



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 7.2.2007
KOM(2007) 19 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

Výsledky preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel

{SEK(2007) 60}

{SEK(2007) 61}

1. ÚVOD

EÚ je na čele medzinárodného úsilia v boji proti zmene klímy a musí zabezpečiť zníženie emisií skleníkových plynov, k čomu sa zaviazala na základe Kjótskeho protokolu. Komisia v januári 2007 navrhla¹, aby „EÚ v kontexte medzinárodných rokovaní pokračovala v snahe o dosiahnutie cieľa, ktorým je zníženie emisií skleníkových plynov v rozvinutých krajinách do roku 2020 o 30 % (v porovnaní s úrovňami z roku 1990)“ a aby „EÚ už teraz prijala pevný nezávislý záväzok dosiahnuť zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2020 najmenej o 20 % (v porovnaní s úrovňami z roku 1990)“. V snahe zabrániť narušeniam a v záujme hospodárskej a sociálnej spravodlivosti musia všetky sektory prispieť k úsiliu znižovať emisie.

Automobily sú dôležitou súčasťou každodenného života veľkého počtu obyvateľov Európy a automobilový priemysel je významným zdrojom zamestnanosti a rozvoja v mnohých regiónoch EÚ. Používanie automobilov má však výrazný vplyv na zmenu klímy a produkuje približne 12 % z celkových emisií oxidu uhličitého (CO₂) ako hlavného skleníkového plynu pochádzajúceho z palív spotrebúvaných osobnými autami. Aj keď sa v technológii vozidiel dosiahli významné zdokonalenia – a to najmä v oblasti palivovej účinnosti, čo znamená súčasne zníženie emisií CO₂ – nestačí to na neutralizáciu účinkov zvýšenej dopravy a väčších áut. Kým EÚ ako celok znížila v rokoch 1990 – 2004 vlastné emisie skleníkových plynov o niečo menej ako o 5 %, emisie CO₂ z cestnej dopravy vzrástli o 26 %.

Na zasadnutí Európskej rady v júni 2006 sa preto opätovne jednomyselne potvrdilo², že „v súlade so stratégiou EÚ pre emisie CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel by priemerné emisie CO₂ z automobilov nového vozového parku mali dosiahnuť 140 g CO₂/km (v rokoch 2008/09) a 120 g CO₂/km (v roku 2012)“. Európsky parlament požaduje „politiku róznych opatrení na zníženie emisií z dopravy, vrátane záväzných hraničných hodnôt pre emisie CO₂ z nových vozidiel v rozmedzí 80 – 100 g CO₂/km pre nové vozidlá v strednodobom časovom horizonte, ktoré treba dosiahnuť prostredníctvom obchodovania s emisnými kvótami medzi výrobcami automobilov“³.

V akčnom pláne energetickej účinnosti z októbra 2006⁴ Komisia pripomenula, že „odhodlaná venovať sa energetickej účinnosti a emisiám CO₂ z áut, je pripravená, ak to bude potrebné, v roku 2007 navrhnuť právne predpisy, ktoré v súlade s dohodnutým cieľom EÚ komplexným a dôsledným prístupom zabezpečia, aby sa do roku 2012 dosiahol cieľ 120 g CO₂/km.“ V balíku o energii a klíme z januára 2007 Komisia zdôraznila, že „ďalšie opatrenia na riešenie emisií CO₂ z áut budú načrtnuté v pripravovanom oznámení, aby sa komplexným a dôsledným prístupom DO ROKU 2012 dosiahol cieľ 120 g CO₂/km. Takisto sa preskúmajú možnosti ďalších znižovaní po roku 2012“.

Pokiaľ by sa neprijali účinné opatrenia, v nadechádzajúcich rokoch by pokračoval nárast emisií z osobnej cestnej dopravy, čím by sa ohrozilo úsilie EÚ znižovať emisie skleníkových plynov v súlade s Kjótskym protokolom a s neskoršími dokumentmi a ostatné sektory, ktoré sú tiež

¹ KOM (2007) 2.

² Obnovená stratégia EÚ trvalo udržateľného rozvoja, Rada Európskej únie, 8.6.2006.

³ Rezolúcia Európskeho parlamentu „Vítazstvo v boji proti globálnym klimatickým zmenám“ (2005/2049(INI)).

⁴ KOM (2006) 545.

citlivé na medzinárodnú hospodársku súťaž, by museli znášať hlavné bremeno úsilia. Naopak, riešenie problému automobilových emisií prispeje k boju proti klimatickej zmene, zníži našu odkázanosť na dovážané palivo a zvýši kvalitu ovzdušia a tým aj zdravie európskych občanov. Kľúčom k dosiahnutiu tohto cieľa je zlepšenie palivovej účinnosti vo vozidlách spolu so zvýšeným využívaním alternatívnych palív, najmä biopalív.

