



**RADA
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 23. května 2014
(OR. en)**

10201/14

**CLIMA 52
ENV 475
ENT 128
TRANS 285**

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel: Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel,
za generální tajemnici Evropské komise

Datum přijetí: 21. května 2014

Příjemce: Uwe CORSEPIUS, generální tajemník Rady Evropské unie

Č. dok. Komise: COM(2014) 285 final

Předmět: Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu: Strategie pro snižování
spotřeby paliva těžkých nákladních vozidel a jejich emisí CO₂

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2014) 285 final.

Příloha: COM(2014) 285 final



V Bruselu dne 21.5.2014
COM(2014) 285 final

SDĚLENÍ KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU

Strategie pro snižování spotřeby paliva těžkých nákladních vozidel a jejich emisí CO₂

{SWD(2014) 159 final}
{SWD(2014) 160 final}

1. ÚVOD

Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050¹ a bílá kniha o dopravě² vypracované Komisí naznačují, že odvětví dopravy by mělo do roku 2050 snížit své emise CO₂ o 60 % v porovnání s jejich úrovní v roce 1990. Aby odvětví dopravy podpořilo nedávno navržené cíle rámce politiky v oblasti klimatu pro rok 2030³, má do roku 2030 snížit emise skleníkových plynů přibližně o 20 % v porovnání s jejich úrovní v roce 2008. Emise skleníkových plynů ze silniční dopravy sice za období 1990 až 2007 vzrostly o 29 %, ale vzápětí klesly v důsledku vysokých cen ropy, větší energetické účinnosti osobních automobilů a pomalejšího nárůstu mobility (o 6 % v letech 2007 až 2011)⁴.

Odhaduje se, že přibližně jedna čtvrtina⁵ emisí CO₂ ze silniční dopravy pochází z těžkých nákladních vozidel. Vzhledem k rostoucímu objemu nákladní dopravy EU se tyto emise postupně zvyšovaly až do začátku hospodářské krize. Mají-li být splněny cíle bílé knihy o dopravě, musí být emise CO₂ z těžkých nákladních vozidel vzhledem ke svému objemu, vývojovým trendům a relativnímu podílu výrazně omezeny.

Emise CO₂ z osobních a dodávkových automobilů jsou měřeny a sledovány podle stávajících právních předpisů týkajících se schvalování typu. Měření emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel však v EU standardizováno není. To snižuje transparentnost na trhu EU. Japonsko, Spojené státy a Kanada již naproti tomu právní předpisy pro měření a omezování emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel přijaly, a také Čína chystá v tomto ohledu příslušná opatření. To může mít nepříznivý dopad na relativní konkurenceschopnost výroby těžkých nákladních vozidel v těchto různých regionech, jakož i na podniky, které jsou na dopravě zajišťované těmito vozidly závislé. Vzhledem k těmto skutečnostem jsou opatření na úrovni EU zaměřená na spotřebu paliva těžkých nákladních vozidel a jejich emise CO₂ důležitá pro zajištění konkurenceschopnosti EU.

Na základě těchto úvah vyzvala Rada v červnu 2007 Komisi k „vyvinutí a zavedení politických nástrojů a opatření na snižování emisí skleníkových plynů z [těžkých nákladních] vozidel“⁶. Komise ve svém sdělení „Evropská strategie pro čistá a energeticky účinná vozidla“⁷ z dubna 2010 oznámila, že navrhne strategii zaměřenou na spotřebu paliva těžkých nákladních vozidel a jejich emise CO₂.

Cílem strategie je omezit emise CO₂ z těžkých nákladních vozidel způsobem, který bude pro zúčastněné strany a společnost nákladově efektivní a přiměřený. To by mělo zúčastněným stranám poskytnout jasný, ucelený politický rámec a zároveň naznačit pravděpodobný vývoj právních předpisů, a tím jim usnadnit rozhodování a plánování investic.

1 KOM(2011) 112 v konečném znění.

2 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“, KOM(2011) 144 v konečném znění.

