



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 21. 5. 2014
COM(2014) 285 final

OZNÁMENIE KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

Stratégia znižovania spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel

{SWD(2014) 159 final}

{SWD(2014) 160 final}

1. Úvod

Vypracovanie plánu prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo v roku 2050¹ a bielej knihy o doprave² naznačuje, že by do roku 2050 malo dôjsť k zníženiu emisií CO₂ v odvetví dopravy približne o 60 % úrovne z roku 1990. Aby sa podporili nedávno navrhnuté rámcové ciele politiky v oblasti zmeny klímy na rok 2030³, bude cieľom odvetvia dopravy znížiť do roku 2030 emisie skleníkových plynov na úroveň približne o 20 % nižšiu v porovnaní s rokom 2008. Emisie skleníkových plynov z cestnej dopravy vzrástli v období rokov 1990 až 2007 o 29 %, ale odvtedy sa znížili v dôsledku vysokých cien ropy, zvýšenej účinnosti osobných automobilov a pomalšieho rastu mobility (o 6 % v rokoch 2007 až 2011)⁴.

Podľa odhadov približne jedna štvrtina⁵ emisií CO₂ v cestnej doprave pochádza z ťažkých úžitkových vozidiel (HDV). Vzhľadom na rast objemu prepraveného nákladu v EÚ sa tieto emisie zvyšovali až do začiatku hospodárskej krízy. Vzhľadom na absolútnu veľkosť, trend a relatívny podiel HDV na emisiách CO₂ sa musia tieto emisie obmedziť, ak sa majú dosiahnuť ciele bielej knihy o doprave.

Emisie CO₂ osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel sa merajú a monitorujú podľa existujúcich právnych predpisov o typovom schvaľovaní. Emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel sa však v EÚ nemerajú štandardizovaným spôsobom. To znižuje transparentnosť na trhu EÚ. Naopak v Japonsku, USA a Kanade už prijali príslušné právne predpisy a v Číne pripravujú príslušné opatrenia na meranie a znižovanie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel. To môže ovplyvniť relatívnu konkurencieschopnosť výroby HDV v týchto rôznych regiónoch, ako aj podniky, ktoré sa spoliehajú na dopravu pomocou HDV. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sú opatrenia EÚ zamerané na spotrebu paliva HDV a emisie CO₂ z HDV pre konkurencieschopnosť EÚ dôležité.

Na základe týchto úvah Rada v júni 2007 vyzvala Komisiu, aby „vypracovala a uplatňovala politické nástroje a opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov z HDV“⁶. Komisia vo svojom oznámení z apríla 2010 s názvom „Európska stratégia pre čisté a energeticky úsporné vozidlá“⁷ ohlásila, že navrhne stratégiu zameranú na spotrebu paliva a emisie CO₂ z HDV.

Cieľom stratégie je obmedziť emisie CO₂ z HDV, a to spôsobom, ktorý bude pre zainteresované strany a spoločnosť nákladovo efektívny a primeraný. To by malo poskytnúť zainteresovaným stranám jasný a ucelený politický rámec a naznačiť pravdepodobný vývoj regulačného prostredia, čím by sa uľahčilo rozhodovanie a investičné plánovanie.

1 KOM(2011) 112 v konečnom znení.

2 „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“, KOM(2011) 144 v konečnom znení.

3 http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/documentation_en.htm.

4 Zdroj: Európska environmentálna agentúra.

5 Podľa odhadu spoločnosti AEA-Ricardo v 1. časti dokumentu „Report, Reduction and Testing of GHG emissions from Heavy Duty Vehicles“ (Ohlasovanie, znižovanie a testovanie emisií skleníkových plynov z ťažkých nákladných vozidiel), február 2011, s. 170, ide o 26,6 % celkových emisií skleníkových plynov v EÚ. Uvedený dokument je dostupný na webovej adrese: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf.

6 <http://register.consilium.europa.eu/pdf/sk/07/st11/st11483.sk07.pdf>.

