

# EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

*Dokument ze zasedání*

**KONEČNÉ ZNĚNÍ**  
**A6-0343/2007**

24.9.2007

## ZPRÁVA

o strategii Společenství na snižování emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů  
a lehkých užitkových vozidel  
(2007/2119(INI))

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

Zpravodaj: Chris Davies

Navrhovatelka (\*):  
Rebecca Harms, Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku

(\* ) Postup s přidruženými výbory – článek 47 jednacího řádu

## OBSAH

	<b>Strana</b>
NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU .....	3
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	13
STANOVISKO VÝBORU PRO VNITŘNÍ TRH A OCHRANU SPOTŘEBITELŮ .....	16
STANOVISKO VÝBORU PRO PRŮMYSL, VÝZKUM A ENERGETIKU.....	20
VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ.....	24

## NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

### o strategii Společenství na snižování emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel (2007/2119(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu „Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel“ (KOM(2007)0019),
- s ohledem na posouzení dopadu týkající se výše uvedeného sdělení (SEK(2007)0060),
- s ohledem na šestý akční program Společenství pro životní prostředí<sup>1</sup>,
- s ohledem na šestý<sup>2</sup> a sedmý<sup>3</sup> rámcový program pro výzkum, technologický rozvoj a demonstrace,
- s ohledem na své usnesení ze dne 16. listopadu 2005 „Jak zvítězit v boji proti celosvětové změně klimatu“<sup>4</sup>,
- s ohledem na sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Omezení celosvětové změny klimatu na dva stupně Celsia – Postup do roku 2020 a na další období“ (KOM(2007)0002),
- s ohledem na své usnesení ze dne 14. února 2007 o změně klimatu<sup>5</sup>,
- s ohledem na závěry předsednictví ze zasedání Evropské rady ve dnech 8. a 9. března 2007 týkající se aktualizované strategie EU v oblasti udržitelného rozvoje (červen 2006) a úlohy environmentálních technologií a ekoinovací při dosažení cílů Lisabonské strategie pro růst a zaměstnanost,
- s ohledem na zprávu Evropského programu pro změnu klimatu ze dne 31. října 2006 „Přezkum a analýza redukčního potenciálu a nákladů technologických a jiných opatření ke snížení emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů“<sup>6</sup>,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES ze dne 13. prosince 1999 o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO<sub>2</sub> při prodeji nových osobních automobilů<sup>7</sup>,

<sup>1</sup> Úř. věst. L 242, 10.9.2002, s. 1.

<sup>2</sup> Úř. věst. L 232, 29.8.2002, s. 1.

<sup>3</sup> Úř. věst. L 412, 30.12.2006, s. 1.

<sup>4</sup> Úř. věst. C 280 E, 18.11.2006, s. 120.

<sup>5</sup> *Texty přijaté tohoto dne*, P6\_TA(2007)0038.

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report\\_co2\\_reduction.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_co2_reduction.pdf)

<sup>7</sup> Úř. věst. L 12, 18.1.2000, s. 16. Směrnice naposledy pozměněná nařízením (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284,