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

4 Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí.

5 Společnost AEA-Ricardo je v „1. části“ dokumentu „Report, Reduction and Testing of GHG“ („Vykazování, snižování a testování emisí skleníkových plynů z těžkých nákladních vozidel“), únor 2011, s. 170, odhaduje na 26,6 % celkových emisí skleníkových plynů v EU. K dispozici na adrese: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf.

6 <http://register.consilium.europa.eu/pdf/cs/07/st11/st11483.cs07.pdf>.

7 KOM(2010) 186 v konečném znění, s. 6,

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0186:FIN:CS:PDF>.

2. POTŘEBA OPATŘENÍ K OMEZENÍ SPOTŘEBY PALIVA TĚŽKÝCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL A JEJICH EMISÍ CO₂

2.1. Vývojové trendy emisí z těžkých nákladních vozidel jsou neudržitelné

Od poloviny 90. let minulého století až do začátku hospodářské krize objem nákladní dopravy zajišťované těžkými nákladními vozidly postupně narůstal v důsledku růstu HDP, zatímco objem osobní dopravy těmito vozidly zůstal v podstatě na stejné úrovni. Spolu se stabilní spotřebou paliva těžkých nákladních vozidel tyto vývojové trendy vedly k tomu, že se emise CO₂ z těchto vozidel zvýšily. Odhaduje se, že v období 1990 až 2010 emise z těžkých nákladních vozidel vzrostly asi o 36 % i přesto, že hospodářská krize v letech 2008 a 2009 jejich dříve pozorovaný stálý nárůst přerušila⁸.

Celková dopravní aktivita se podle předpokladů v příštích 40 letech sice zvýší, ale účinek emisí CO₂ bude poněkud zmírněn sníženou spotřebou paliva. Na základě současných vývojových trendů a politik by úroveň emisí CO₂ měla podle odhadů být i nadále stabilní, takže jejich objem v roce 2030 a 2050 by měl být přibližně o 35 % vyšší než v roce 1990. To nelze považovat za slučitelné s politikami EU zaměřenými na snižování emisí skleníkových plynů a s cílem bílé knihy o dopravě spočívajícím ve snížení emisí z dopravy v EU do roku 2050 o 60 % v porovnání s jejich úrovní v roce 1990.

2.2. Technologie může snížit spotřebu paliva těžkých nákladních vozidel a jejich emise CO₂

Významného snížení spotřeby paliva těžkých nákladních vozidel i jejich emisí CO₂ lze docílit pomocí technických zlepšení motoru (včetně rekuperace tepla), převodovky, aerodynamiky, pneumatik a pomocných zařízení, jakož i snížením hmotnosti. Nedávné analýzy⁹ ukazují, že jsou-li ve vozidlech použity nejmodernější technologie, lze emise CO₂ z nových těžkých nákladních vozidel snížit nákladově efektivním způsobem asi o 35 %. Snížení spotřeby paliva tuto nákladovou efektivnost zajišťuje jak z hlediska provozovatelů dopravy, tak z hlediska společenského.

Účinnost lze navíc dále zvýšit lepší správou vozového parku, lepším výcvikem řidičů, lepší údržbou vozidel a lepším řízením kapacity využívajícím výhod inteligentních dopravních systémů (ITS).

2.3. Nedostatek informací a tržní překážky, které je třeba řešit

Emise CO₂ z těžkých nákladních vozidel nejsou navzdory ekonomické důležitosti spotřeby paliva měřeny ani vykazovány¹⁰. Výsledný nedostatek informací snižuje transparentnost trhu, což brání tomu, aby na něj vstupovala energeticky účinná těžká nákladní vozidla vypouštějící do ovzduší méně emisí CO₂. Nezbytným krokem k výraznému omezení emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel je s uvedeným nedostatkem informací něco udělat.

8 Zdroj: Databáze Odyssee-Mure, k dispozici na adrese: <http://www.odyssee-mure.eu/>.

9 Studie společnosti CE Delft, „Marginal Abatement Cost Curves for HDVs“ („Křivky mezních nákladů na snížení emisí z těžkých nákladních vozidel“), 2012, http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf.

