

SK

SK

SK



EURÓPSKA KOMISIA

Brusel, 10.11.2010
KOM(2010) 656 v konečnom znení

**SPRÁVA KOMISIE
EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE A HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU
VÝBORU**

**Správa o pokroku pri implementácii integrovaného prístupu Spoločenstva
na znižovanie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel**

**SPRÁVA KOMISIE
EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE A HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU
VÝBORU**

**Správa o pokroku pri implementácii integrovaného prístupu Spoločenstva
na znižovanie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel**

1. ÚVOD

Komisia 7. februára 2007 prijala oznámenie KOM (2007)19 v konečnom znení¹, v ktorom načrtla novú komplexnú stratégiu na zníženie emisií oxidu uhličitého z nových osobných automobilov a dodávkových vozidiel predávaných v Európskej únii. Následne sa v článku 13 nariadenia (ES) č. 443/2009² uložila Komisii povinnosť predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o pokroku dosiahnutom pri implementácii integrovaného prístupu Spoločenstva na znižovanie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel.

Táto správa obsahuje konečné zhodnotenie stratégie spred roku 2007 a preskúmanie pokroku dosiahnutého pri realizácii rozličných prvkov stratégie z roku 2007.

2. KONEČNÉ ZHODNOTENIE STRATÉGIE SPRED ROKU 2007

V období pred rokom 2007 bola stratégia Spoločenstva založená na troch pilieroch, ktoré Komisia vypracovala vo svojom oznámení z roku 1995³ a následne ich podporili Rada a Európsky parlament⁴. Táto štruktúra umožnila kombinácie opatrení zameraných ako na ponuku (dobrovoľné záväzky), tak aj na dopyt (označovanie štítkami a zdanenie).

Stratégia, podľa ktorej sa postupovalo pred rokom 2007, sa orientovala na ciele v rokoch 2008 a 2009, pričom údaje za tieto roky sa sprístupnili len nedávno. Zo štatistík a údajov z monitorovania opísaných v nasledujúcej časti vyplýva, že podľa očakávaní pri príprave stratégie 2007 sa ciele stratégie spred roku 2007 podarilo dosiahnuť len čiastočne.

Prvý pilier: dobrovoľné záväzky automobilového priemyslu

Dobrovoľné záväzky, ktoré si uložili európske (ACEA), japonské (JAMA) kórejské (KAMA) združenia automobilových výrobcov, sa vzťahujú na priemerné cieľové hodnoty automobilových emisií 140 gCO₂/km do roku 2008 (cieľ združenia ACEA) alebo do roku 2009 (cieľ združení JAMA a KAMA). V záväzkoch sa ustanovilo, že emisie CO₂ nových osobných automobilov sa budú merať podľa smernice Komisie 93/116/ES⁵, ktorá slúžila ako

¹ Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu - Výsledky preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0019:SK:NOT>

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov, Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009.

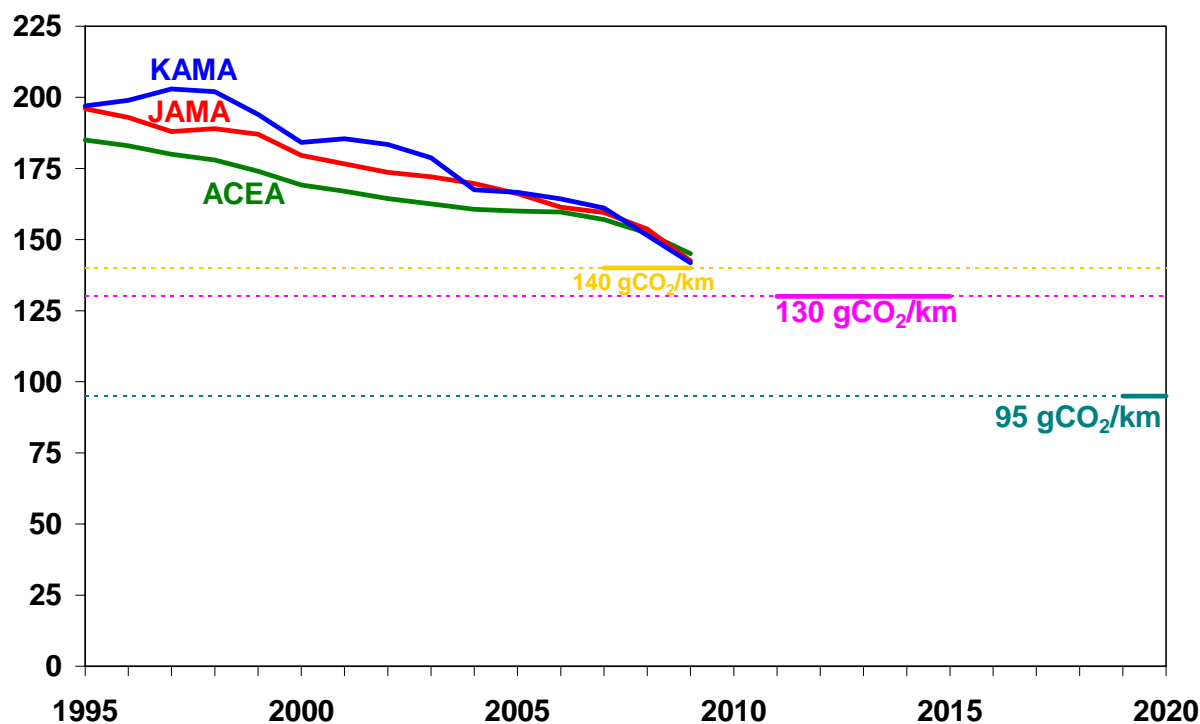
³ KOM(95) 689 Stratégia Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a zlepšenie úspory palív.