Pokiaľ ide o palivá, Komisia navrhla⁵ zavedenie povinných požiadaviek smerujúcich k postupnej dekarbonizácii cestných palív prostredníctvom zmenenej a doplnenej smernice týkajúcej sa kvality palív⁶. Okrem toho nedávno oznámila⁷ implementáciu smernice o biopalivách a v krátkom čase prijme návrh na revíziu tejto smernice. V tomto oznámení Komisia takisto navrhuje opierať sa o zvýšené používanie biopalív ako o jeden z prvkov integrovaného prístupu k znižovaniu emisií CO₂ z automobilov. Pokiaľ ide o vozidlá, Komisia určila rad opatrení, ktoré by mohli prispieť k dosiahnutiu cieľov EÚ, najmä prísnejšie úrovne účinnosti palív pre osobné vozidlá a ľahké komerčné vozidlá, ako aj iné technologické zlepšenia. Toto oznámenie je základom pre výmenu názorov s inými európskymi inštitúciami a všetkými zainteresovanými stranami o implementovaní ďalšieho stupňa stratégie Spoločenstva v oblasti znižovania emisií CO₂ a zlepšovania účinnosti palív v ľahkých úžitkových vozidlách so zámerom dosiahnuť do roku 2012 cieľ EÚ 120 g CO₂/km⁸. Na základe záverov vyplývajúcich z týchto diskusií Komisia predloží Rade a Európskemu parlamentu, ak to bude možné, ešte v roku 2007, no najneskôr do polovice roku 2008, návrh legislatívneho rámca umožňujúceho dosiahnuť tento cieľ.

2. POLITICKÝ KONTEXT A STAV POKROKU

2.1. Potreba prijať opatrenia v sektore cestnej dopravy

2.1.1. Cestná doprava musí prispievať k riešeniu zmeny klímy

Na jar v roku 2005 Európsky parlament a Európska rada znovu potvrdili dlhodobý cieľ EÚ, ktorý spočíva v tom, že globálna povrchová teplota by nemala v porovnaní s predindustriálnymi úrovňami vzrásť o viac ako 2 °C, aby sa zabránilo nebezpečnej a nevratnej človekom spôsobenej zmene klímy. Európska rada tiež zdôraznila, že na podporu bezpečných dodávok energie a trvalo udržateľného využívania energie bolo potrebné posilniť riadenie na strane dopytu a zdokonaľiť účinnosť využitia energie, a to najmä v sektore dopravy⁹. Nedávne preskúmanie Bielej knihy dopravy¹⁰ zdôraznilo potrebu podporiť trvalo udržateľnú mobilitu, ktorá posilní konkurencieschopnosť v EÚ pri súčasnom znížení vplyvov dopravy na životné prostredie, pričom náklady sa odhadujú na 1,1 % HDP.

Cestná doprava je druhým najväčším sektorom emisií skleníkových plynov (GHG) v EÚ. Ostáva jedným z mála sektorov, ktorých emisie sa stále zvyšujú, čím sa ohrozuje pokrok

⁵ KOM (2007) 18.

⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES z 13. októbra 1998 týkajúca sa kvality benzínu a naftových palív, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 93/12/EHS (Ú. v. ES L 350, 28.12.1998), v znení zmien a doplnení.

⁷ KOM (2006) 845.

⁸ Ekvivalentný 4.5 l/100km pre vozidlá s dieselovými motormi a 5 l/100km pre vozidlá s benzínovými motormi.

⁹ Závery Predsedníctva zo zasadnutia Európskej rady konaného 23. a 24. marca 2006.

¹⁰ KOM (2006) 314.

dosahovaný inými sektormi. To pre EÚ sťažuje plnenie záväzkov vyplývajúcich z Kjótskeho protokolu a má negatívne dôsledky na konkurencieschopnosť určitých sektorov (napr. sektorov s vysokou spotrebou energie), ktoré sú citlivejšie na medzinárodnú hospodársku súťaž ako domáce činnosti a ku ktorým patrí aj cestná doprava.