10 Na emise CO₂ z těžkých nákladních vozidel se vztahují pouze právní předpisy EU týkající se budoucího měření emisí CO₂ z motorů podle nařízení (ES) č. 595/2009 (Euro VI), které vstoupí v platnost v roce 2014.

Nedávná studie¹¹ podává několik možných vysvětlení, proč se nákladově efektivní energeticky účinné technologie v nových těžkých nákladních vozidlech dostatečně nevyužívají. Tyto tržní překážky jsou různé povahy:

- přestože palivová účinnost je pro dopravní podniky při koupi nového vozidla hlavním kritériem, nedostatečné využívání energeticky účinných technologií lze přičíst samotnému nákupnímu procesu, v jehož průběhu má jen malý počet dopravních podniků k dispozici údaje pro vyhodnocení technologií nebo srovnání vozidel;
- výrobci nabízejí energeticky účinné technologie jako doplňkovou, a nikoli jako základní výbavu vozidel;
- zdá se, že provozovatelé těžkých nákladních vozidel tato vozidla odepisují již po třech letech, což je výrazně pod odhadovanou hranicí průměrné životnosti těchto vozidel, která činí jedenáct let;
- omezený přístup k finančním prostředkům;
- rozdílná motivace, tj. když kupujícímu vozidla, např. leasingové společnosti, neplyne žádný prospěch z úspory paliva, z níž naopak těží dopravce.

I když dopravci mají určité povědomí o hlavních dostupných energeticky účinných technologiích zlepšujících výkonnost těžkých nákladních vozidel, vzhledem k nedostatku informací nedokáží porovnat výkonnost různých nových vozidel, a tudíž nedovedou posoudit, které nákladově efektivní technologie by pro nová vozidla měli požadovat.

2.4. Jiné země už konají

Na rozdíl od EU, v níž stále neexistují příslušné právní předpisy, jiné země již určitá opatření přijaly. Japonsko zavedlo právní předpisy upravující spotřebu paliva v roce 2007. Spojené státy schválily regulaci emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel v roce 2011 a následně po nich tak v roce 2012 učinila i Kanada. Právní předpisy USA a Kanady se zaměřují na emise CO₂ z motoru a karosérie typu podvozek-kabina a jsou prováděny na základě zjednodušených výkonnostních hodnot a prohlášení výrobců. Spojené státy v současnosti připravují ještě ambicióznější právní předpisy pro potřeby měření emisí z celého vozidla.

2.5. Opatření by byla přínosem pro hospodářství EU

Evropští výrobci těžkých nákladních vozidel pokrývají 40 % celkové světové produkce, a tudíž si na světovém trhu drží vedoucí postavení¹². Ačkoliv obchodní bilance EU v oblasti těžkých nákladních vozidel je pozitivní a vykazuje významný přebytek, tato skutečnost plně neodráží silné postavení průmyslu EU, neboť většina produkce EU směřující na zahraniční trhy se vyrábí mimo Evropu. Jelikož spotřeba paliva je klíčovým nákupním kritériem, konkurenceschopnosti těchto výrobců napomůže to, že jim bude umožněno investovat do dalšího zvyšování úspory paliva.

11 Studie společnosti CE Delft; „Market barriers to increased efficiency in the European on-road freight sector“ („Tržní překážky brzdící větší účinnost evropského odvětví silniční nákladní dopravy“), 2012, <http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector>.

12 Zdroj: Zpráva společnosti AEA-Ricardo, která je k dispozici na adrese: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf, zejména strany 26–27, na základě statistiky poskytnuté Mezinárodní organizací výrobců automobilů (OICA).

Přestože výroba těžkých nákladních vozidel se základnou v EU představuje menší podíl světové produkce (přibližně 12–14 %), důležitost norem EU může být v celosvětovém měřítku značná, což zjevně dokládá skutečnost, že normy EURO pro emise znečišťujících látek byly přijaty i v řadě dalších zemí, zejména v Číně, Indii, Rusku a Indonésii.