7 KOM(2010) 186 v konečnom znení, s. 6, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0186:FIN:EN:PDF>.

2. POTREBA OPATRENIA NA OBMEDZENIE SPOTREBY PALIVA HDV A EMISIÍ CO₂ Z HDV

2.1. Trendy v oblasti emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel sú neudržateľné

Od polovice 90. rokov minulého storočia až do začiatku hospodárskej krízy sa nákladná doprava prostredníctvom HDV neustále zvyšovala, pričom hybnou silou bol rast HDP, zatiaľ čo osobná doprava prostredníctvom HDV zostala v podstate konštantná. Spolu so stabilnou spotrebou paliva vozidiel tieto trendy viedli k zvýšeniu emisií CO₂ z HDV. Podľa odhadov sa v rokoch 1990 až 2010 emisie CO₂ z HDV zvýšili približne o 36 % napriek hospodárskej kríze v rokoch 2008 až 2009, v dôsledku ktorej sa predtým zaznamenaný trvalý rast prerušil⁸.

Očakáva sa, že celková prepravná činnosť v nasledujúcich 40 rokoch narastie, ale znižovanie spotreby paliva čiastočne zmierni jej vplyv na emisie CO₂. Podľa súčasných trendov a politík sa predpokladá, že emisie CO₂ z HDV zostanú stabilné, a budú teda v roku 2030, ako aj 2050 približne o 35 % vyššie, ako bola ich úroveň v roku 1990. To nemožno považovať za zlučiteľné s politikami EÚ na zníženie emisií skleníkových plynov a s cieľmi stanovenými v Bielej knihe o doprave, a to znížiť do roku 2050 emisie EÚ z dopravy o 60 % v porovnaní s úrovňami v roku 1990.

2.2. Technológia môže znížiť spotrebu paliva HDV a emisie CO₂ z HDV

Významné úspory v spotrebe paliva HDV a v emisiách CO₂ z HDV možno dosiahnuť prostredníctvom technických vylepšení motorov (vrátane rekuperácie tepla), prevodov, aerodynamiky, pneumatík a pomocných zariadení, ako aj znižovaním hmotnosti. Z aktuálnych analytických prác⁹ vyplýva, že zavedením najnovších technológií do vozidiel možno dosiahnuť nákladovo efektívne zníženie približne o 35 % emisií CO₂ z nových HDV. Znížená spotreba paliva prináša nákladovú efektívnosť z hľadiska dopravcu, ako aj spoločnosti.

Okrem toho možno efektívnosť ďalej zvyšovať zlepšením riadenia vozidlového parku, lepšou odbornou prípravou vodičov, kvalitnejšou údržbou vozidla a zlepšením riadenia kapacity s využitím inteligentných dopravných systémov (ITS).

2.3. Nedostatočné informácie a prekážky na trhu, ktoré je potrebné riešiť

Napriek ekonomickej dôležitosti spotreby paliva sa emisie CO₂ z HDV nemerajú ani neohlasujú¹⁰. Výsledný nedostatok informácií znižuje transparentnosť trhu, čo bráni vstupu energeticky účinných HDV produkujúcich nižšie emisie CO₂ na trh. Riešenie tohto problému je nevyhnutným krokom k obmedzeniu emisií CO₂ z HDV.

Nedávna štúdia¹¹ naznačuje niekoľko možných vysvetlení nedostatočného zavádzania nákladovo efektívnych technológií šetriacich palivo do nových HDV. Tieto trhové prekážky majú rôzne formy:

8 Zdroj: Databáza Odyssee-Mure dostupná na: <http://www.odyssee-mure.eu/>.

9 Štúdia spoločnosti CE Delft, Marginal Abatement Cost Curves for HDVs (Krivky marginálnych nákladov na znižovanie emisií z HDV), 2012, http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf.

10 Na emisie CO₂ z HDV sa vzťahujú iba právne predpisy EÚ o budúcom meraní emisií CO₂ z motorov podľa nariadenia (ES) č. 595/2009 (Euro VI), ktoré nadobudne účinnosť v roku 2014.

11 Štúdia spoločnosti CE Delft; Market barriers to increased efficiency in the European on-road freight sector (Tržné prekážky väčšej účinnosti európskeho odvetvia cestnej nákladnej dopravy), 2012; <http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector>.