Sledovať iba absolútne emisie v rozličných sektoroch nestačí. Musí sa posúdiť aj potreba opätovne zvážiť úsilie, ktoré vyvinuli rozličné sektory, a ich schopnosť znižovať emisie CO₂. Kým na prvý pohľad sa opatrenie v sektore cestnej dopravy môže javiť drahšie ako opatrenia v iných sektoroch, záverom viacerých štúdií je, že účinné opatrenia v sektore dopravy môžu byť nákladovo efektívnejšie ako niektoré opatrenia v iných sektoroch, ak sa zohľadnia aj opatrenia zamerané na zmenu správania spotrebiteľov¹¹. Okrem toho sa musí uplatňovať široko chápaný pojem „globálnej“ nákladovej efektívnosti, najmä s prihliadnutím na bezpečnosť dodávok energie, citlivosť na medzinárodnú hospodársku súťaž, dostupnosť pre spotrebiteľov a pozitívne odrazové účinky, akými sú vedúce postavenie v technológiách vyplývajúce z ambiciózných cieľov. Keďže emisie CO₂ a spotreba paliva sú úzko prepojené a cestná doprava prispieva 26,5 % k celkovej spotrebe energie v EÚ, zníženie emisií CO₂ z automobilov bude mať výrazný pozitívny vplyv na energetickú bezpečnosť EÚ.

Cestná doprava nie je zahrnutá do rozsahu pôsobnosti systému obchodovania s kvótami emisií skleníkových plynov v EÚ ustanoveného smernicou 2003/87/ES. Tento systém je založený na zásade priamych emisií¹², ktorá by sa v prípade cestnej dopravy musela uplatňovať na úrovni jednotlivých vlastníkov a boli by s ňou spojené vysoké správne administratívne náklady. Alternatívne by sa mohol zvážiť nepriamy prístup na úrovni výrobcov automobilov. Zahrnutie cestnej dopravy by v súčasnosti neumožnilo včasné splnenie cieľov stratégie (120 g CO₂/km do roku 2012), pretože akékoľvek úpravy SOEK EÚ okrem začlenenia leteckého priemyslu by mohli nadobudnúť účinnosť až od roku 1913, ako naznačila Komisia vo svojom nedávnom oznámení o preskúmaní SOEK¹³. Tento časový harmonogram zabezpečí zachovanie stabilného regulačného rámca pre existujúcich účastníkov trhu a poskytne dostatočný časový priestor na legislatívne úpravy schémy. Komisia tak preskúma možnosť začlenenia cestnej dopravy do alokácií tretieho obdobia.

Na základe týchto skutočností treba prijať opatrenia, ktorými sa zabezpečí, aby cestná doprava nepredstavovala pri boji proti zmene klímy prekážku, ale pomoc.

2.1.2. Zdokonalenia ľahkých úžitkových vozidiel sú potrebné

Emisie CO₂ z osobnej cestnej dopravy sú ovplyvnené širokým spektrom faktorov, ku ktorým patrí ponuka a dopyt po automobiloch, potreby individuálnej mobility, náklady na vlastníctvo automobilu, dostupnosť služieb alternatívnej verejnej dopravy atď. Skupina na vysokej úrovni pre hospodársku súťaž v automobilovom priemysle (CARS21)¹⁴ sa zišla so zámerom rozšíriť dialóg so zúčastnenými stranami o budúcich potrebách a úlohách automobilového priemyslu. Skupina vo svojej záverečnej správe z decembra 2005 výrazne podporila integrovaný prístup a zdôraznila potrebu „pracovať na ďalšom znížení emisií CO₂ z cestných vozidiel“.

¹¹ „Efektívnosť nákladov na zmiernenie emisií CO₂ v doprave – Výhľad a porovnanie s opatreniami v iných sektoroch“, CE Delft pre európsku konferenciu ministrov dopravy, OECD, apríl 2006.

¹² Podľa tejto zásady by príjemcami kvót by boli skutoční pôvodcovia emisií príslušného CO₂.

¹³ Pozri KOM (2006) 676, ods. 3.1.

¹⁴ „Konkurenčný automobilový regulačný systém pre 21. storočie“, CARS21 konečná správa, 2006. <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

Celosvetové úsilie znižovať emisie skleníkových plynov z cestných vozidiel existuje aj mimo EÚ. Spojené štáty americké, Kanada, Japonsko, Kórea, Čína a Austrália už majú regulatívne alebo dobrovoľné prístupy, z nich niektoré sú v súčasnosti predmetom skúmania zameraného na dosiahnutie ďalšieho pokroku v palivovej účinnosti a emisiách CO₂.

2.2. Doteraz dosiahnutý pokrok

Stratégia Spoločenstva bola doteraz založená na troch pilieroch, ktoré navrhla Komisia v roku 1995¹⁵ a následne ich podporili Rada a Európsky parlament¹⁶. Táto štruktúra umožňuje komplexnú integráciu opatrení zameraných na ponuku (dobrovoľné záväzky) a dopyt (označovanie a zdaňovanie) a bola prijatá po rozsiahlej analýze možností znížiť emisie CO₂ z automobilov.