Bez zásahu na úrovni EU by příležitosti k nákladově efektivnímu snižování emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel a snižování celkových emisí CO₂ v EU zůstaly nevyužity. Výrobní průmysl EU by tak při vývoji a zavádění dalších technologií na snižování emisí CO₂ nemusel využít úspor z rozsahu, což by mohlo oslabit jeho konkurenční postavení na celosvětovém trhu. Podniky EU zajišťují značnou část své dopravy právě prostřednictvím těžkých nákladních vozidel. Nákladově efektivní snížení spotřeby paliva těžkých nákladních vozidel proto zaručí úroveň, jež bude pro dopravce i koncové uživatele cenově dostupná, zlepší konkurenceschopnost těchto podniků a sníží dovoz energie.

Zatímco EU již přijala nebo stanovila iniciativy v řadě oblastí, jako je konstrukce vozidel, řízení dopravy, internalizace vnějších nákladů, dekarbonizace paliv a rozhodování o nákupu vozidel, komplexní strategie EU zaměřená na omezení emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel stále chybí. Tato iniciativa zároveň poskytne odvětví představu o budoucím regulačním rámci EU v této oblasti.

3. STRATEGIE EU ZAMĚŘENÁ NA OMEZENÍ SPOTŘEBY PALIVA TĚŽKÝCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL A JEJICH EMISÍ CO₂

Hlavními faktory emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel a jejich spotřeby paliva jsou *poptávka po dopravě*, která je spojena s hospodářskou činností, *rozdělení druhů dopravy* na silniční, železniční, leteckou a vodní, *intenzita skleníkových plynů z paliv*, *energetická účinnost vozidel* a *provozování vozových parků těžkých nákladních vozidel*. Zatímco řešení celkové poptávky po dopravě jde nad rámec této strategie, komplexní strategie zaměřená na omezení emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel se musí zabývat ostatními hlavními faktory.

3.1. Posílení politik EU v oblasti omezování spotřeby paliva těžkých nákladních vozidel a jejich emisí CO₂

EU již přijala některá opatření, která se mnoha faktory emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel přímo či nepřímo zabývají:

- *Přechod na jiný druh dopravy* je klíčovou oblastí dopravní politiky EU, která podporuje intermodalitu. Návrh hlavních směrů EU pro rozvoj transevropské dopravní sítě¹³ počítá v plánu finančních prostředků EU vyčleněných na novou infrastrukturu s kritérii pro zmírňování změny klimatu. Očekává, že tyto politiky povedou k pomalému zvrácení trendu, který vedl k nárůstu podílu silniční dopravy.
- *Opatření ke snížení intenzity skleníkových plynů z paliv* vedla k výrobě alternativních paliv představujících přibližně 6 %¹⁴ (2010) spotřeby energie v silniční dopravě. Cílem stávajících právních předpisů¹⁵ je podpořit v dopravě používání zdrojů

13 KOM(2011) 650 v konečném znění; jejich přijetí se očekává v polovině roku 2013.

14 Zdroj: Eurostat.

15 Směrnice 2009/28/ES o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů („směrnice o obnovitelných zdrojích energie“) stanovila pro odvětví dopravy závazný cíl 10% podílu energie z obnovitelných zdrojů. Novelou směrnice

energie, které produkují méně skleníkových plynů a jsou obnovitelné. Za tímto účelem tyto předpisy stanoví kvantitativní cíle, které se v současné době přezkoumávají¹⁶. Nedávná iniciativa „Čistá energie pro dopravu“ a revidované hlavní směry TEN-T, opírající se o Nástroj pro propojení Evropy, dále podporují rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva a to, aby se v případě těžkých nákladních vozidlech více využíval zemní plyn a biometan^{17,18,19}. Komise rovněž navrhla²⁰ revizi „směrnice o zdanění energie“²¹, která by změnila současný systém energetických daní tak, aby zdanění paliva zahrnovalo i složku emisí CO₂.