- s ohledem směrnici Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzínu a motorové nafty<sup>1</sup> a na Komisi předložený návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o změně směrnice 98/70/ES a zavedení mechanismu pro sledování a snížení emisí skleníkových plynů pocházejících z paliv používaných v silniční dopravě (KOM(2007)0018),
  - s ohledem na článek 45 jednacího řádu,
  - s ohledem na zprávu Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a na stanoviska Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů (A6-0343/2007),
- A. vzhledem k tomu, že asi 19 % emisí CO<sub>2</sub> v Evropské unii vypouštějí osobní automobily a lehká užitková vozidla a že jejich absolutní objem dále roste především v důsledku zvyšujícího se počtu a výkonnosti nových automobilů,
- B. vzhledem k tomu, že nejúspěšnější a nejúčinnější politikou snižování celkových emisí CO<sub>2</sub> u osobní dopravy je zvýšení podílu veřejné dopravy; vzhledem k tomu, že je proto důležité přijmout opatření ke stimulování a zlepšení kvality a rozsahu veřejné dopravy, aby se přechod od osobních automobilů k veřejné dopravě stal lákavějším, a aby se tak snížilo celkové množství emisí CO<sub>2</sub> produkovaných osobami dojíždějícími za prací,
- C. vzhledem k tomu, že opatření zaměřená na chování řidičů a infrastrukturu byla dosud ve strategii EU na snížení emisí CO<sub>2</sub> z automobilů opomíjena, třebaže mají, pokud jde o snižování těchto emisí, značný potenciál,
- D. vzhledem k tomu, že z celkového množství ropy, které se v EU spotřebuje, připadá 60 % na silniční dopravu a že neefektivní využívání paliva rostoucí měrou ohrožuje energetickou bezpečnost a přispívá k vysokým provozním nákladům a vyčerpávání světových zásob ropy,
- E. vzhledem k tomu, že je nyní zapotřebí legislativních opatření, která by podporovala potřebné konstrukční i technologické změny, má-li toto odvětví napomáhat EU při plnění cíle snížit do roku 2020 emise CO<sub>2</sub> o nejméně o 20 % oproti úrovním roku 1990,
- F. vzhledem k tomu, že dobrovolný přístup se ukázal jako neúspěšný, neboť je zřejmé, že v roce 2008 automobilový průmysl nesplní svůj dobrovolný závazek 140 g/km; vzhledem k tomu, že cíl 120 g CO<sub>2</sub>/km byl poprvé navržen v roce 1995 a schválen Radou a Parlamentem v roce 1996 s lhůtou pro splnění do roku 2005, nejpozději však do roku 2010,
- G. vzhledem k tomu, že ve svém sdělení „Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století“ (KOM(2007)0022) popisuje Komise klíčové prvky budoucí strategie na snižování emisí CO<sub>2</sub> z motorových vozidel na základě integrovaného přístupu zaměřeného na dosažení cíle, jež si EU do roku 2012 stanovila ve

---

31.10.2003, s. 1).

<sup>1</sup> Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58. Směrnice naposledy pozměněná nařízením (ES) č. 1882/2003.

výši 120 g CO<sub>2</sub>/km, prostřednictvím kombinace opatření na úrovni EU a členských států,

- H. vzhledem k tomu, že je zapotřebí kroků, jež budou mít za cíl snížit emise CO<sub>2</sub> z osobních automobilů prostřednictvím integrovaného přístupu, který bude zahrnovat opatření týkající se motorů, doplňková opatření, biopaliva, ekologickou jízdu a opatření v oblasti infrastruktury,
- I. vzhledem k tomu, že absolutní emise CO<sub>2</sub> z automobilů závisí na složité souhrě účinnosti motoru, uhlíkové náročnosti paliva, chování řidiče, počtu ujetých kilometrů, kvalitě/přeplněnosti infrastruktury a účinnosti jednotlivých složek vzhledem k CO<sub>2</sub>,
- J. vzhledem k tomu, že bylo prokázáno, že by důsledným dodržováním nejvyšší povolené rychlosti ve všech členských státech byly emise CO<sub>2</sub> značně sníženy,
- K. vzhledem k tomu, že dostupnost a obnova vozového parku jsou pro zlepšení hodnot CO<sub>2</sub>, kvalitu ovzduší a bezpečnost vozidel na silnicích naprosto klíčové,
- L. vzhledem k tomu, že daňová opatření a označování nepřispěla ke strategii EU na omezení emisí CO<sub>2</sub> z automobilů založené na třech pilířích,
- M. vzhledem ke klíčovému významu závazných a jasně definovaných cílů pro emise CO<sub>2</sub> z osobních automobilů, jejichž stanovení je v zájmu hladkého fungování vnitřního trhu v odvětví automobilového průmyslu i poskytování úplných informací spotřebitelům, jež jim umožní při koupi vozu činit informovaná rozhodnutí, a tak významně přispívat ke snižování emisí CO<sub>2</sub>,
- N. vzhledem k tomu, že směrnice 1999/94/ES nebyla dostatečně účinná a členské státy ji neprovedly jednotným způsobem,
- O. vzhledem k tomu, že lze konstatovat, že pro řadu výrobků (např. elektrické a domácí spotřebiče) byly úspěšně zavedeny třídy energetické účinnosti, které prostřednictvím srozumitelného písmenného kódu nebo formou barevného rozlišení nabízejí evropským spotřebitelům praktickou pomoc při rozhodování o koupi, a tak jim umožňují šetřit energií a snižovat emise CO<sub>2</sub>,
- P. vzhledem k tomu, že k omezení CO<sub>2</sub> musí přispět všechny třídy kategorií vozidel, neboť i tržní objem má prvořadý význam pro snižování CO<sub>2</sub>,