- napriek tomu, že palivová účinnosť je hlavným nákupným kritériom pre dopravné spoločnosti pri obstarávaní nových vozidiel, nedostatočné zavádzanie nákladovo efektívnych technológií šetriacich palivo je spojené s nákupným procesom, pri ktorom len niektoré dopravné spoločnosti majú údaje na vyhodnotenie technológií alebo porovnanie vozidiel;
- hoci sú dobrovoľné úsporné technológie v ponuke, výrobcovia ich neponúkajú ako štandard v základnej výbave vozidiel;
- zdá sa, že prevádzkovatelia HDV odpisujú vozidlá staršie ako tri roky, čo je podstatne menej ako odhadovaná priemerná životnosť HDV v dĺžke jedenásť rokov;
- nedostatočný prístup k finančným prostriedkom;
- oddelené pohnútky, t. j. keď kupujúci vozidla, napríklad lízingová spoločnosť, nemá prospech z úspor paliva, ktoré pripadnú dopravcovi.

Hoci dopravcovia vedia o hlavných existujúcich technológiách šetriacich palivo a zároveň zlepšujúcich výkonnosť HDV, vzhľadom na nedostatočné informácie nie sú schopní porovnať výkonnosť rôznych nových vozidiel, a preto nedokážu posúdiť, zahrnutie ktorých nákladovo efektívnych technológií by mali do nových vozidiel požadovať.

2.4. Iné krajiny už konali

Na rozdiel od EÚ, kde právne predpisy chýbajú, v ostatných krajinách sa už opatrenia prijali. Japonsko začalo uplatňovať právne predpisy týkajúce sa spotreby paliva HDV v roku 2007. USA začali regulovať emisie CO₂ z HDV v roku 2011 a Kanada ich nasledovala v roku 2012. Právne predpisy USA a Kanady sa zamerali na emisie CO₂ z motora, ako aj z podvozku a kabíny, pričom sa vykonávajú na základe zjednodušených hodnôt účinnosti a vyhlásení výrobcov. USA v súčasnosti pripravuje ambicióznejšie právne predpisy zamerané na meranie emisií celého vozidla.

2.5. Prijatie opatrenia by bolo prínosom pre hospodárstvo EÚ

Európski výrobcovia majú vedúce postavenie na celosvetovom trhu s HDV so 40 % celkovej svetovej produkcie¹². Zatiaľ čo obchodná bilancia EÚ je v prípade HDV pozitívna, so značným prebytkom, táto skutočnosť neodráža v plnej miere silné postavenie tohto odvetvia EÚ, keďže väčšina HDV od výrobcov z EÚ určených na zahraničné trhy sa vyrába mimo Európy. Keďže spotreba paliva je kľúčovým parametrom pri nákupe, umožnenie toho, aby výrobcovia investovali do ďalšieho zlepšovania palivovej hospodárnosti, pomôže zvýšiť ich konkurencieschopnosť.

Zatiaľ čo výroba HDV uskutočňovaná v EÚ predstavuje menší podiel svetovej výroby (približne 12 – 14 %), význam noriem EÚ môže byť celosvetovo značný, čo v prípade emisií znečisťujúcich látok jasne dokazujú normy Euro, ktoré prijali mnohé iné krajiny, najmä Čína, India, Rusko a Indonézia.

Bez opatrení EÚ by sa príležitosť nákladovo efektívne znížiť emisie CO₂ z HDV a prispieť k zníženiu celkových emisií CO₂ v EÚ premeškala. Výrobný priemysel EÚ by možno nemal prospech z úspor z rozsahu v oblasti vývoja a zavádzania technológií na ďalšie znižovanie emisií CO₂, čo by mohlo oslabiť jeho konkurenčné postavenie na svetovom trhu. Podniky EÚ sa pri zabezpečovaní veľkej časti svojej dopravy spoliehajú na HDV. Nákladovo efektívne

12 Zdroj: Správa spoločnosti AEA-Ricardo je dostupná na webovej adrese: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf, najmä s. 26 – 27, na základe štatistických údajov poskytnutých Medzinárodnou organizáciou výrobcov motorových vozidiel (OICA).

zníženie spotreby paliva HDV zaistí úroveň ambícií, ktorá je cenovo dostupná pre dopravcov aj koncových používateľov, prinesie zlepšenie konkurencieschopnosti týchto podnikov a zníženie dovozu energie.