- Aktivně je vyjadřována *podpora rozvoji a zavádění vozidel s nižší uhlíkovou stopou*. Zlepšení palivové účinnosti těžkých nákladních vozidel a snížení jejich emisí CO₂ je zahrnuto do iniciativy pro ekologické automobily v rámci sedmého rámcového programu pro výzkum a technologický rozvoj. Podpora čistých a energeticky účinných vozidel zaznívá rovněž z navrhované iniciativy „Horizont 2020 – rámcového programu pro výzkum a inovace“²². Právní předpisy EU také aktivně podporují nákupy vozidel šetrnějších k životnímu prostředí veřejnými subjekty²³. Právními předpisy o schválení typu²⁴ týkajícími se hmotnosti a rozměrů byla nedávno povolena výjimka (50 cm) pro pevná aerodynamická zařízení na zadní části nových vozidel / přípojných vozidel. V souladu s tím Komise nedávno navrhla²⁵ revizi směrnice 96/53/ES o hmotnostech a rozměrech vozidel v mezinárodní dopravě, která jde ještě dále a navrhuje nový soubor výjimek, jež by měly podpořit řešení zlepšující aerodynamiku těžkých nákladních vozidel.
- *Obecně je uznáván i význam a řeší se problematika provozování vozového parku*. Ke zlepšení účinnosti dopravy a snižování spotřeby paliva a emisí CO₂ přispívají i právní předpisy v oblasti výběru poplatků za užívání pozemních komunikací. Pokud poplatky vybírané z těžkých nákladních vozidel podle směrnice 1999/62/ES²⁶ byly uplatněny, optimalizovaly využívání silniční dopravy tím, že omezily jízdu bez nákladu a zlepšily faktory vytíženosti, urychlily obnovu vozových parků a vytvořily podmínky pro lepší součinnost více druhů dopravy. Nedávná směrnice o inteligentních dopravních systémech pomůže urychlit vývoj a zavádění informačních technologií v oblasti silniční dopravy, a to i pro účely rozhraní s jinými

98/70/ES („směrnice o jakosti paliv“) byl zároveň zaveden závazný cíl snížit do roku 2020 o 6 % intenzitu skleníkových plynů z paliv používaných v silniční dopravě a nesilničních pojízdných strojích.

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

17 Sdělení Komise COM(2013) 17 „Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva“ a návrh směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, COM(2013) 18, <http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/>.

18 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.

19 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010.

20 KOM(2011) 168/3.

21 Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny, Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51.

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

23 Směrnice 2009/33/ES, Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5.

24 Nařízení (ES) č. 661/2009 a směrnice 2007/46/ES.

25 COM(2013) 195 final.

26 Směrnice 1999/62/ES ve znění směrnice 2006/38/ES a směrnice 2011/72/EU, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:CS:PDF> (konsolidovaná verze).

druhy dopravy²⁷. Komise navíc v prosinci 2013 předložila konkrétní doporučení pro koordinovaná opatření mezi všemi úrovněmi správy a řízení a mezi veřejným a soukromým sektorem v oblasti městské logistiky, regulace přístupu do měst, zavádění řešení inteligentních dopravních systémů (ITS) a bezpečnosti silničního provozu ve městech.

Rámec dopravní politiky bude i nadále vylepšován. Jak bylo oznámeno v bílé knize o dopravě, připravuje se řada iniciativ, které tento rámec dále posílí:

- Nadále bude řešen *podíl jednotlivých druhů dopravy a přechod* na nízkouhlíkové druhy dopravy. Plánovaná *iniciativa elektronické podpory nákladní dopravy (e-freight)* by měla podle předpokladů vytvořit rámec pro zefektivnění elektronického toku informací spojených s fyzickým tokem zboží. Podíl jednotlivých druhů dopravy ovlivní i několik opatření, s nimiž počítá bílá kniha o dopravě²⁸, zejména rozvoj multimodální nákladní přepravy zboží a multimodální nákladní koridory, jakož i nové rámce pro vnitrozemskou plavbu.
- Řada opatření ovlivní *provoz nákladní dopravy* a podle předpokladů přispěje ke snížení spotřeby energie:
 - do přepracovaného znění směrnice o řidičských průkazech z roku 2012 byly zahrnuty i *požadavky na ekologickou jízdu* v rámci zkoušek řidičů nákladních automobilů, přičemž k provedení těchto ustanovení jsou plánována i další opatření,
 - cílem průběžného *přezkumu právních předpisů v oblasti poplatků za užívání pozemních komunikací* je podporovat systematictější využívání systému vybírání silničních poplatků v závislosti na ujeté vzdálenosti, který odráží infrastrukturu a vnější náklady na základě zásady, že platí znečišťovatel a uživatel,
 - připravuje se *iniciativa zaměřená na uhlíkovou stopu*, která má podpořit větší transparentnost a poskytování informací o dopadu emisí CO₂ z nákladní a osobní dopravy koncovým uživatelům,
 - v neposlední řadě by pak přezkoumání omezení silniční kabotáže navrhované v bílé knize o dopravě mohlo rovněž pomoci zvýšit účinnost silniční dopravy zvýšením faktoru zatížení vozidel, bude-li provedeno postupně a bude-li zkombinováno s opatřeními na zlepšení prosazování a na zmírnění možných rizik vyvolané poptávkou v silniční dopravě.

K dnešnímu dni nicméně na úrovni EU stále chybějí opatření, jež by řešila spotřebu paliva a emise CO₂ u těžkých nákladních vozidel uváděných na trh souběžně s osobními

27 Kromě toho je v rámci stávajícího 7. rámcového programu zajištěna podpora výzkumu a vývoje v oblasti vývoje inteligentních dopravních systémů, která bude poskytována i nadále v rámci příštího rámcového programu EU pro výzkum a inovace na období 2014–2020 (Horizont 2020).

28 Bílá kniha o dopravě, opatření č. 1 „vnitřní trh služeb železniční dopravy“, č. 5 „vhodný rámec pro vnitrozemskou plavbu“, č. 7 „multimodální doprava zboží“, č. 33 „městská logistika s nulovými emisemi do roku 2030“ a č. 35 „multimodální nákladní koridory“. Viz <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>.

a dodávkovými automobily. V bílé knize o dopravě je zmíněna potřeba přijmout v této oblasti další opatření²⁹.

3.2. Krátkodobá opatření řešící nedostatek informací

Jak bylo uvedeno v oddíle 2.3, základním předpokladem pro řešení problematiky spotřeby paliva těžkých nákladních vozidel a jejich emisí CO₂ je tuto spotřebu a tyto emise měřit a sledovat. To si vyžádá řešení některých současných klíčových překážek na trhu zvýšením transparentnosti trhu a zlepšením srovnatelnosti vozidel, což podnítl hospodářskou soutěž mezi výrobci alepší informovanost koncových uživatelů. V konečném důsledku by to mělo vést k výrobě a nákupu palivově účinnějších těžkých nákladních vozidel produkujících méně emisí CO₂.

Tohoto cíle má být dosaženo ve dvou fázích:

- **Dokončení simulačního nástroje**

Kvůli rozmanitosti modelů a využití těžkých nákladních vozidel (např. cisternové vozy, autobusy atd.) není vhodné provádět zkoušky emisí CO₂ u těchto vozidel stejným způsobem jako u osobních a dodávkových automobilů. V tomto ohledu skýtá řadu výhod počítačová simulace, která může zahrnout veškeré aspekty těžkých nákladních vozidel, je víceúčelová a nákladově vysoce efektivní. Od roku 2009 Komise ve spolupráci se zúčastněnými stranami z řad odvětví pracuje na vývoji simulačního nástroje VECTO³⁰, umožňujícího měřit emise CO₂ z celých těžkých nákladních vozidel, tj. včetně emisí vznikajících v důsledku parametrů motoru a převodovky, aerodynamiky, valivého odporu a pomocných zařízení. Zatímco v jiných zemích, jako jsou Spojené státy a Kanada, byly nedávno přijaty právní předpisy upravující emise CO₂ z těžkých nákladních vozidel na základě emisí z motoru a karosérie typu podvozek-kabina, nástroj VECTO má být první celoodvětvovou metodikou schopnou odhadnout emise CO₂ z celého těžkého nákladního vozidla, včetně jeho přívesu.