### ***Harmonogram a cíle***

1. uznává, že k co nejchopodárnějšímu provedení změn v konstrukci vozů potřebují výrobci pět až sedm let, a bere na vědomí, že průměrné emise vozidel, které budou uvedeny v roce 2008 na trh EU, budou pravděpodobně převyšovat úroveň 150 g CO<sub>2</sub>/km, a proto vítá plán Komise na předložení legislativního rámce EU pro snižování emisí CO<sub>2</sub>, včetně závazných opatření týkajících se snížení průměrné spotřeby paliva u lehkých vozidel prostřednictvím zlepšení technologie motoru, dalších technických vylepšení a používání biopaliv; připomíná, že Rada v roce 1996 a Parlament v roce 1997 podpořily cíl dosáhnout 120 g CO<sub>2</sub>/km emisí na osobní automobil v rámci průměrného vozového parku v EU s původním cílovým datem 2005 a konečným termínem 2010;

2. trvá na tom, že navrhované využití „doplňkových opatření“ k dosažení dříve dohodnutého emisního cíle ve výši 120 g CO<sub>2</sub>/km by mělo být možné na základě vyčíslitelných standardů, a domnívá se, že právní předpisy by měly stanovit jasné a měřitelné cíle snížení emisí, kterých má být dosaženo technickými prostředky;
3. navrhuje stanovení závazných ročních emisních cílů s účinností od 1. ledna 2009 za účelem podpory technických zlepšení u vozidel, která by sama o sobě zajistila snížení průměrných emisí všech osobních vozidel, jež budou od 1. ledna 2012 uvedena na trh EU, nejméně na úroveň 120 g CO<sub>2</sub>/km;
4. vyzývá Komisi, aby představila konkrétní kroky a předložila právní návrhy, které zajistí zavedení „doplňkových opatření“ a snížení emisí z osobních vozidel o dalších 10 g CO<sub>2</sub>/km;
5. trvá na tom, aby od 1. ledna 2020 průměrné hodnoty emisí nepřekračovaly 95 g CO<sub>2</sub>/km, a domnívá se, že EU by měla podporovat, aby byly prostřednictvím 7. rámcového výzkumného programu v nezbytné míře prosazovány inovace; zdůrazňuje, že je třeba intenzivně podporovat výzkum a vývoj vozidel s nulovými emisemi, například elektricky poháněných vozidel;
6. připomíná své výše uvedené usnesení ze dne 16. listopadu 2005 „Jak zvítězit v boji proti celosvětové změně klimatu“, v němž vyzval ke „stanovení závazných hodnot pro emise CO<sub>2</sub> z nových vozidel tak, aby ve střednědobém horizontu byly dosaženy hodnoty v řádu 80–100 g CO<sub>2</sub>/km“; souhlasí se záměrem Komise podporovat výzkum, vývoj a demonstrace pokročilých technologií, především v zájmu dosažení ambicióznějších cílů v roce 2020; vyzývá Komisi, aby zhodnotila možnost postupného snižování emisí po roce 2012 používáním lehčích materiálů při výrobě vozidel, přičemž zajistí, že tato vozidla budou v souladu se stávajícími právními předpisy a že jejich výrobci nesleví z požadavků na bezpečnost cestujících a zranitelných účastníků silniční dopravy;
7. zdůrazňuje, že se již velkosériově vyrábějí nízkoemisní a prostorově nenáročná vozidla pro místní využití („Gentlecars“), jejichž hodnoty jsou nižší než 90 g CO<sub>2</sub>/km, a proto vyzývá Komisi, aby spolu s dalšími opatřeními podporovala kroky, které by zajistily co nejčastější využívání těchto vozidel namísto automobilů s vysokými emisemi CO<sub>2</sub>;
8. domnívá se, že Komise by v návaznosti na podrobné zhodnocení dopadů a na analýzu nákladů a přínosů i vzhledem k postkjótské dohodě měla nejpozději do roku 2016 potvrdit nebo revidovat dlouhodobější cíle, a předpokládá, by si tyto cíle mohly vyžádat další snížení emisí na minimálně 70 g CO<sub>2</sub>/km do roku 2025;
9. vyzývá Komisi, aby při přijímání všech závazných legislativních opatření, která by mohla ovlivnit rychlost obnovy vozového parku, zohledňovala technickou proveditelnost, nákladovou efektivnost, dopad na životní prostředí a dostupnost nových automobilů v průběhu jejich životního cyklu;
10. konstatuje, že právo Společenství upravuje trh se 17 až 18 miliony vozidel ročně, což odpovídá trhu s osobními automobily ve Spojených státech; očekává, že ambiciózní politika EU týkající se snižování emisí skleníkových plynů povzbudí hospodářský růst založený na znalostech i vytváření pracovních míst v automobilovém dodavatelském

průmyslu a že bude mít celosvětově pozitivní dopad na snižování emisí z dopravy;