⁴ Závery Európskej rady z 25.6.1996 a uznesenie Európskeho parlamentu z 22.9.1997.

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

základ pri určovaní cieľov. Pri monitorovaní záväzkov sa musia vziať do úvahy zmeny, ktoré nastali v skúšobných postupoch od času, keď uvedená smernica nadobudla účinnosť, a musia sa opraviť hodnoty meraných emisií CO₂. Ide o opravu 0,7 % nadol a tento opravný koeficient sa použil aj pri hodnotení pokroku, ktorý dosiahli výrobné združenia ACEA, JAMA a KAMA⁶.

Graf 1: Vývoj emisií CO₂ z nových osobných automobilov podľa združenia výrobcov (zohľadnili sa zmeny vykonané v skúšobnom cykle)



Tabuľka 1: Priemerné emisie CO₂ z nových osobných automobilov podľa združenia výrobcov (zohľadnili sa zmeny vykonané v skúšobnom cykle)

gCO ₂ /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 základe najnovších údajov z monitorovania⁷ sa dá jednoznačne konštatovať, že cieľ na rok 2008 pre ACEA sa nepodarilo dosiahnuť. Na druhej strane JAMA a KAMA za predmetné obdobie dosiahli výrazné zníženie hladiny emisií CO₂ a takmer dosiahli svoj cieľ na rok 2009. Finančná a hospodárska kríza a s nimi súvisiace zmeny správania spotrebiteľov prispeli k zaznamenanému poklesu emisií v roku 2009.

⁶ Viac informácií o oprave vo výške 0,7 % je uvedených v dokumentoch KOM(2002) 693 v konečnom znení a KOM(2004) 78 v konečnom znení.

⁷ Systém monitorovania – ročné správy o emisiách CO₂ z nových osobných automobilov: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm.

Druhý pilier: informovanie spotrebiteľov

Posúdenie tohto aspektu sa nachádza v bode 3.9, pretože je súčasne prvkom stratégie 2007.

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

Tento aspekt sa posúdil v bode 3.10, pretože je súčasne prvkom stratégie 2007.

3. POKROK PRI IMPLEMENTÁCII STRATÉGIE 2007

Cieľom stratégie z roku 2007 bolo prostredníctvom legislatívneho rámca zameraného na opatrenia orientované na stranu ponuky dosiahnuť do roku 2012 v celom Spoločenstve cieľ 120 gCO_{2ekv.}/km. Balík opatrení obsahoval tieto prvky:

- pomocou zlepšených motorových technológií dosiahnutie pri priemernom novom vozovom parku cieľ 130 gCO₂/km,
- stanovenie požiadaviek na minimálnu palivovú účinnosť pre klimatizačné systémy,
- povinné vybavenie systémami presného monitorovania tlaku v pneumatikách,
- stanovenie maximálnych hraničných hodnôt valivého odporu pneumatík v EÚ pre pneumatiky osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel,
- použitie ukazovateľov radenia prevodových stupňov s prihliadnutím na rozsah, v ktorom spotrebiteľia používajú takéto zariadenia v reálnych podmienkach jazdenia,
- pokrok v oblasti palivovej účinnosti v ľahkých komerčných vozidlách (dodávkové vozidlá) s cieľmi 175 gCO₂/km do roku 2012 a 160 gCO₂/km do roku 2015,
- zvýšené používanie biopalív maximalizujúce výsledky v oblasti životného prostredia.

Okrem legislatívneho rámca by stratégia Komisie v oblasti ďalšieho znižovania emisií CO₂ mala podnieť ďalšie úsilie pri iných prostriedkoch cestnej dopravy (ťažké úžitkové vozidlá atď.), úsilie 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).

Balík opatrení obsahoval tieto prvky orientované na dopyt/správanie:

- zdaňovanie,
- informovanie spotrebiteľov,
- ekologické jazdenie.

3.1. Dosiahnutie cieľa EÚ 120 gCO₂/km v roku 2012

Posúdenie stavu implementácie stratégie je predmetom ďalšej časti, pričom však jednoduché zhodnotenie dosahovania cieľa na rok 2012 nie je možné. Pri jeho plnení sa pozmenil časový

horizont a hlavný cieľ stratégie. Najdôležitejší prvok stratégie, nariadenie (ES) č. 443/2009⁸, nadobudne plne účinnosť až v roku 2015. Takisto mnohé dodatočné vykonávacie opatrenia majú odlišné dátumy nadobudnutia účinnosti, väčšina z nich po roku 2012. Ďalej sa do nariadenia o emisiách CO₂ z automobilov zahrnul nový prvok s dlhodobou perspektívou (cieľ na rok 2020), ktorý sa zapracoval aj do návrhu rovnocenného nariadenia o ľahkých komerčných vozidlách. Táto dlhobojšia perspektíva by mala kompenzovať časový sklz pri krátkodobejších zníženiach. Z uvedených dôvodov je jasné, že napriek pokroku dosiahnutému pri implementácii stratégie a ďalšiemu očakávanému poklesu emisií CO₂, dokonca aj pred tým, ako nadobudnú účinnosť všetky opatrenia, nie je pravdepodobné, že by sa do roku 2012 podarilo dosiahnuť cieľ 120 gCO₂/km.