2.2.1. Prvý pilier: dobrovoľné záväzky automobilového priemyslu

Dobrovoľné záväzky, ktoré prijali európske, japonské a kórejské združenia výrobcov automobilov sa týkajú cieľa 140 g CO₂/km do roku 2008 alebo 2009. Vo svetle zvyšujúcich sa obáv, týkajúcich sa pokroku priemyselného odvetvia v rámci tohto dobrovoľného prístupu, Komisia opätovane zdôraznila svoju pripravenosť zvážiť všetky opatrenia, vrátane legislatívnych, na dosiahnutie potrebného zníženia emisií CO₂.

2.2.2. Druhý pilier: informovanie spotrebiteľov

Smernicou o označovaní¹⁷ sa vyžaduje viditeľné umiestnenie štítku so spotrebou paliva a emisiami CO₂ na všetkých nových automobiloch, uverejnenie vnútroštátnych príručiek o palivovej účinnosti nových automobilov, vystavenie plagátov na predajných miestach a zahrnutie informácií o palivovej účinnosti do vytlačených reklamných prospektov. Smernica sa považuje za užitočný nástroj zvyšovania povedomia, jej vplyv však nie je viditeľný¹⁸, pretože štítky majú v jednotlivých štátoch výrazne rozdielnu kvalitu.

2.2.3. Tretí pilier: podpora automobilov s vysokou palivovou účinnosťou prostredníctvom finančných opatrení

Zdaňovanie ako tretí pilier stratégie môže významne prispieť k zníženiu nákladov na dosiahnutie zhody s cieľmi účinnosti, ale doterajšia úroveň jeho implementácie je neuspokojivá. Na úrovni EÚ Rada ešte neprijala návrh Komisie z júla 2005 na smernicu Rady¹⁹ zameraný okrem iného na začlenenie položky CO₂ do automobilových daní. Na vnútroštátnej úrovni prijali viaceré členské štáty finančné opatrenia na podporu nákupu automobilov, ktoré emitujú menej CO₂, ale výrazný vplyv týchto opatrení na priemerné emisie CO₂ z nových automobilov v EÚ sa nepreukázal.

¹⁵ KOM(95)689, konečné znenie, Závery Rady z 25. 6. 1996, rezolúcia Európskeho parlamentu z 22. 9. 1997.

¹⁶ Výročné správy o účinnosti stratégie sú k dispozícii na adrese:
http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm

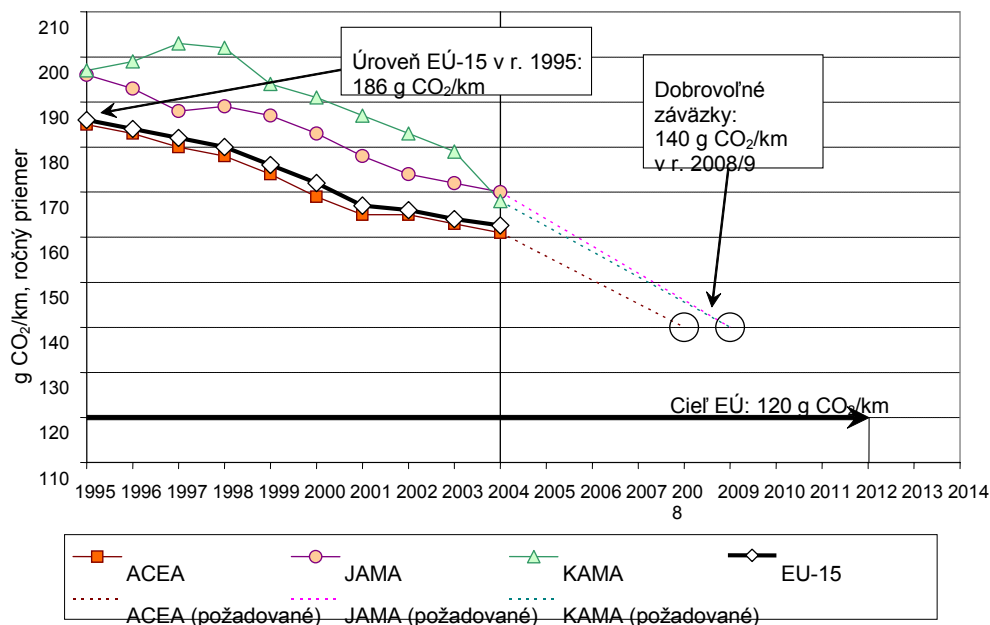
¹⁷ Smernica 1999/94/ES týkajúca sa prístupu spotrebiteľov k informáciám o spotrebe paliva a emisiách CO₂ z hľadiska marketingu nových osobných automobilov, Ú. v. ES L 12, 18.1.2000.