Hoci sa už v mnohých oblastiach, ako je konštrukčné riešenie vozidiel, riadenie dopravných činností, internalizácia externých nákladov, dekarbonizácia palív a rozhodnutia o kúpe vozidiel, prijali alebo vytýčili iniciatívy EÚ, na obmedzenie emisií CO₂ z HDV je potrebná komplexná stratégia EÚ. Poskytla by sa tak priemyslu predvídateľnosť budúcnosti regulačného rámca EÚ v tejto oblasti.

3. STRATÉGIA EÚ ZAMERANÁ NA OBMEDZENIE SPOTREBY PALIVA HDV A OBMEDZENIE EMISIÍ CO₂ Z HDV

Hlavné príčiny emisií CO₂ z HDV a spotreby paliva sú *dopyt po doprave*, ktorý súvisí s hospodárskou činnosťou, *rozdelenie dopravy podľa jednotlivých druhov* medzi cestnú, železničnú, leteckú a vodnú dopravu, *intenzita emisií skleníkových plynov z palív*, *energetická účinnosť vozidiel* a *prevádzka vozidlových parkov HDV*. Zatiaľ čo riešenie celkového dopytu po doprave je nad rámec tejto stratégie, ostatné hlavné príčiny sa musia riešiť komplexnou stratégiou zameranou na obmedzenie emisií CO₂ z HDV.

3.1. Posilňovanie politík EÚ zameraných na riešenie problémov so spotrebou paliva HDV a s emisiami CO₂ z HDV

EÚ už prijala opatrenia na priame alebo nepriame riešenie mnohých príčin emisií CO₂ z HDV:

- *Prechod na iný druh dopravy* predstavuje kľúčový rozmer politiky EÚ v oblasti dopravy, ktorým sa podporuje intermodalita. V návrhu usmernení EÚ k rozvoju transeurópskej dopravnej siete¹³ sa predpokladá zaradenie kritérií na zmiernenie zmeny klímy do plánovania financovania novej infraštruktúry zo strany EÚ. Tieto politiky budú mať pravdepodobne za následok pomalý obrat v trende, ktorý viedol k nárastu podielu cestnej dopravy.
- *Opatrenia na zníženie intenzity emisií skleníkových plynov z palív* viedli k využívaniu alternatívnych palív, ktoré predstavujú približne 6 %¹⁴ (údaj z roku 2010) využívania energie v cestnej doprave. Existujúce právne predpisy¹⁵ sa zameriavajú na podporu využívania menších emisií skleníkových plynov a využívania energie z obnoviteľných zdrojov v doprave a na tieto účely sa nimi stanovili kvantitatívne ciele, ktoré sa v súčasnosti revidujú¹⁶. Nedávna iniciatíva „Ekologická energia pre dopravu“ a revidované usmernenia TEN-T s podporou Nástroja na prepájanie Európy ďalej podporujú rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá a zvýšené využívanie zemného plynu a biometánu v HDV¹⁷¹⁸¹⁹. Komisia takisto navrhla²⁰

13 KOM(2011) 650 v konečnom znení, prijatie sa očakávalo v polovici roku 2013.

14 Zdroj: Eurostat.

15 Smernicou 2009/28/ES o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie (ďalej len „smernica o obnoviteľných zdrojoch“) sa pre odvetvie dopravy stanovil záväzný cieľ využívania 10 % energie z obnoviteľných zdrojov. Zároveň sa zmenou smernice 98/70/ES (ďalej len „smernica o kvalite palív“) zaviedol povinný cieľ dosiahnuť do roku 2020 6 % zníženie intenzity emisií skleníkových plynov z palív používaných v cestnej doprave a necestných pojazdových strojoch.

16 COM(2012) 595, http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/doc/biofuels/com_2012_0595_en.pdf.

17 Oznámenie Komisie COM(2013) 17 „Ekologická energia pre dopravu: Európska stratégia pre alternatívne palivá“ a návrh smernice COM(2013) 18 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá <http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/>.

revíziu smernice o zdaňovaní energie²¹, podľa ktorej by sa reštrukturalizoval súčasný zdaňovací systém a do zdaňovania palív by sa zahrnul prvok týkajúci sa CO₂.