Ďalšie časti tejto správy obsahujú podrobnejšie informácie o pokroku pri jednotlivých prvkoch stratégie.

3.2. Dosiahnutie cieľa 130 gCO₂/km pri nových osobných automobiloch

Tento cieľ sa realizuje prostredníctvom nariadenia (ES) č. 443/2009⁸. Priemer vozového parku, ktorý sa v období rokov 2012 – 2015 má dosiahnuť pri všetkých nových osobných automobiloch (vozidlá kategórie M1) zaregistrovaných v EÚ, je 130 gCO₂/km. Z dôvodu mechanizmu postupného zavádzania nadobudne cieľ 130 gCO₂/km plne účinnosť až v roku 2015⁹. Z krivky hraničných hodnôt vyplýva, že pri vozidlách s väčšou hmotnosťou sú povolené vyššie emisie ako pri vozidlách s nižšou hmotnosťou bez toho, aby sa ovplyvnil priemer celého vozového parku, čo zodpovedá cieľu stratégie, že legislatívnym rámcom by sa mali zabezpečiť z hľadiska hospodárskej súťaže neutrálne a sociálne spravodlivé ciele zníženia. Druhá vytýčená cieľová hodnota 95 gCO₂/km, ohlásená v stratégii ako cieľ na zváženie, sa plánuje na rok 2020. Spôsoby dosahovania tohto cieľa sa bližšie určia do roku 2013.

Tabuľka 2: Priemerné emisie CO₂ z nových osobných automobilov zaregistrovaných v Európskej únii (zmeny vykonané v skúšobnom cykle sa nezohľadnili)¹⁰

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

Podľa údajov EÚ z monitorovania sú výrobcovia na dobrej ceste naplniť ciele stanovené v nariadení (ES) č. 443/2009. Priemerné špecifické emisie CO₂ nových osobných automobilov zaregistrovaných v EÚ-27 v roku 2009 sa pohybovali vo výške 145,7 gCO₂/km. Hoci časť zníženia emisií v roku 2008 a 2009 mohla byť spôsobená aj finančnou a hospodárskou krízou,

⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel

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

⁹ Cieľ 130 gCO₂/km sa postupne zavádza v období rokov 2012 – 2015, pričom v roku 2012 má tento cieľ spĺňať len 65 % nového vozového parku, v roku 2013 už 75 %, v roku 2014 80 % a od roku 2015 100 % nového vozového parku.

¹⁰ Špecifické emisie nových osobných automobilov v tejto tabuľke nie sú upravené (na rozdiel od tabuľky 1 a grafu 1), pretože v nariadení (ES) č.443/2009 sa vyžaduje použitie údajov podľa nariadenia (ES) č. 715/2007.

ako aj schémami šrotovného¹¹ vo viacerých členských štátoch, klesajúci trend od roku 2000 je očividný. Pri monitorovaní sa zaznamenal aj trend znižovania vozového parku, ktorý sa prejavil v miernom znižovaní priemernej výkonnosti motora, hmotnosti vozidla a objemu motora v roku 2009. Tento trend môže súvisieť aj s prijatím nariadenia o emisiách CO₂ z vozidiel, v ktorom sa výrobcom odporučilo, aby sa začali pripravovať na dodržiavanie novej normy pre emisie CO₂.

Z dostupných údajov o registrácii nových osobných automobilov vyplýva, že priemerné špecifické emisie CO₂ pri 65 % nových osobných automobilov zaregistrovaných v roku 2009 sa pohybovali na úrovni nižšej ako 130 gCO₂/km. To znamená, že z celkového hľadiska sa cieľ na rok 2012 podarilo dosiahnuť už v roku 2009, pričom to však platí len pre európsky priemer. Podrobné posúdenie výrobcov a ich pokroku pri dosahovaní dočasných cieľov vytýčených v nariadení (ES) č. 443/2009 na obdobie rokov 2012 – 2014 nie je možné bez údajov z existujúcich monitorovacích systémov zriadených podľa rozhodnutia (ES) č. 1753/2000. Viac informácií o údajoch za rok 2009 obsahuje správa o monitorovaní za rok 2009¹², v ktorej sú tieto aspekty podrobnejšie rozpracované.

3.3. Klimatizačné systémy

Cieľom smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/40/ES zo 17. mája 2006 o emisiách z klimatizačných systémov v motorových vozidlách, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/156/EHS¹³, je znížiť priame emisie určitých fluórovaných skleníkových plynov z klimatizačných systémov zabudovaných v osobných automobiloch (kategórie M1) a ľahkých komerčných vozidlách (N1, triedy I).

Komisia do roku 2011 predloží návrh na zníženie spotreby paliva a zmiernenie vplyvu emisií CO₂ z mobilných klimatizačných systémov. V rámci prípravy návrhu prebehli v roku 2008 verejné konzultácie, ktorých výsledky sú dostupné na webovej stránke Komisie¹⁴. V súčasnosti Komisia pracuje na vývoji vhodného skúšobného postupu pre mobilné klimatizačné zariadenia.

3.4. Systém monitorovania tlaku v pneumatikách

Nízky tlak v pneumatikách môže mať za následok 4 % nárast spotreby paliva a emisií CO₂, skrátenie životnosti pneumatík o 45 % a dopravné nehody. Vybavenie automobilov systémami monitorovania tlaku v pneumatikách (SMTP) by malo prispieť k vyššej palivovej účinnosti a posilneniu bezpečnosti.

