.8. Tento návrh též provádí evropskou strategii pro nízkoemisní mobilitu z roku 2016, jejíž cíle zahrnují snížení emisí skleníkových plynů v silniční dopravě v roce 2050 alespoň o 60 % ve srovnání s úrovní z roku 1990 a výrazné snížení emisí látek znečišťujících ovzduší. Strategie rovněž uvádí, že Komise urychlí analýzu možností návrhu norem pro emise CO<sub>2</sub> s cílem připravit legislativní návrh během mandátu této Komise.

3.9. Příslušné orgány členských států musí od roku 2020 za účelem sledování vždy do 28. února každého roku předložit údaje o nových vozidlech, které byly v předchozím roce poprvé registrovány v EU; stejně tak budou muset výrobci těžkých vozidel předkládat údaje o vozidlech vyrobených v předchozím kalendářním roce. Druh předávaných údajů je uveden v částech A a B přílohy I navrhovaného nařízení.

3.10. Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) spravuje jménem Komise centrální databázi obsahující předávané údaje, která bude přístupná veřejnosti (vyjma některých citlivých údajů).

3.11. Příslušné orgány a výrobci nesou odpovědnost za správnost a kvalitu údajů, které vykazují. Komise však může provést vlastní ověření kvality předávaných údajů a v případě potřeby přijmout nezbytná opatření k opravě údajů zveřejněných v centrálním registru. Malé a střední podniky nebo mikropodniky nemají žádné povinnosti přímého vykazování.

3.12. Komise vypracuje výroční zprávu analyzující údaje, které členské státy a výrobci předloží za předchozí kalendářní rok. Analýza bude obsahovat alespoň údaje o průměrné spotřebě paliva a emisích CO<sub>2</sub> vozového parku těžkých vozidel jako celku a u každého výrobce odděleně. Musí vzít také v úvahu údaje o zájmu o nové a pokročilé technologie snižování CO<sub>2</sub>, jsou-li takové údaje k dispozici.

3.13. Komise je zmocněna upravit prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci požadavky na údaje uvedené v přílohách navrhovaného nařízení a pozměnit postupy sledování a vykazování.

#### 4. Obecné připomínky

4.1. Evropský hospodářský a sociální výbor potvrzuje, stejně jako ve svých předchozích stanoviscích k legislativním návrhům Komise týkajícím se snižování emisí CO<sub>2</sub>, svoji podporu všem iniciativám EU, jejichž cílem je dosáhnout konkrétních cílů při omezování skleníkových plynů, což je zásadní otázkou v boji proti změně klimatu. V tomto smyslu tedy nelze přehlížet žádné rozumné opatření vedoucí ke snížení emisí i u lehkých užitkových vozidel, která představují více než 10 % vozového parku.

4.2. Volba nařízení jako legislativního nástroje se kromě toho zdá být nejvhodnější pro zajištění okamžitého respektování ustanovení, která budou přijata, čímž se zabrání narušení hospodářské soutěže, které by mohlo mít dopad na vnitřní trh.

4.3. Údaje o emisích CO<sub>2</sub> a spotřebě paliva se vypočítávají pomocí simulačního softwaru s názvem VECTO (Vehicle Energy Consumption calculation Tool – nástroj pro výpočet spotřeby energie vozidla).

4.3.1. Rozhodnutí o vývoji tohoto nástroje bylo přijato po zvážení dalších možností zkušebních postupů, včetně testování na zkušebním zařízení a dynamometru, a testování přímo ve voze v reálném provozu pomocí přenosných systémů měření emisí (PEMS). Mezi hlavní důvody, proč byla zvolena možnost simulace namísto jiných testovacích postupů, patřily:

- 1) srovnatelnost: výsledky zkoušek pro různé typy těžkých vozidel jsou přímo srovnatelné;
- 2) efektivita z hlediska nákladů: vysoké náklady na testovací zařízení ve srovnání se simulací;
- 3) schopnost vyrovnat se s vysokou mírou variability: výrobní série těžkých vozidel jsou velmi malé, protože vozidla jsou ve velké míře přizpůsobena požadavkům konečných uživatelů;
- 4) opakovatelnost: simulace poskytuje nejvyšší bodové ohodnocení, pokud jde o reprodukovatelnost testů;
- 5) přesnost: optimalizací jediné složky lze zjistit dosažení i malých úspor;
- 6) komplexnost: simulace může být použita k optimalizaci celkové konfigurace vozidla tak, aby se dosáhlo nižší spotřeby paliva, protože se při ní berou v úvahu všechny složky (kabina, pneumatiky, motor, převodovka atd.). Tento přístup byl potvrzen ve strategii pro těžká vozidla z roku 2014.