- Prebieha aktívna *podpora rozvoja a zavádzania vozidiel s menšou uhlíkovou stopou*. Do iniciatívy pre ekologické vozidlá existujúcej v rámci siedmeho rámcového programu v oblasti výskumu sa zahrnulo zlepšenie palivovej účinnosti HDV a zníženie emisií CO₂ z HDV. Podpora čistých a efektívnych vozidiel sa stala súčasťou aj navrhovaného programu „Horizont 2020 – rámcový program pre výskum a inováciu“²². Právne predpisy EÚ takisto aktívne podporujú nákup ekologickejších vozidiel verejnými subjektmi²³. V právnych predpisoch o typovom schvaľovaní²⁴ hmotností a rozmerov sa nedávno zaviedla tolerancia (50 cm) pre aerodynamické zariadenia umiestnené v zadnej časti nových nákladných/príviesných vozidiel. V súlade s uvedenými skutočnosťami Komisia šla ešte ďalej tým, že nedávno navrhla²⁵ revíziu smernice 96/53/ES o hmotnostiach a rozmeroch vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave, ktorou navrhuje nový súbor tolerancií na podporu riešení pri zlepšovaní aerodynamiky HDV.
- *Uznáva sa aj dôležitosť spôsobu prevádzkovania vozidlového parku a táto problematika sa rieši*. Právnymi predpismi o spoplatňovaní používania ciest sa prispieva k zlepšovaniu efektívnosti dopravy a znižovaniu spotreby paliva a emisií CO₂. Pokiaľ sa uplatňovalo vyberanie poplatkov za ťažké nákladné vozidlá podľa smernice 1999/62/ES²⁶, optimalizovalo sa tým využívanie cestnej dopravy znížením jazd naprázdno a zlepšením vyťaženia, urýchlila sa obnova vozidlových parkov a vytvorili sa podmienky pre väčšiu komodalitu (kombinovanú dopravu). Nedávna smernica o inteligentných dopravných systémoch prispieje k urýchleniu vývoja a zavádzania informačných technológií v oblasti cestnej dopravy a pre rozhrania s inými druhmi dopravy²⁷. Okrem toho v decembri 2013 Komisia predložila špecifické odporúčania na koordinované opatrenia medzi všetkými úrovňami riadenia a medzi verejným a súkromným sektorom v oblasti mestskej logistiky, regulácie vstupu do miest, zavádzania riešení inteligentných dopravných systémov a bezpečnosti cestnej premávky v mestách.

Rámec dopravnej politiky sa bude aj naďalej zdokonaľovať. Ako bolo oznámené v Bielej knihe o doprave, pripravuje sa množstvo iniciatív, ktorými sa bude ďalej posilňovať:

- Ďalej sa bude riešiť *podiel jednotlivých druhov dopravy a prechod na nízkouhlíkové druhy dopravy*. Predpokladá sa, že plánovanou iniciatívou „*e-freight*“ (elektronická nákladná doprava) sa vytvorí rámec pre zjednodušenie elektronického toku

18 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ.

19 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010.

20 KOM(2011) 168/3.

21 Smernica Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny, Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51.

22 http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=h2020.

23 Smernica 2009/33/ES, Ú. v. EÚ L 120/5, 15.5.2009.

24 Nariadenie (ES) č. 661/2009 a smernica 2007/46/ES.

25 COM(2013) 195 final.

26 Smernica 1999/62/ES, zmenená smernicou 2006/38/ES a smernicou 2011/72/EÚ, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:SK:PDF> (konsolidovaná verzia).

27 Okrem toho v rámci súčasného 7. rámcového programu sa poskytuje podpora výskumu a vývoju v oblasti rozvoja inteligentných dopravných systémov a bude pokračovať v rámci nasledujúceho rámcového programu EÚ pre výskum a inováciu na obdobie rokov 2014 – 2020 (Horizont 2020).

informácií súvisiacich s fyzickým tokom tovaru. Niekoľkými opatreniami naplánovanými v bielej knihe o doprave²⁸ sa takisto ovplyvní aj podiel jednotlivých druhov dopravy, najmä rozvoj multimodálnej nákladnej dopravy a multimodálnych koridorov pre nákladnú dopravu, ako aj nových rámcov pre vnútrozemskú vodnú dopravu.