Do tohoto projektu je zapojeno Společné výzkumné středisko Komise. V dubnu 2013 středisko vydalo zprávu o „ověření koncepce“³¹, v níž je vysloven závěr, že v dané fázi zkušební období nástroj VECTO poskytuje odhady dostatečně blízké reálným hodnotám a dostatečně spolehlivé na to, aby posloužily za základ systému EU pro měření spotřeby paliva těžkých nákladních vozidel a jejich emisí CO₂.

Další přizpůsobení a zlepšení simulační metodiky jeho spolehlivost a přesnost ještě zvýší. Očekává se, že nástroj VECTO bude uveden do provozu v květnu 2014 nejméně pro tři kategorie těžkých nákladních vozidel, které společně představují více než 50 % emisí CO₂ z těchto vozidel. Cílem je daný nástroj postupně rozšířit i na další kategorie těžkých nákladních vozidel.

- **Legislativní opatření nezbytná k měření, ověřování a vykazování emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel**

Nástroj VECTO umožňuje měření spotřeby paliva a emisí CO₂ u nově registrovaných těžkých nákladních vozidel. Tyto ověřené a zkontrolované hodnoty by mohly být poskytovány ke

29 Opatření č. 26: „Odpovídající normy pro emise CO₂ všech druhů vozidel, doplněné případně požadavky na energetickou účinnost týkající se všech druhů pohonných systémů.“

30 Nástroj pro výpočet spotřeby energie vozidla (VECTO).

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

každému nově registrovanému těžkému nákladnímu vozidlu a mohly by být vykazovány a sledovány. To vyžaduje dvě legislativní opatření, která lze provést souběžně.

i) K *ověřování* spotřeby paliva a emisí CO₂ je třeba upravit příslušný typ schvalovacích právních předpisů. To si vyžádá začlenění metodiky pro stanovení těchto hodnot do právních předpisů, aby je příslušné orgány členských států mohly ověřovat. Tyto údaje by měl tudíž k dispozici i kupující.

ii) *Vykazování* je nutné pro snazší sledování a šíření ověřených hodnot emisí CO₂ z nově registrovaných těžkých nákladních vozidel EU. K tomu bude třeba, aby byly řádným legislativním postupem přijaty nové právní předpisy ukládající členským státům vykazovat emise CO₂ z těžkých nákladních vozidel vypočítané nástrojem VECTO Komisi, a to souběžně s těmi, které jsou již uplatňovány na osobní a dodávkové automobily.

Nezbytný krok před tím, než bude možné zvážit přijetí ambicióznějších opatření, musí směřovat k vyřešení nedostatku informací. Přestože od ověřování, vykazování a poskytování lepších informací pro spotřebitele nelze očekávat, že samo povede k významnému omezení emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel, měly by mít pozitivní dopad v tom smyslu, že zvýší transparentnost v oblasti energetické účinnosti vozidel na trhu, a tím posílí hospodářskou soutěž.