¹⁸ „Správa o účinnosti smernice 1999/94/ES o označovaní spotreby paliva na automobiloch a možnostiach zlepšenia“, ADAC pre Európsku komisiu, marec 2005.

¹⁹ KOM (2005) 261.

2.2.4. Poučenia zo súčasnej stratégie

Obrázok 1 – Priemerné emisie CO₂ v krajinách EÚ 15 z nového vozového parku v rokoch 1995 až 2004



Na základe skúseností získaných pri uskutočňovaní súčasnej stratégie²⁰ možno zdôrazniť viacero sporných bodov:

- Emisie z priemerného nového predaného automobilu dosahovali v roku 2004 163 g CO₂/km, čo je o 12,4 % menej ako východisková hodnota z roku 1995, 186 g CO₂/km²¹. V tom istom období **výrazne vzrástla veľkosť a výkonnosť nových automobilov predaných v EÚ**, pričom nárast cien bol menší ako inflácia.
- Zo skúmania vplyvu **obmedzených opatrení, ktoré zatiaľ prijali členské štáty na strane dopytu, vyplýva, že dosah označovania a fiškálnych opatrení bol zanedbateľný, pričom k najväčšiemu zníženiu emisií došlo v dôsledku zdokonalení v technológii automobilov.**
- Doteraz dosiahnutý pokrok sa do istej miery približuje k cieľu 140 g CO₂/km do rokov 2008/2009, ale **bez dodatočných opatrení sa dlhodobý cieľ EÚ, 120 g CO₂/km, do roku 2012 nesplní.** Keďže dobrovoľná dohoda nebola úspešná, Komisia pokladá za potrebné uchýliť sa k legislatívnemu prístupu a zdôrazňuje, že okrem navrhovanej legislatívy by mali aj orgány verejnej správy bezodkladne prijať opatrenia na udržanie znižovania emisií do rokov 2008/9, napríklad prostredníctvom daňových stimulov a ekologického verejného obstarávania.

²⁰ Úvodné údaje pre rok 2005 poukazujú na obmedzený ďalší pokrok.

²¹ EÚ -15.

3. CESTA VPRED

Z hľadiska množstva faktorov ovplyvňujúcich emisie z cestnej dopravy je potrebné prijať celý balík opatrení.

3.1. Dosahovanie dlhodobého cieľa EÚ 120 g CO₂/km

Kým toto oznámenie sa zameriava na zníženie emisií CO₂ prostredníctvom integrovaného prístupu - zlepšenie palivovej účinnosti v ľahkých úžitkových vozidlách (osobné automobily a ľahké nákladné vozidlá), iné technologické zlepšenia a využívanie biopalív -, neprejudikuje žiadne ďalšie opatrenia, ktoré Komisia môže navrhnúť v záujme riešenia vplyvu cestnej dopravy na zmenu klímy. Nedávno preskúmaná dopravná politika EÚ obsahuje iniciatívy na podporu prechodu na trvalo udržateľnejšie spôsoby dopravy, a to najmä v mestských oblastiach, a na vypracovanie metodiky EÚ pre poplatky za dopravnú infraštruktúru vrátane externých nákladov do roku 2008 s cieľom doplniť nedávnu revíziu smernice o „eurovinetách“²². V súlade s výhľadmi uvedenými v poslednej tematickej stratégii o mestskom prostredí²³ Komisia poskytne usmernenie o plánoch trvalo udržateľnej dopravy. Pokiaľ ide o zdaňovanie palív, v právnych predpisoch EÚ sa už stanovujú minimálne úrovne spotrebnej dane z paliva.

Komisia preskúmala množstvo opatrení zameraných špecificky na znižovanie emisií skleníkových plynov z ľahkých úžitkových vozidiel. Na základe rozsiahlych porád so zúčastnenými stranami a posúdenia vplyvov načrtla komplexnú stratégiu, ktorá je zameraná na ponuku aj dopyt a jej zámerom je dosiahnuť do roku 2012 cieľ Spoločenstva, ktorým je zníženie emisií na hodnotu 120 g CO₂/km.

V súlade s akčným plánom energetickej účinnosti prístup Komisie zaistí plný environmentálny prínos a súčasne vytvorí ekonomické príležitosti povzbudzovaním inovácií vo vozidlách najšetrnejších k životnému prostrediu a podporou konkurencieschopného automobilového priemyslu vytvárajúceho udržateľné pracovné miesta v rámci Spoločenstva. Stratégia takto vytvára podmienky pre sústavné zdokonaľovanie nad rámec cieľa Spoločenstva tak, aby sa splnili dlhodobé potreby EÚ naďalej znižovať emisie CO₂ v sektore dopravy.