¹¹ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report_scrapping_schemes_en.pdf
Znižujúce sa emisie z osobných automobilov sa dosiahli za veľmi vysoké náklady počas krízy. Hospodárska organizácia IHS Global Insight vo svojej štúdii *Assessment of the Effectiveness of Scrapping Schemes for Vehicles: Economic, Environmental and Safety Impacts* (Posúdenie účinnosti schém šrotovného vozidiel: hospodárske, environmentálne a bezpečnostné vplyvy) dospela k záveru, že: „Vo všeobecnosti sa dá konštatovať, že ak by jediným dôvodom schém šrotovného bolo zníženie emisií, museli by sme dospieť k záveru (ako aj väčšina ostatných štúdií), že sú nákladným mechanizmom na znižovanie emisií - minimálne z hľadiska všeobecných parametrov schém v roku 2009. [...] ak by sa celé čisté finančné náklady schém šrotovného pridelili len na znižovanie CO₂, znamenalo by to odhadovanú výšku nákladov 1 100 EUR za tonu ušetreného CO₂.“

¹² http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm

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

¹⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index_en.htm

V článku 9 nariadenia (ES) č. 661/2009¹⁵ sa ustanovuje povinné vybavenie všetkých vozidiel kategórie M1 (osobných automobilov) SMTP. Do novembra 2012 by mali byť vybavené SMTP všetky nové modely automobilov a do roku 2014 všetky nové automobily. Systémy upozorňujú vodiča na skutočnosť, keď tlak v pneumatikách klesne o 20 % v porovnaní s bežnou hodnotou tlaku zahriatej pneumatiky.

O druhej fáze požiadaviek zabudovania SMTP v súčasnosti prebiehajú diskusie s členskými štátmi. Konkrétne sa diskutuje o ešte skoršom varovaní (napríklad už vtedy, keď tlak v pneumatikách klesne o 15 % v porovnaní s bežnou hodnotou tlaku zahriatej pneumatiky). Ak sa v tejto otázke dosiahne dohoda, druhá fáza by sa začala približne tri roky po prvej fáze a zvýšili by sa vďaka nej potenciálne úspory CO₂.

3.5. Hraničné hodnoty valivého odporu pneumatík pre nové osobné automobily

V nariadení (ES) č. 661/2009¹⁵ sa vyžaduje, aby sa všetky nové modely automobilov vybavili pneumatikami s nízkym valivým odporom (PNVP) do novembra 2013, pričom do roku 2014 sa táto povinnosť rozšíri na všetky nové automobily. Druhá fáza s prísnejšími hraničnými hodnotami valivého odporu pneumatík sa bude vzťahovať na nové modely automobilov od novembra 2017 a na všetky nové automobily od novembra 2018.

Objem očakávanej úspory paliva v dôsledku intenzívnejšieho využívania pneumatík účinných z hľadiska spotreby paliva, ktorá sa dosiahne vďaka uplatňovaniu hraničných hodnôt valivého odporu pneumatík [nariadenie (ES) č. 661/2009] spolu s označovaním pneumatík [nariadenie (ES) č. 1222/2009, pozri oddiel 3.9], sa odhaduje na 2,4 až 6,6 Mtoe (milióna ton ekvivalentu ropy) v roku 2020 v závislosti od rýchlosti transformácie trhu. Očakávajú sa úspory CO₂ zo všetkých typov vozidiel v rozmedzí 1,5 až 4 milióny ton ročne.

3.6. Ukazovatele radenia prevodových stupňov

V článku 11 nariadenia (ES) č. 661/2009 sa vyžaduje, aby sa všetky vozidlá kategórie M1 s referenčnou hmotnosťou maximálne 2 610 kg a vozidlá, na ktoré sa v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 rozširuje pôsobnosť typového schvaľovania, vybavili ukazovateľmi radenia prevodových stupňov. Do novembra 2012 by ukazovatele radenia prevodových stupňov mali mať všetky nové modely automobilov a do roku 2014 všetky nové automobily.

Technický potenciál zníženia emisií CO₂ ukazovateľov radenia prevodových stupňov sa v prípade 100 % miery využívania odhaduje na 6 %¹⁶. Treba však poukázať na to, že v skutočnosti sa emisie znížia menej v závislosti od toho, do akej miery bude vodič na ukazovatele reagovať.

¹⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0661:SK:NOT>.

¹⁶ Odhad podľa TNO, citovaný združením ACEA v jeho stanovisku v rámci verejných konzultácií o ukazovateľoch radenia prevodových stupňov.

3.7. Dosiahnutie cieľa 175 (160) gCO₂/km pri nových ľahkých komerčných vozidlách

Komisia 28. októbra 2009 prijala nový legislatívny návrh (KOM/2009/0593 v konečnom znení)¹⁷ s cieľom znížiť emisie CO₂ z ľahkých komerčných vozidiel (dodávkové vozidlá). Návrh do veľkej miery vychádza z právnych predpisov o emisiách CO₂ z osobných automobilov vrátane dvoch fáz znižovania emisií.

Ak sa prijme, účinok nariadenia sa prejaví až v období po roku 2012, teda až po cieľovom dátume stratégie 2007.