4.3.2. Povinnost stanovit a zpřístupnit údaje VECTO pro všechna nová těžká vozidla umožní kupujícím porovnávat různé modely vozidel, jednotlivé technologie vztahující se k pohonným hmotám a různé tvary karoserie – jeřáb, chladič prostor atd. – a porovnávat různé kombinace jednotlivých složek. Na rozdíl od osobních automobilů se různé modely těžkých nákladních vozidel používají velmi rozdílně v závislosti na karoserii, což vede k velkým rozdílům ve spotřebě paliva a emisích CO<sub>2</sub>. Možnost srovnávat navíc zvyšuje úroveň konkurence jak mezi výrobcí vozidel, tak mezi výrobcí karoserií.

4.3.3. EHSV vítá skutečnost, že návrh nařízení usnadňuje sledování a šíření informací o hodnotách emisí CO<sub>2</sub> nově registrovaných těžkých vozidel v EU a poskytuje spotřebitelům – ve většině případů malým a středním podnikům – transparentní informace o spotřebě.

4.3.4. Výbor si je vědom toho, že měření emisí v reálném provozu (Real Driving Emissions – RDE) s využitím přenosného systému měření emisí (Portable Emission Measurement System – PEMS) je vhodnější než systém pro měření emisí pomocí zkušebního zařízení nebo – jak se zde navrhuje – prostřednictvím simulačního programu. Po zavedení a vyhodnocení zkušeností se systémem VECTO by Komise měla zvážit, zda je pro těžká vozidla proveditelné měření typu RDE, a pokud ano, jakým způsobem by se mělo provádět.

4.4. Komise při posuzování dopadů ověřila tři možnosti sběru dat a vykazování Evropské agentuře pro životní prostředí (EEA): 1) vykazování ze strany vnitrostátních orgánů; 2) vykazování ze strany výrobců těžkých vozidel a 3) smíšené vykazování ze strany vnitrostátních orgánů a výrobců.

4.4.1. EHSV vítá, že návrh nařízení zvolil třetí možnost smíšeného vykazování, protože to zajišťuje tok digitálních informací, sběr dat na vnitrostátní i na evropské úrovni a vede to k nízkým administrativním nákladům.

4.4.2. EHSV vítá skutečnost, že údaje nahlášené Komisi příslušnými vnitrostátními orgány a výrobci těžkých vozidel budou veřejně dostupné. EHSV vítá z důvodu ochrany osobních údajů a ochrany hospodářské soutěže skutečnost, že nebudou veřejně dostupná identifikační čísla vozidla (VIN) a data výroby konkrétních důležitých součástí (převodovka, nápravy a pneumatiky).

4.5. Podle názoru EHSV by bylo zajímavé začít uvažovat o poplatcích za užívání pozemních komunikací těžkými vozidly na základě emisí CO<sub>2</sub>. Za tímto účelem by měly být údaje v centrálním registru (identifikační číslo vozidla a hodnoty emisí CO<sub>2</sub>) provázány s registračními údaji (registračním číslem) a poté sdíleny se subjekty, které spravují poplatky za užívání pozemních komunikací.

4.5.1. EHSV v minulosti opakovaně vyjádřil<sup>(7)</sup> spokojenost s úmyslem Komise zavést na evropské úrovni jednotný systém poplatků za užívání pozemních komunikací založený na zásadě „znečišťovatel platí“. Jednotný systém poplatků za užívání pozemních komunikací řízený veřejnými orgány by byl rovněž užitečný z hlediska ochrany údajů.

4.6. Komise považuje svůj návrh nařízení za nezbytné opatření k zavedení budoucích emisních norem pro těžká vozidla a zajištění jejich dodržování. Pro posuzování souladu s takovými budoucími normami je stejně jako v případě osobních automobilů a dodávek obzvláště potřebný systém pro sledování a vykazování.

4.6.1. V roce 2009 byly v EU zavedeny povinné mezní hodnoty emisí CO<sub>2</sub> pro osobní automobily a v roce 2011 i pro dodávky, zatímco těžká nákladní vozidla srovnatelným mezním hodnotám emisí CO<sub>2</sub> dosud nepodléhají. Očekává se však, že Komise v roce 2018 předloží legislativní návrh, který zavede povinné mezní hodnoty emisí CO<sub>2</sub> i pro tento typ vozidel.

4.6.2. Významné trhy, jako jsou Spojené státy americké, Kanada, Japonsko a Čína, zavedly v posledních letech ve formě norem pro spotřebu paliva a/nebo emisních norem opatření v oblasti certifikace a palivové účinnosti, aby stimulovaly inovace a rychle zlepšily účinnost vozidel. Konkurenceschopnost evropských výrobců těžkých vozidel proto závisí na dodržování těchto norem.

4.7. Existuje totiž tlak trhu na výrobce, aby dále snižovali spotřebu paliva těžkých vozidel v EU: náklady na pohonné hmoty představují zdaleka největší podíl nákladů (asi 30 %) v nákladové struktuře dálkové přepravy zboží. Dopravní společnosti jakožto kupující těžkých vozidel mají proto především zájem o vozidla s co nejmenší spotřebou paliva.