Komisia zdôrazňuje, že zlepšenie palivovej účinnosti sa môže dosiahnuť rozličnými spôsobmi: ak sa pokračuje v súčasnom trende smerom k väčším a výkonnejším automobily, už existuje dostupná technológia schopná plniť úlohy palivovej účinnosti, ale výrobcovia a následne aj spotrebiteľia budú znášať dodatočné výrobné náklady. Alternatívne možno prijať konkrétne (fiskálne) opatrenia, aby sa dopyt spotrebiteľov ovplyvnil v prospech automobilov s účinnejším využitím paliva: tým by sa podporil trvalo udržateľnejší automobilový trh, v ktorom si výrobcovia môžu konkurovať na základe úrovne starostlivosti o životné prostredie a výrazne by sa znížili náklady na dosiahnutie zhody bez ohrozenia zlepšení pohodlia a bezpečnosti, ktorým sa spotrebiteľia tešili v minulom desaťročí. Členské štáty majú dôležitú zodpovednosť, a to hlavne v daňovej politike, premeniť čo najskôr túto alternatívu a udržateľnejší spôsob na skutočnosť. Čím skôr prikrôčia k akcii, tým ľahšie sa bude dosahovať

²² Smernica 1999/62/ES zo 17. júna 1999, o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999), v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES.

²³ KOM (2005) 446.

cieľ zníženia emisií CO₂. Daňové systavy môžu byť navyše vytvorené spôsobom neutrálnym z hľadiska príjmov, čo by nevedlo celkovo k ďalšiemu zaťaženiu spotrebiteľov, ale skôr odmenilo tých, ktorí si kúpia automobily s nízkymi emisiami, a penalizovalo nákupy menej účinných vozidiel.

3.2. Opatrenia zamerané na ponuku

Komisia bude pokračovať v integrovanom prístupe so zámerom dosiahnuť **do roku 2012 cieľ EÚ, 120 g CO₂/km**. Toto je možné dosiahnuť skombinovaním akcií EÚ a členských štátov. Komisia navrhne, pokiaľ možno v roku 2007, no najneskôr v prvom polroku 2008, **legislatívny rámec** pre dosiahnutie cieľa EÚ 120 g CO₂/km, pričom sa sústreďí na **povinné zníženie emisií CO₂ na cieľovú úroveň 130 g CO₂/km pre priemerný nový vozový park prostredníctvom technologických zlepšení motorov vozidiel** a zníženie o ďalších 10 g CO₂/km alebo jeho ekvivalent, ak to bude technicky potrebné, inými **technologickými zlepšeniami a zvýšeným používaním biopalív**, konkrétne:

- a) stanovenie požiadaviek na minimálnu palivovú účinnosť pre klimatizačné systémy,
- b) povinné vybavenie systémami presného sledovania tlaku v pneumatikách,
- c) stanovenie maximálnych hraničných hodnôt valivého odporu pneumatík v EÚ pre pneumatiky osobných automobilov a ľahkých nákladných vozidiel,
- d) použitie ukazovateľov zaraďovania prevodov s prihliadnutím na rozsah, v ktorom spotrebiteľia používajú takéto zariadenia v reálnych podmienkach jazdy,
- e) pokrok v palivovej účinnosti v ľahkých nákladných vozidlách (dodávkové vozidlá) so záväznými cieľmi 175 g CO₂/km do roku 2012 a 160 g CO₂/km do roku 2015,
- f) zvýšené používanie biopalív maximalizujúce úroveň starostlivosti o životné prostredie.

Uvedené prínosy sa budú dať merať, sledovať, vykazovať a nebude ich možné do znižovania emisií CO₂ započítať dvakrát.

Komisia súhlasí s tým, že legislatívny rámec implementujúci cieľ pre **priemerný nový vozový park** bude navrhnutý tak, aby zabezpečil, že ciele zníženia budú z hľadiska hospodárskej súťaže neutrálné a zo sociálneho hľadiska spravodlivé a udržateľné, a že tieto ciele budú objektívne odrážať rôznorodosť európskych výrobcov automobilov a vyhnú sa nespravodlivému narušeniu hospodárskej súťaže medzi výrobcami automobilov.

Legislatívny rámec bude **kompatibilný s celkovým zámerom dosiahnutia Kjótskych cieľov EÚ** a bude sa zakladať na **dôkladnom posúdení vplyvov**.

Takéto posúdenie vplyvov zohľadní prínosy a náklady rozličných možností v porovnaní s aktuálnou situáciou priemerných emisií CO₂, pričom zoberie do úvahy najnovšiu dostupnú technológiu environmentálnych zlepšení v oblasti výroby vozidiel.