3.8. Intenzívnejšie využívanie biopalív

V smernici 2009/28/ES¹⁸ sa členským štátom určili záväzné ciele tak, aby do roku 2020 v odvetví dopravy dosiahli 10 % podiel energie z obnoviteľných zdrojov. Vyžadujú sa v nej národné akčné plány, v ktorých sa na jednotlivé obdobia stanovujú orientačné podiely energie vyrábanej z obnoviteľných zdrojov aj v odvetví dopravy, a v súlade so smernicou 98/70/ES týkajúcou sa kvality benzínu a naftových palív¹⁹ sa v nej ustanovujú kritériá udržateľnosti pri biopalivách, ktoré zahŕňajú minimálne úspory emisií skleníkových plynov počas životného cyklu v porovnaní s benzínom a naftou.

Smernica 98/70/ES sa v roku 2009²⁰ zrevidovala a začlenila sa do nej požiadavka, aby dodávatelia paliva do roku 2020 znížili intenzitu emisií skleníkových plynov energie dodávanej na účely cestnej dopravy o 6 % (norma pre nízkouhlíkové palivá), a tým dosiahli optimálny príspevok biopalív k stratégii 2007. V nariadení (ES) č. 443/2009 sa počíta aj s možnosťou zníženia emisií CO₂ pri vozidlách využívajúcich ako pohonnú hmotu biopalivá a za určitých podmienok vrátane dodržiavania kritérií udržateľnosti biopalív sa v nej umožnilo dočasné 5 % zníženie oznamovaných emisií z vozidiel skonštruovaných na jazdu na zmes benzínu s 85 % etanolom (E85).

Podľa údajov Eurostatu narástol v EÚ-27 podiel biopalív na celkovej spotrebe benzínu a nafty v doprave z 2,6 % v roku 2007 na 3,5 % v roku 2008 (10,1 Mtoe). Bionafta predstavovala 81 % z celkovej spotreby biopalív v porovnaní s 18 % ETBE a etanolu. V dôsledku emisií skleníkových plynov súvisiacich s nepriamou zmenou využívania pôdy naďalej nie je jasné, aký objem emisií sa prostredníctvom biopalív, na získanie ktorých sa využíva pôda, naozaj podarí ušetriť. Bez zohľadnenia týchto emisií sa čistá úspora emisií skleníkových plynov v EÚ z biopalív, ktoré sa uviedli na trh a spotrebovali v roku 2007, vyčíslila na 14,0 milióna ton ekvivalentu CO₂²¹. Komisia v súčasnosti skúma vplyv nepriamych zmien využívania pôdy na objem emisií skleníkových plynov²². Táto otázka bude predmetom správy a prípadne aj legislatívneho návrhu.

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

¹⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie a o zmene a doplnení a následnom zrušení smerníc 2001/77/ES a 2003/30/ES;

¹⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009L0028:SK:NOT>

²⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0070:SK:NOT>

²¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:01998L0070-20090625:SK:NOT>

²² KOM(2009) 192 v konečnom znení

Verejná konzultácia dostupná na adrese: http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010_10_31_iluc_and_biofuels_en.htm

3.9. Informovanie spotrebiteľov

Cieľom smernice 1999/94/ES je zabezpečiť, aby sa informácie o spotrebe paliva v nových osobných automobiloch ponúkaných na predaj alebo lízing v Spoločenstve poskytovali spotrebiteľom tak, aby sa mohli informovane rozhodnúť.

Štítky o spotrebe palív všetkých nových automobilov musia byť vystavené v mieste predaja. Miesto predaja musí vystaviť aj oficiálne údaje o spotrebe paliva a o množstvách emisií CO₂ všetkých nových modelov osobných automobilov vystavených alebo ponúkaných na predaj alebo lízing. Každoročne sa vypracúvajú usmernenia týkajúce sa spotreby paliva a emisií CO₂. Všetka reklamná literatúra musí obsahovať oficiálne údaje o spotrebe paliva a údaje o špecifických emisiách CO₂ modelu osobného automobilu, na ktorý sa vzťahujú. Okrem toho orgány alebo iné organizácie viacerých členských štátov prevádzkujú webové stránky s oficiálnymi údajmi o spotrebe paliva a emisiách CO₂ nových modelov osobných automobilov uvádzaných na ich vnútroštátne trhy a často existuje aj možnosť porovnať rozličné modely alebo určiť najlepšie vozidlo svojej triedy.

Viaceré členské štáty na štítkoch uvádzajú skutočnosť, že zdaňujú vozidlá na základe emisií CO₂, a zahŕňajú aj náklady na palivo. Pozoruje sa zvýšená tendencia členských štátov uvádzať na svojich štítkoch aj systém farebných kódov ozrejmujuúcich výkon vozidla. Niektoré krajiny okrem toho poskytujú dodatočné informácie o nákladoch na prevádzku automobilu a o súvisiacej dani z vozidla.²³

Smernica sa považuje za užitočný nástroj pri informovaní verejnosti, ktorý prípadne pomáha aj výrobcovi predávať viac palivovo účinných automobilov, ale nie je jednoduché objektívne posúdiť jej priamy vplyv. Revízia smernice je naplánovaná s cieľom zefektívniť túto úpravu, predovšetkým zlepšiť jej čitateľnosť a pochopenie jej nástrojov a zabezpečiť jednoduchší a univerzálnejší prístup k záväzným informáciám.