- Niekoľko opatrení bude mať vplyv na *prevádzku nákladnej dopravy* a očakáva sa, že prispeje k zníženej spotrebe energie:
 - v rámci prepracovaného znenia smernice o vodičských preukazoch v roku 2012 sa do skúšok vodičov nákladných vozidiel zahrnuli *požiadavky na ekologický spôsob jazdy*, pričom na vykonávanie týchto ustanovení sa plánujú ďalšie opatrenia,
 - prebiehajúce *preskúmanie právnych predpisov o spoplatňovaní používania ciest* má za cieľ podporiť systematickejšie využívanie spoplatňovania ciest, ktoré by záviselo od prejdenej vzdialenosti a do ktorého by sa premietli náklady na infraštruktúru a vonkajšie náklady vychádzajúce zo zásad „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“,
 - pripravuje sa *iniciatíva zameraná na uhlíkovú stopu* s cieľom podporiť zvýšenú transparentnosť a informovanosť koncových používateľov, pokiaľ ide o vplyv nákladnej a osobnej dopravy na CO₂,
 - napokon preskúmanie obmedzení týkajúcich sa cestnej kabotáže navrhovaných v bielej knihe o doprave by takisto mohlo pomôcť zefektívniť cestnú dopravu zvýšením vyťaženia vozidiel, ak sa uskutoční postupne a skombinuje sa s opatreniami na zlepšenie presadzovania a opatreniami na zmierňovanie možných rizík vyvolania dopytu po cestnej doprave.

Napriek tomu do dnešného dňa chýbajú opatrenia na úrovni EÚ zamerané na riešenie spotreby paliva HDV a emisií CO₂ z HDV uvádzaných na trh podobné opatreniam prijatým pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá. Podľa bielej knihy o doprave je potrebné prijať ďalšie opatrenia v tejto oblasti²⁹.

3.2. Krátkodobé opatrenia na riešenie nedostatku informácií

Ako sa uvádza v oddiele 2.3, predpokladom na riešenie spotreby paliva HDV a emisií CO₂ z HDV je ich meranie a monitorovanie. To prispeje k odstráneniu niektorých súčasných kľúčových trhových prekážok zvýšením transparentnosti trhu a zlepšením porovnateľnosti vozidiel, čím sa podporí hospodárska súťaž medzi výrobcami alepší informovanosť koncových používateľov. Malo by to následne viesť k výrobe a nákupu palivovo úspornejších HDV s nižšími emisiami CO₂.

Predpokladá sa, že tento cieľ sa dosiahne v dvoch fázach:

- **Dokončenie nástroja simulácie**

28 Biela kniha o doprave, opatrenie č. 1 „vnútorný trh služieb železničnej dopravy“, č. 5 „vhodný rámec pre vnútrozemskú vodnú dopravu“, č. 7 „multimodálna preprava tovaru“, č. 33 „mestská logistika s takmer nulovými emisiami do roku 2030“, č. 35 „multimodálne koridory pre nákladnú dopravu“. pozri <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SK:PDF>.

29 Opatrenie č. 26 „Vhodné normy pre emisie CO₂ z vozidiel všetkých druhov dopravy doplnené v prípade potreby o požiadavky na energetickú efektívnosť s cieľom pokryť všetky typy pohonných systémov“.