3.3. Opatrenia orientované na dopyt/správanie

Okrem legislatívneho rámca stratégia Komisie v oblasti ďalšieho znižovania emisií CO₂ by mala povzbudiť **d'alsie úsilie** pri iných prostriedkoch cestnej dopravy (ťažké úžitkové vozidlá atď.), zo strany **členských štátov** (zdaňovanie súvisiace s CO₂ a iné fiškálne stimuly, využitie

verejného obstarávania, riadenie dopravy, infraštruktúra atď.) a **spotrebiteľov** (informovaný výber pri nákupe, zodpovedné správanie pri vedení vozidla).

3.3.1. Zdaňovanie²⁴

Zdaňovanie automobilov je silný nástroj ovplyvňovania rozhodnutia spotrebiteľov o nákupe. Dane môžu byť diferencované tak, aby podporili uvedenie palivovo účinných automobilov s nízkymi emisiami CO₂ na trh. To by mohlo významne podporiť snahy výrobcov automobilov splniť si záväzky dodávaním takýchto automobilov na trh. Komisia vypracovala návrh smernice Rady o zdaňovaní osobných vozidiel²⁵, ktorý je v súčasnosti v Rade a v Parlamente. **Komisia opäť vyzýva členské štáty, aby čo najskôr prijali tento návrh a prispôbili svoju daňovú politiku tak, aby sa ňou podporoval nákup palivovo účinných automobilov v celej EÚ, a aby sa ňou pomohlo výrobcom rešpektovať pripravovaný rámec palivovej účinnosti**, čím prispievajú svojím podielom k zníženiu emisií CO₂ z automobilov. Diferenciácia daní pre všetky automobily na trhu, ktorá má postupne prispieť k prechodu na automobily s relatívne nízkymi emisiami, by bola účinným nástrojom na zníženie nákladov na dosiahnutie zhody pre výrobcov.

Fiškálne stimuly²⁶ by boli tiež mocným povzbudením uvedenia najčistejších tried ľahkých úžitkových vozidiel na trh. Takéto stimuly by sa mali odvodzovať od spoločného vymedzenia pre celú EÚ uplatňovaného v Spoločenstve, aby nedošlo k roztriešteniu vnútorného trhu, mali by sa vzťahovať na všetky dôležité emisie a mali by zohľadňovať požiadavky v oblasti znečistenia ovzdušia a emisií skleníkových plynov. Na tento účel **by bolo treba definovať ľahké environmentálne zlepšené úžitkové vozidlo (LEEV)** ako vozidlo, ktoré jednak vyhovuje hraničným hodnotám emisií znečisťujúcich látok ustanoveným v príslušných právnych predpisoch pre nasledujúce obdobie, a ktorého emisie CO₂ navyše zostávajú pod určitou úrovňou. V súčasnosti by touto úrovňou mal byť cieľ Spoločenstva 120 g CO₂/km. Vymedzenie LEEV by malo byť predmetom pravidelného hodnotenia, aby zostalo zamerané na najpokrokovejšie vozidlá nového vozového parku.

3.3.2. Informovanosť spotrebiteľov

Komisia v roku 2007 prijme zmenený a doplnený návrh na zlepšenie efektívnosti smernice 1999/94/ES o označovaní palivovej účinnosti. Tento návrh sa okrem iného zameria na rozšírenie rozsahu systému označovania na ľahké nákladné vozidlá (N1), harmonizáciu dizajnu štítku a na zavedenie tried energetickej účinnosti s cieľom viac pozdvihnúť uvedomenie spotrebiteľov v čase nákupu automobilu. Pozornosť sa bude venovať aj definícii LEEV (pozri 3.3.1) a možnosti uvedenia na štítku ročných prevádzkových nákladov a tam, kde je to vhodné, aj úrovni dane z vozidiel, ako funkcií emisií CO₂ a spotreby paliva.

Popri informáciách pre spotrebiteľov môže nastať potreba prispôbiť spôsob ponuky automobilov tak, aby sa menej zameriavala na dynamickú výkonnosť vozidiel. Aby sa

²⁴ Všetky vybrané daňové opatrenia, ktoré môžu deformovať hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi vyžadujú predchádzajúce oznámenie Komisii pre schválenie štátnej pomoci.

²⁵ KOM (2005) 261.

²⁶ Takýto prístup bol rozvinutý s cieľom povzbudiť včasné uvedenie na trh automobilov, ktoré vyhovujú budúcim normám pre znečisťovanie ovzdušia emisiami – pozri napr. smernicu 98/69/ES a návrh na novú normu Euro 5 (KOM(2005) 683, konečné znenie).

zaručili rovnaké podmienky, treba koordinovať činnosť v rámci priemyslu. Výrobcovia automobilov sa vyzývajú, aby pred polovicou roku 2007 podpísali **dobrovoľnú dohodu o kódexe správnej praxe EÚ v oblasti marketingu automobilov a príslušnej reklamy** zameranú na podporu trvalo udržateľných štruktúr spotreby.