V záujme zvyšovania informovanosti spotrebiteľov zaviedli niektoré členské štáty dobrovoľné kódy správania alebo usmernenia pri používaní údajov vzťahujúcich sa na životné prostredie v reklamách na automobily. Tieto iniciatívy väčšinou koordinujú skupiny spotrebiteľov alebo reklamné združenia a sú zamerané na to, aby reklamné materiály dodržiavali právne predpisy EÚ a vnútroštátnu legislatívu.

Dodatočné informácie získajú spotrebiteľia vďaka schéme označovania pneumatík, ktorá nadobudne účinnosť v roku 2012, ako sa vyžaduje v nariadení (ES) č. 1222/2009²⁴. Prostredníctvom stupnice (od A po G) sa budú uvádzať údaje o pneumatikách, a to palivová účinnosť (valivý odpor), príľnavosť pneumatík na mokrom povrchu a vonkajší hluk valenia. Cieľom je podnecovať spotrebiteľov, aby kupovali pneumatiky spĺňajúce dokonca nižšie hraničné hodnoty, ako sú hodnoty predpísané v záväzných požiadavkách.

Objem očakávanej úspory paliva v dôsledku intenzívnejšieho využívania pneumatík účinných z hľadiska spotreby paliva, ktorá sa dosiahne vďaka uplatňovaniu hraničných hodnôt valivého odporu pneumatík [nariadenie (ES) č. 661/2009, pozri oddiel 3.5] spolu s označovaním pneumatík [nariadenie (ES) č. 1222/2009], sa odhaduje na 2,4 až 6,6 Mtoe (milióna ton

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

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

ekvivalentu ropy) v roku 2020 v závislosti od rýchlosti transformácie trhu. Očakávajú sa úspory CO₂ zo všetkých typov vozidiel v rozmedzí 1,5 až 4 milióny ton ročne.

3.10. Zdaňovanie

Komisia v roku 2005 predložila návrh smernice²⁵, podľa ktorého by členské štáty boli povinné reštrukturalizovať svoje systémy zdaňovania osobných vozidiel. Tento návrh je okrem iného zameraný aj na podporu udržateľnosti prostredníctvom reštrukturalizácie daňového základu dane za registráciu, ako aj každoročne platených daní za prevádzku automobilov tak, aby zahŕňal prvky priamo súvisiace s emisiami CO₂ z osobných automobilov v tých členských štátoch, ktoré takéto dane vyberajú. Cieľom je len vytvoriť štruktúru daní z osobných automobilov v EÚ, a nie harmonizovať daňové sadzby či uložiť členským štátom povinnosť zaviesť nové dane. Návrh síce ešte nebol prijatý, ale vyše polovica členských štátov medzitým zmenila a doplnila svoje systémy zdaňovania vozidiel a začlenila do nich aj prvok týkajúci sa emisií CO₂.²⁶

V roku 2007 Komisia predložila zmenu a doplnenie smernice o zdaňovaní energií²⁷, ktorej cieľom je zmierniť narušenia zdaňovania palív v EÚ a ďalej harmonizovať zdaňovanie benzínu a nafty (tzv. návrh o motorovej naftě používanej na komerčné účely). Návrh sa týkal zdanenia palív využívaných ako na súkromné, tak na komerčné účely v doprave. Jeho cieľom bolo zmierniť narušenia na vnútorných dopravných trhoch: dopravcovia vyvíjajúci činnosť na medzinárodnej úrovni alebo podniky so sídlom na hraniciach s krajinou s nízkou sadzbou daní alebo v ich blízkosti profitujú z výrazných rozdielov medzi vnútroštátnymi spotrebnými daňami z motorovej nafty a tankujú v členských štátoch s najnižšou sadzbou daní, pričom v niektorých prípadoch dokonca robia odbočky dlhšou trasou (palivová turistika), čo má škodlivý vplyv na životné prostredie. Komisia by svojím návrhom chcela tieto rozdiely zmierniť, a tým znížiť znečisťovanie životného prostredia. V otázke súkromnej spotreby pohonných hmôt sa v návrhu zaviedla zásada, že nafta a bezolovnatý benzín využívané na iné ako komerčné účely by sa mali zdaňovať rovnakou mierou a minimálne rovnakou sadzbou ako nafta využívaná na komerčné účely.

Na základe vypracovaných posúdení vplyvov a podporných štúdií možno konštatovať, že oba návrhy by prispeli k zníženiu emisií CO₂ z osobných automobilov, pretože by mali vplyv na náklady na prevádzku vozidla, a tým na kúpne rozhodnutia a správanie spotrebiteľov. Návrhy však doteraz nie sú prijaté.

Komisia v súčasnosti zvažuje všeobecnú revíziu smernice o zdaňovaní energií²⁸ v rámci stratégie Európa 2020, aby podporila ciele EÚ pri boji proti zmene klímy a zaručila udržateľnejšie hospodárstvo, ktoré bude efektívnejšie využívať svoje zdroje.

V roku 2009 Komisia financovala externú štúdiu o zdaňovaní firemných vozidiel²⁹. Firemné

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

²⁶ Pozri publikáciu Taxation trends in the European Union (Daňové trendy v Európskej únii) na adrese http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2010/2010_full_text_en.pdf a usmernenie o daniach združenia ACEA http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/acea_tax_guide_2010/.