Vzhľadom na rozmanitosť modelov a určení HDV (napr. tankery, autobusy atď.) nie je vhodné uskutočňovať testovanie CO₂ z HDV rovnakým spôsobom ako z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel. Použitie počítačovej simulácie má niekoľko výhod, pretože táto metóda potenciálne pokrýva všetky aspekty HDV, je viacúčelová a nákladovo vysoko efektívna. Od roku 2009 Komisia v spolupráci so zainteresovanými subjektmi odvetvia rozvíja nástroj simulácie VECTO³⁰ na meranie emisií CO₂ celých vozidiel HDV, t. j. vrátane emisií z motorov a prevodov, aerodynamiky, valivého odporu a pomocných zariadení vozidiel. Zatiaľ čo iné krajiny ako USA a Kanada nedávno prijali právne predpisy o emisiách CO₂ z HDV na základe emisií z motora a podvozku/kabíny vozidla, očakáva sa, že VECTO bude prvou metodikou v odvetví zameranou na odhad emisií CO₂ z celého ťažkého úžitkového vozidla vrátane prívesného vozidla.

Spoločné výskumné centrum Komisie je úzko zapojené do tohto projektu. V apríli 2013 vydalo správu o „overení koncepcie“³¹, v ktorej dospelo k záveru, že v tomto štádiu skúšobnej fázy sa prostredníctvom VECTO poskytujú odhady emisií CO₂ dostatočne blízke skutočným hodnotám a dostatočne spoľahlivé na to, aby tvorili základ systému merania spotreby paliva HDV a emisií CO₂ z HDV v EÚ.

Ďalšie úpravy a zlepšenia metodiky simulácie zvýšia jej spoľahlivosť a presnosť. Očakáva sa, že nástroj VECTO bude prevádzkyschopný od mája 2014 najmenej pre tri kategórie HDV, ktoré spolu predstavujú viac ako 50 % emisií CO₂ z HDV. Cieľom je jeho postupné rozšírenie na ďalšie kategórie HDV.

- **Legislatívne opatrenie potrebné na meranie, osvedčovanie a ohlasovanie emisií CO₂ z HDV**

VECTO poskytuje meranie spotreby paliva a emisií CO₂ v prípade novoevidovaných HDV. Tieto overené a skontrolované hodnoty by sa mohli poskytovať ku každému novoevidovanému HDV a mohli by sa oznamovať a monitorovať. To si vyžaduje dve legislatívne opatrenia, ktoré možno vykonávať paralelne.

i) *osvedčovanie* spotreby paliva a emisií CO₂ vyžaduje úpravu príslušných právnych predpisov týkajúcich sa typového schvaľovania. To by si vyžadovalo zahrnutie metodiky na určovanie týchto hodnôt do právnych predpisov, čo by umožňovalo získať osvedčenie od orgánov členských štátov. Tieto informácie by teda boli dostupné aj pre kupujúcich.

ii) na uľahčenie monitorovania a šírenia hodnôt emisií CO₂ z osvedčených novoevidovaných HDV v EÚ je potrebné *ohlasovanie*. To bude vyžadovať prijatie, prostredníctvom riadneho legislatívneho postupu, nových právnych predpisov o ohlasovaní emisií CO₂ z HDV, vypočítaných pomocou nástroja VECTO, členskými štátmi Komisii podobnom ohlasovaniu, ktoré existuje v prípade osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel.

Riešenie nedostatku informácií je nevyhnutným krokom pred tým, ako možno zvažovať ambicióznejšie opatrenia. Keďže osvedčovanie, ohlasovanie a zlepšená informovanosť spotrebiteľov podľa očakávaní výrazne neobmedzujú emisie CO₂ z HDV, očakáva sa, že budú mať pozitívny vplyv na zvýšenie transparentnosti, pokiaľ ide o účinnosť vozidiel na trhu, a tým sa zlepší hospodárska súťaž.

30 *Vehicle Energy Consumption Calculation Tool* (VECTO, nástroj na výpočet energetickej spotreby vozidiel).

31 Dostupné na webovej adrese: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies_en.htm.

3.3. Možnosti politiky pre strednodobý horizont

K dosiahnutiu ambiciózných cieľov zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030 nákladovo efektívnym spôsobom bude musieť viac prispieť aj doprava. S cieľom obmedziť emisie CO₂ z HDV možno v strednodobom horizonte zvažovať rad možností politiky. Zatiaľ čo stanovenie záväzných priemerných limitov emisií CO₂ pre novoevidované HDV je najzjavnejšou možnosťou, keďže sa tým okrem iného zabezpečuje súlad so spôsobom, akým sú regulované emisie z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel, medzi ďalšie možnosti by sa mohli zahrnúť moderná infraštruktúra na podporu alternatívnych palív pre HDV, inteligentnejšie spoplatňovanie používania infraštruktúry, účinné a koherentné využívanie zdaňovania vozidiel zo strany členských štátov a ďalšie trhové mechanizmy. Uvedené rôzne možnosti sa nemusia vzájomne vylučovať. V každom prípade, na účely určenia nákladovo najefektívnejšej možnosti(-í) sa zrealizuje posúdenie vplyvu.