3.3. Možnosti politiky pro střednědobý horizont

Aby mohlo být dosaženo ambiciózních cílů pro rok 2030 v oblasti snižování emisí skleníkových plynů nákladově efektivním způsobem, bude k tomu muset více přispět i odvětví dopravy. Za účelem omezení emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel lze zvážit řadu střednědobých možností politiky. Ačkoliv stanovení závazných průměrných limitů emisí CO₂ pro nově registrovaná těžká nákladní vozidla je možností nejzjevnější, neboť mimo jiné zajišťuje soulad s právní úpravou emisí z osobních a dodávkových automobilů, ostatní možnosti by mohly zahrnovat moderní infrastrukturu podporující alternativní paliva pro těžká nákladní vozidla, inteligentnější tvorbu cen za užívání infrastruktury, efektivní a jednotné zdanění vozidel ze strany členských států a jiné tržní mechanismy. Tyto různé možnosti se vzájemně nutně nevylučují. V každém případě bude provedeno posouzení dopadů, aby byly zjištěny možnosti, které jsou nákladově nejefektivnější.

Výchozím předpokladem pro přijetí dalších opatření je to, aby byl simulační nástroj VECTO plně funkční a aby byly prosazeny právní předpisy upravující ověřování a vykazování emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel. Bude třeba vyvinout další úsilí k tomu, aby bylo možné potvrdit technologický potenciál, porozumět tržním překážkám bránícím zavádění nových technologií v širších souvislostech a opětovně posoudit náklady a přínosy snižování emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel, jakož i základní motivační strukturu pro využívání energeticky účinnějších variant těchto vozidel.

4. ZÁVĚR

Emise CO₂ z těžkých nákladních vozidel za posledních dvacet let vzrostly, přestože hospodářská krize jejich dosavadní stabilní růst přerušila. Předpokládá se, že bez změny politiky zůstane objem těchto emisí v dlouhodobém horizontu výrazně nad jejich úrovní v roce 1990. To se ovšem neslučuje s bílou knihou o dopravě, která si klade za cíl snížit emise CO₂ z dopravy do roku 2050 o 60 % v porovnání s jejich úrovní v roce 1990. Klíčovým

prvkem stojícím v cestě opatřením, jež by tyto emise upravila, je nedostatek informací způsobený tím, že emise CO₂ z těžkých nákladních vozidel nejsou při registraci nových vozidel měřeny, ověřovány ani zaznamenávány.

Značný potenciál ke zvýšení výkonnosti těžkých nákladních vozidel a snížení jejich emisí CO₂ nákladově efektivním způsobem se skrývá v uplatnění nejmodernějších technologií. Plnému využití tohoto potenciálu v současné době brání tržní překážky. Větší část tohoto potenciálu může uvolnit komplexní strategie založená na vhodném souboru opatření.

Navrhovaná strategie, jejímž cílem je poskytnout zúčastněným stranám větší předvídatelnost, pokud jde o vývoj politiky a právních předpisů v této oblasti, sestává z krátkodobých opatření, která mají zvýšit transparentnost trhu a podpořit snížení emisí. Těmito opatřeními jsou:

- řada iniciativ, s nimiž počítá bílá kniha o dopravě a které posilují stávající politiky EU přispívající přímo či nepřímo k omezení spotřeby paliva těžkých nákladních vozidel a jejich emisí CO₂;
- opatření řešící zjištěný nedostatek informací pomocí měření spotřeby paliva těžkých nákladních vozidel a jejich emisí CO₂ nástrojem VECTO, jakož i ověřování a vykazování emisí CO₂ u nově registrovaných vozidel. Komise má v plánu předložit za tímto účelem legislativní návrhy v roce 2015.

Až budou tato krátkodobá opatření zavedena, budou na základě výsledků dalších analýz zváženy na podporu rámce politiky EU v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 střednědobé možnosti politiky, včetně stanovení závazných limitů emisí CO₂ pro nově registrovaná těžká nákladní vozidla.

Komise vyzývá Radu a Evropský parlament, aby tuto strategii podpořily a byly jí nápomocny při realizaci naznačených opatření. Dále vyzývá zúčastněné strany, především automobilový průmysl a odvětví dopravních služeb, aby tuto strategii zaměřenou na omezení spotřeby paliva těžkých nákladních vozidel a jejich emisí CO₂ podpořily v rámci celkové politiky EU spočívající v přechodu na nízkouhlíkové hospodářství.