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

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

²⁹ COMPANY CAR TAXATION: Subsidies, Welfare and Environment (ZDAŇOVANIE FIREMNÝCH VOZIDIEL: dotácie, sociálna starostlivosť a životné prostredie)

vozidlá (osobné ľahké úžitkové vozidlá) predstavujú približne 50 % predaja nových osobných automobilov v EÚ. V štúdiu sa dospelo k záveru, že stimuly na nákup paliva a väčších automobilov budú viesť k nárastu objemu emisií CO₂. Podľa odhadov správy stúpne spotreba paliva a objem emisií CO₂ z automobilovej dopravy o 4 až 8 %. Ďalším záverom štúdie je, že režimy zdaňovania firemných vozidiel v členských štátoch majú dôsledky prevažne protichodné k cieľu znížiť objem emisií CO₂ z osobných vozidiel a cestnej premávky.

3.11. Ekologické jazdenie

Komisia v roku 2009 financovala externú štúdiu *Impact of Information and Communication Technologies on Energy Efficiency in road transport* (Vplyv informačných a komunikačných technológií na energetickú efektívnosť v cestnej doprave)³⁰, v ktorej sa odhadli možné úspory paliva pomocou systémov založených na IKT. Predmetom štúdie boli tri rozličné typy systémov (eko-riešenia, systémy pokročilej podpory riadenia a riešenia riadenia premávky) vzhľadom na ich vplyv na znižovanie emisií CO₂. Ekologické jazdenie s podporou IKT preukázalo potenciálnu úsporu energie až do 15 %. Dala by sa dosiahnuť, ak by sa šoférovi poskytovali informácie o spotrebe paliva v reálnom čase, efektívnosti využívania energie a vhodnom preraďovaní spolu s dodatočnými informáciami o predbežnom náhlade na základe zlepšených údajov z máp vrátane stúpania cesty, zakrivenia a vlastností trasy, napríklad rýchlostných obmedzení a značiek STOP. Najväčší problém predstavuje správanie vodiča a z neho vyplývajúca neurčitnosť skutočnej úspory CO₂, ktorý by sa dal vyriešiť pomocou systémov, ktoré automaticky zabezpečia palivovo účinný štýl jazdy. K iným sľubným systémom patria úpravy typu „plaf“ podľa toho, ako jazdíš“, tzv. platooning (metóda na zvýšenie kapacity dopravy v jednom jazdnom pruhu) a pokročilé zariadenia na ovládanie rýchlosti (tzv. cruise control).

Je veľmi pravdepodobné, že palivovo účinné jazdenie zabezpečené pomocou školení pre vodičov (o ekologickom jazdení) sa pozitívne odrazí na znížení emisií CO₂ z existujúcich vozidiel, pričom dôležitou otázkou zostáva správanie vodičov. Predpokladá sa, že palivovo účinné štýly jazdenia budú mať z dlhodobého hľadiska len obmedzený vplyv na zníženie emisií z dôvodu zavádzania pokročilých automobilových technológií. Očakáva sa, že tieto nové technológie prispievajú k čoraz väčšej automatizácii techník ekologického jazdenia, čím zmenšia možné výhody vyplývajúce zo štýlu jazdy vodičov. Napríklad v súčasnej generácii hybridných vozidiel je už zautomatizované preraďovanie, rekuperácia brzdných energie a zamedzenie zbytočnému voľnobehu a systémy presného monitorovania tlaku v pneumatikách, ktoré automaticky upozorňujú vodiča, keď treba pneumatiky nafúkať, sa stanú povinnosťou v blízkej budúcnosti.

4. ZÁVERY A ZHRNUTIA

Stratégia vypracovaná v dokumente KOM(2007) 19 v konečnom znení je zameraná na dosiahnutie cieľa 120 gCO₂/km do roku 2012, ktorý si určilo Spoločenstvo, prostredníctvom legislatívneho rámca. Boli sme síce svedkami výrazného poklesu priemerných emisií CO₂ z nových osobných automobilov, predovšetkým v rokoch 2008 a 2009, ale cieľ stratégie na rok 2012 sa s veľkou pravdepodobnosťou nepodarí dosiahnuť. Časť zníženia emisií CO₂ v roku

http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf

³⁰

http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy_eff_study_final.pdf

2009 sa dá jednoznačne pripísať hospodárskej kríze, ako aj skutočnosti, že výrobcovia začali zavádzať do automobilov nové technológie, a nič nezaručuje, že tohtoročný značný pokles bude pokračovať aj vtedy, keď sa hospodárstvo ozdraví.

Okrem toho, ako sa uvádza v oddiele 3.1, Európsky parlament a Rada v rámci postupu spolurozhodovania o prijatí nariadenia (ES) č. 443/2009 upravili časový harmonogram stratégie, pretože dátum plného nadobudnutia účinnosti nariadenia presunuli na rok 2015, a začlenili do nej aj cieľ na rok 2020. Harmonogram vzťahujúci sa aj na obdobie po roku 2012 sa určil aj pre iné opatrenia, ktorými sa má stratégia realizovať.

Komisia očakáva, že ciele na roky 2012 – 2015 vytýčené v nariadení (ES) č. 443/2009 sa dosiahnu a že priemerné špecifické emisie CO₂ z nového vozového parku ľahkých úžitkových vozidiel sa do roku 2015 podstatne znížia vďaka regulačným opatreniam ohláseným v stratégii.

Dá sa zhrnúť, že napriek nízkej pravdepodobnosti, že sa podarí dosiahnuť ciele na rok 2012, stratégia a opatrenia na jej realizáciu zohrávajú dôležitú úlohu pri znižovaní emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel.