4.7.1. Zkušenosti však ukazují, že ani zavedení nezávazných cílů, ani tržní síly nestačí, aby byla výrazně snížena spotřeba paliva, a tím následně i emise CO<sub>2</sub> nových vozidel.

4.7.2. V odvětví dopravy převládají malé a střední podniky. Jedním z nejdůležitějších problémů, kterým malé a střední podniky čelí, jsou potíže při získávání finančních prostředků. Dopravní společnosti se z tohoto důvodu často potýkají s obtížemi při financování vyšších prodejních cen těžkých vozidel s vyšší palivovou účinností.

4.7.3. EHSV proto doporučuje, aby Komise při stanovování případných mezních hodnot emisí CO<sub>2</sub> pro těžká vozidla usilovala o nalezení vhodné rovnováhy mezi cíli, kterých lze dosáhnout v krátkodobém a střednědobém horizontu, a dlouhodobějším cílem silniční dopravy s nulovými emisemi. To znamená, že je nutné podpořit inovace v oblasti stávajících technologií, bez omezení investic do vozidel s nulovými emisemi.

4.7.4. EHSV se v této souvislosti domnívá, že doporučení obsažená v jeho stanovisku k závěrečné zprávě skupiny na vysoké úrovni CARS 21<sup>(8)</sup> lze uplatnit i na těžká vozidla. Mezi tato doporučení patří i možnost nechat průmyslníkům čas na plné vyvinutí technologií, jež jsou nezbytné, aby bylo možné čelit přísnějším požadavkům, a nedošlo současně k významnému zvýšení cen výrobků a nakonec ke zpomalení rychlosti obnovy vozového parku.

<sup>(7)</sup> EESC-2017-02887 (viz strana 181 v tomto čísle Úředního věstníku), EESC-2017-02888 (viz strana 188 v tomto čísle Úředního věstníku), EESC-2017-03231 (viz strana 195 v tomto čísle Úředního věstníku).

<sup>(8)</sup> Úř. věst. C 10, 15.1.2008, s. 15.

4.7.5. Právní úpravu nových těžkých vozidel, tahačů, přípojných vozidel a motorů v USA lze v této souvislosti považovat za kladný příklad předběžného provádění. Od modelových let 2018 až 2027 zde bude zaváděna druhá fáze regulace, jež bude vycházet z norem úvodní první fáze pokrývajících modelové roky 2014–2018.

4.8. EHSV zdůrazňuje úlohu veřejných investic a právních úprav, jež mají snížit emise v silniční dopravě, včetně těžkých vozidel.

4.8.1. Jednou z možností do budoucna by mohl být tzv. systém „e-highway“, v němž by byly hybridní nákladní automobily napájeny z nadzemního elektrického vedení instalovaného na hlavních koridorech pro nákladní dopravu podobným způsobem, jako je tomu v současnosti u tramvají, vlaků či trolejbusů. Nákladní automobily by po připojení k elektrické síti mohly fungovat zcela na elektrický pohon. Pokud by se vozidlo dostalo mimo dosah sítě, fungovalo by na naftový pohon nebo na elektrické baterie instalované ve voze.

4.8.2. Potenciál snížit emise CO<sub>2</sub> o přibližně 10 % má jízda nákladních automobilů v konvoji. Nákladní automobily si za využití nejnovějších technologií pro připojení a asistenci udržují mezi sebou při jízdě krátkou předem definovanou vzdálenost. Vozidlo v čele konvoje je vedoucím vozidlem. Pokud brzdí, brzdí i všechna ostatní vozidla v konvoji. Reakční doba je prakticky stejná pro všechna nákladní vozidla. Jízda v konvoji by snížila spotřebu paliva a zvýšila bezpečnost, ale vyžadovala by změny právních předpisů.

4.8.3. Směrnice (EU) 2015/719<sup>(9)</sup> konečně zavedla nové změny v předpisech pro těžká vozidla, jež na evropské silnice umožní zavádět aerodynamičtější vozidla s lepší energetickou účinností a nižšími emisemi. Změny se týkají výjimek z maximální celkové délky těžkých vozidel a umožňují, aby stávající nákladní vozidla byla dodatečně vybavena zadními aerodynamickými křídélky a nová nákladní vozidla měla kromě těchto dodatečných aerodynamických prvků také zaoblenější a delší kabinu. Výrobci přípojných vozidel však hlásí problémy s registračními orgány při uplatňování těchto nových předpisů.

4.9. EHSV zdůrazňuje, že jakékoli regulační opatření musí doplnit posílení politik zaměřených na snižování poptávky po silniční dopravě, včetně prostřednictvím vozidel přepravujících těžké náklady, a na přenesení poptávky na dopravu s nižšími emisemi skleníkových plynů, jako je například železniční, říční nebo jiný typ přepravy.

V Bruselu dne 18. října 2017.

*předseda*  
Evropského hospodářského a sociálního výboru  
Georges DASSIS

<sup>(9)</sup> Úř. věst. L 115, 6.5.2015, s. 1.