3.3.3. *Ekologické jazdenie*

Mnohé členské štáty už podporujú ekologické jazdenie prostredníctvom nácvikov a kampaní na zvýšenie ekologického povedomia. Komisia podporuje rozširovanie ekologického jazdenia prostredníctvom rôznych projektov²⁷ a mohla by uvažovať o začlenení požiadaviek na ekologické jazdenie do smernice o vodičských preukazoch²⁸. Ekologické jazdenie je však vedľajšie opatrenie podliehajúce vysokým neistotám, pokiaľ ide o možnosti skutočného zníženia emisií CO₂. Napriek tomu sa členské štáty vyzývajú na ďalšiu podporu ekologického jazdenia ako prostriedku na zvýšenie informovanosti o vplyvoch používania automobilov na zmenu klímy.

3.4. **Dlhodobá vízia**

Napokon, z hľadiska analýzy možnosti **stanovenia ambicióznejších dlhodobých cieľov** nad rámec súčasného cieľa Spoločenstva 120 g CO₂/km, sa bude naďalej podporovať výskum a vývoj zameraný na vývoj a demonštrovanie moderných technológií znižovania emisií CO₂. Na mobilizáciu všetkých zúčastnených strán, vypracovanie spoločnej vízie a zabezpečenie včasného, koordinovaného a účinného uplatňovania zdrojov výskumu s cieľom vyrovnávať sa s pretrvávajúcimi problémami cestnej dopravy a konkurencieschopnosti Európy sa zriadil Poradný výbor pre výskum cestnej dopravy v Európe (ERTRAC). **Komisia podporí úsilie výskumu o splnenie cieľa výskumu ERTRAC²⁹, ktorým je „zlepšenie účinnosti vozidiel, [ktoré] zabezpečí až 40 % zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov nového vozového parku v roku 2020“.** To by zodpovedalo priemerným emisiám z automobilov nového vozového parku 95 g CO₂/km.

4. **ZÁVER**

EÚ musí znížiť svoju závislosť od dovážanej ropy, znížiť znečisťovanie ovzdušia a zohrávať vedúcu úlohu v boji proti zmene klímy. Ak chce splniť svoje záväzky, ktoré prijala do roku 2012, prípadne aj dosiahnuť viac, musí znížiť emisie skleníkových plynov vo všetkých sektoroch.

Sektor osobnej automobilovej dopravy si vzhľadom na nepretržite sa zvyšujúce emisie, ktoré vznikajú napriek technologickému pokroku, zasluhuje osobitnú pozornosť. Na strane ponuky treba prijať opatrenia na pravidelné zlepšovanie výkonnosti dopravných systémov, a to najmä vozidiel, a na strane dopytu motivovať prechod na vozidlá s nižšou spotrebou.

Aj keď bude potrebné väčšie úsilie, aby sa trvalo udržateľná mobilita stala realitou, navrhovaná obnovená stratégia vytyčuje množstvo špecifických opatrení, ktoré predstavujú

²⁷ Pozri napr. ekologické jazdenie na adrese: http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm.

²⁸ Smernica Rady 91/439/EHS z 29. júla 1991 o vodičských preukazoch, Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, v znení zmien a doplnení.

²⁹ Pozri Program strategického výskumu ERTRAC, december 2004, dostupný na adrese: <http://www.ertrac.org/publications.htm>

komplexný prístup k zníženiu emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel. Podľa názoru Komisie by sa táto stratégia mala realizovať na všetkých úrovniach tak, aby sa vytvoril a urýchlil trend v prospech nových automobilov s nižšími priemernými emisiami. Neschopnosť rýchlo reagovať rýchlo preváži doterajšie úsilie a ohrozí alebo zdraží najbližšie dosiahnutie cieľa Spoločenstva 120 g CO₂/km a ďalší pokrok nad rámec tohto cieľa.

Preto Komisia navrhne pokiaľ možno v roku 2007, no najneskôr v prvom polroku 2008, legislatívny rámec EÚ na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel so zámerom dosiahnuť do roku 2012 cieľ EÚ 120 g CO₂/km. Návrh bude doplnený dôkladným posúdením vplyvov hlbšie odrážajúcim, do akej miery budú členské štáty schopné dosiahnuť u výrobcov automobilov súlad s povinnými cieľmi prostredníctvom opatrení prijatých na ovplyvnenie dopytu, predovšetkým v oblasti zdanenia.

V roku 2010 Komisia preskúma stav implementácie a možnosti ďalších opatrení, pomocou ktorých by sa dal stanovený cieľ EÚ prekročiť.