Tabuľka 3: Pokrok pri realizácii stratégie znižovania emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel

Dosiahnutie cieľa 130 gCO ₂ /km pri nových osobných automobiloch	✓
Minimálne požiadavky na efektívnosť klimatizačných systémov	prebieha
Povinné vybavenie systémami presného monitorovania tlaku v pneumatikách	✓
Hraničné hodnoty valivého odporu pneumatík	✓
Ukazovatele radenia prevodových stupňov	✓
Dosiahnutie cieľa 175 (160) gCO ₂ /km pri nových ľahkých komerčných vozidlách	prebieha
Intenzívnejšie využívanie biopalív	✓
Zdaňovanie	čiastočný pokrok
Informovanie spotrebiteľov	čiastočný pokrok
Ekologické jazdenie	čiastočný pokrok

5. ĎALŠIE KROKY

5.1. STREDNODOBÉ OPATRENIA

Stratégia čistých a energeticky účinných vozidiel³¹ je zameraná na podnietenie rozvoja a zavádzania čistých a energeticky účinných („zelených“) vozidiel. Všetky budúce legislatívne návrhy týkajúce sa znižovania emisií CO₂ z nových osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel by mali vychádzať zo zásady, že všetky zníženia musia byť merateľné, musia sa dať monitorovať a jednoznačne priradiť.

Konkrétne opatrenia súvisiace s rozsahom stratégie, ktoré Komisia plánuje na obdobie rokov 2010 – 2020, zahŕňajú preskúmanie spôsobov dosiahnutia cieľa 95 gCO₂/km do roku 2020 vytýčeného v právnych predpisoch o automobiloch a prípadne aj spôsobov dosahovania dlhodobých cieľov podľa návrhu nariadenia o emisiách CO₂ z ľahkých komerčných vozidiel. Okrem toho si Komisia pevne predsavzala navrhnúť nový skúšobný cyklus, ktorý by presnejšie odzrkadľoval skutočné podmienky jazdenia, ako aj špecifické emisie CO₂ a spotrebu paliva, ktoré z nich vyplývajú.

Ďalej Komisia plánuje preskúmať možnosť merania a certifikácie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel. Ak by sa takéto metódy schválili, zväzi zavedenie noriem účinnosti pre nové ťažké úžitkové vozidlá.

Komisia plánuje aj ďalšie prepracovanie svojej analýzy životného cyklu využívania energie vo vozidlách. Zväzi, či by sa takéto koncepcia „od zdroja až po koleso“ dala vkomponovať aj do dlhodobých cieľov v otázke vozidiel.

5.2. DLHODOBÁ VÍZIA

Komisia pri svojich prípravných prácach v otázke dlhodobého znižovania emisií CO₂ zistila, že na dodržanie vytýčeného cieľa 2 °C musí miera zníženia emisií CO₂ v hospodárstve EÚ do roku 2050 predstavovať približne 70 %³² v porovnaní s úrovňami z roku 1990. K tomuto úsiliu bude odvetvie dopravy musieť prispieť vo výraznej miere, pričom v rozpore s tým emisie skleníkových plynov z cestnej dopravy od roku 1990 narástli o 26 %.

EÚ musí zlepšiť svoju efektívnosť využívania zdrojov, posilniť energetickú bezpečnosť, znížiť znečisťovanie ovzdušia a udržať si vedúcu úlohu v boji proti zmene klímy. Keďže napriek technologickému pokroku emisie CO₂ z odvetvia dopravy ako takého neprestajne narastajú, treba cestnej doprave venovať mimoriadnu pozornosť. Musí sa vyvinúť väčšie úsilie, aby sa udržateľná mobilita stala skutočnosťou. Stratégia konkretizovaná v tejto správe sa v prvom rade týka vozidiel uvádzaných na trh, pričom významným aspektom je aj spôsob, akým sa následne používajú.

Do legislatívnych opatrení na realizáciu tejto stratégie sa zahrnul aj dlhodobý cieľ na rok 2020, čím sa predĺžil jej časový horizont. Takáto dlhodobá vízia je potrebná z hľadiska miery nutného znižovania emisií a plánovacích období priemyselného odvetvia, ktorému sa tak umožnilo pripraviť sa na ďalšie kroky smerom k zníženiu emisií CO₂. Preto Komisia podobný

³¹ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/energy-efficient/index_en.htm

³² KOM(2010)265 v konečnom znení <http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/2010-05-26communication.pdf>

cieľ zahrnula aj do svojho návrhu nariadenia, v ktorom stanovila normy týkajúce sa emisií CO₂ pre ľahké komerčné vozidlá.

Komisia by chcela automobilovému odvetviu poskytnúť väčšiu istotu pri plánovaní a zároveň zabezpečiť, aby sa emisie CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel naďalej znižovali, a preto zvažuje na základe dôkladného posúdenia vplyvu navrhnúť aj cieľ emisií z osobných vozidiel, ktorý by sa mal dosiahnuť do roku 2025. Okrem iných možností zväži, do akej miery je do roku 2025 zrealizovateľný cieľ 70 gCO₂/km, ktorý navrhol Európsky parlament vo svojom uznesení z 24. októbra 2007 o stratégii Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel (P6-TA(2007)0469)³³. Pri ľahkých komerčných vozidlách zväži aj ďalšie zníženie. Pri úvahách o dlhodobých cieľoch na obdobie po roku 2020 bude musieť zohľadniť možnosť, že na trh preniknú alternatívne zdroje energie, predovšetkým elektrická energia.

³³ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0469+0+DOC+XML+V0//SK>