Ako predpoklad pre ďalšie opatrenia sa simulačný nástroj VECTO musí stať plne prevádzkyschopným a musia sa prijať právne predpisy týkajúce sa osvedčovania a ohlasovania emisií CO₂ z HDV. Ďalšie úsilie je potrebné aj na potvrdenie technického potenciálu s cieľom získať lepší prehľad o prekážkach na trhu, ktoré bránia zavádzaniu technológie, a prehodnotiť náklady a prínosy zníženia emisií CO₂ z HDV, ako aj základnú štruktúru stimulov pre energeticky účinnejšie HDV.

4. ZÁVER

Emisie CO₂ z HDV sa za posledné dve desaťročia zvýšili, hoci hospodárska kríza ich predtým zaznamenaný trvalý rast prerušila, a bez zmeny politiky sa očakáva, že v dlhodobom horizonte zostanú značne nad úrovňou z roku 1990. Toto je nezlučiteľné s cieľom bielej knihy o doprave, t. j. so znížením emisií CO₂ z dopravy o 60 % do roku 2050 v porovnaní s úrovňou v roku 1990. Kľúčovým prvkom obmedzujúcim opatrenia na riešenie týchto emisií je nedostatok informácií vyplývajúci zo skutočnosti, že pri evidovaní nových vozidiel sa emisie CO₂ z HDV nemerajú, neosvedčujú a nezaznamenávajú.

Na zlepšenie výkonnosti HDV a zníženie emisií CO₂ nákladovo efektívnym spôsobom existuje významný potenciál, a to prostredníctvom zavedenia najnovších technológií. Prekážky na trhu v súčasnosti bránia plnému dosiahnutiu tohto potenciálu. Komplexnou stratégiou založenou na vhodnom rade opatrení možno uvoľniť väčšiu časť tohto potenciálu.

Navrhovaná stratégia, ktorej cieľom je poskytnúť zainteresovaným stranám väčšiu predvídateľnosť, pokiaľ ide o politický a regulačný rozvoj v tejto oblasti, pozostáva z týchto krátkodobých opatrení na zvýšenie transparentnosti na trhu a na podporu znižovania emisií:

- súbor iniciatív, ktoré boli naplánované v bielej knihe o doprave a ktorými sa posilňujú existujúce politiky EÚ, ktoré priamo alebo nepriamo prispievajú k obmedzovaniu spotreby paliva HDV a emisií CO₂ z HDV;
- opatrenie na doplnenie zisteného nedostatku informácií, a to meraním spotreby paliva HDV a emisií CO₂ z HDV prostredníctvom VECTO, ako aj osvedčovanie a ohlasovanie emisií CO₂ z novoevidovaných vozidiel. Komisia v tejto súvislosti plánuje predložiť legislatívne návrhy v roku 2015.

Akonáhle sa tieto krátkodobé opatrenia zrealizujú, na základe výsledkov ďalšej analytickej práce by sa zvažovali strednodobé politické možnosti vrátane stanovenia záväzných limitov emisií CO₂ pre novoevidované HDV s cieľom podporiť vykonávanie politického rámca EÚ v oblasti klímy a energetiky do roku 2030.

Komisia vyzýva Radu a Európsky parlament, aby podporili túto stratégiu a pomohli pri realizácii uvedených opatrení. Ďalej vyzýva zainteresované strany, najmä z automobilového priemyslu a odvetvia dopravných služieb, aby v rámci celkovej politiky EÚ v oblasti prechodu na nízkouhlíkové hospodárstvo podporili túto stratégiu zameranú na obmedzenie spotreby paliva HDV a emisií CO₂ z HDV.