11. s ohledem na obtíže, které by během plánovaného harmonogramu mohli mít někteří specializovaní výrobci při snižování průměrných emisí u omezeného množství jimi produkováných vozidel, doporučuje, aby každý výrobce nebo dovozce měl právo nezahrnout údaje o 500 identifikovaných vozidlech ročně mezi údaje, ze kterých se vypočítávají průměrné emise, přičemž však je nutno úroveň emisí a spotřebu paliva takovýchto vozidel označit a informovat o nich spotřebitele v souladu s obvyklými právními požadavky;
12. s ohledem na obtíže, které by během plánovaného harmonogramu mohli mít někteří výrobci malosériových vozidel a noví výrobci s podílem na trhu menším než 0,5 % při snižování emisí u omezeného množství jimi produkováných vozidel, dále doporučuje, aby Komise zvážila předložení legislativních návrhů, které by těmto specializovaným výrobcům stanovily ambiciózní cíle snížení CO<sub>2</sub>;
13. konstatuje, že specializovaní výrobci automobilů nejvyšší třídy a vysoce výkonných automobilů hrají významnou úlohu při zavádění moderních technologií, udržování kvalitních pracovních míst, podílu na celosvětovém obchodním obratu a stimulaci evropského hospodářství; shledává, že by tito výrobci svým *know-how* měli významně přispět ke snížení emisí CO<sub>2</sub> z automobilů;
14. trvá na tom, že veškerá pravidla musí chránit vnitřní trh a že by členské státy měly začít uplatňovat předpisy EU ke stejnému datu a totožnými metodami, aby se zabránilo narušení a fragmentaci trhu.

#### ***Rozdělení tohoto úkolu mezi výrobce***

15. je si vědom výrazné rozdílnosti spotřebitelských preferencí ohledně osobních vozidel a různého složení vozového parku jednotlivých výrobců; trvá na tom, že snížení emisí CO<sub>2</sub> musí být dosaženo u všech automobilů uváděných na trh, a proto by měly být povoleny určité rozdíly založené na užitných parametrech, avšak způsobem, který neoslabí pobídky k výrobě vozidel s nižšími emisemi nebo nebude znevýhodňovat výrobce, kteří těchto cílů dosáhnou brzy;
16. zdůrazňuje, že je důležité, aby určitá vozidla mohla překročit emisní limity s cílem zabránit přílišnému narušení automobilového trhu, přesto se však snaží vytvořit silné pobídky ke snížení emisí, a proto navrhuje, aby jak cíle snížení průměrných emisí pro léta 2012 a 2020, tak i prozatímní roční cíle byly stanoveny na základě křivky limitních hodnot pro všechna vozidla prodávaná výrobci a dovozci, jež by jako výchozí hodnotu měla mít profil nového vozového parku osobních automobilů k 1. lednu 2009;
17. doporučuje, aby křivka limitních hodnot byla definována matematickým vzorcem vyjádřeným jako funkce, která spojuje emise CO<sub>2</sub> každého vozidla s jeho stopou (rozchod kol krát rozvor náprav);
18. vyzývá Komisi, aby zajistila, že všichni výrobci budou vyvíjet přiměřenou snahu a že pobídky ke snižování emisí skleníkových plynů budou rozloženy v rámci celého vozového parku; domnívá se však, že žádný budoucí systém by neměl přímo, ani nepřímo

odměňovat společnosti, které v minulosti vyráběly více znečišťující vozidla; domnívá se, že i vozidla s vyššími emisemi CO<sub>2</sub> musí více přispět k jejich snižování a že by tento systém měl odměňovat nejpokročilejší technologie a alternativní paliva v závislosti na jejich emisích skleníkových plynů (hybridní, vodíková a elektrická vozidla nebo vozidla používající jiná alternativní paliva);

19. vyzývá Komisi, aby po konzultaci se zúčastněnými stranami předložila Parlamentu a Radě návrhy k projednání, aby se zajistilo, že do průběhu křivky budou promítnuty rozdíly mezi rozměry vozů a technologickými náklady spojenými se snížením emisí a dostupností nových vozidel pro různé druhy zákazníků, čímž se zajistí rozmanitost i sociální spravedlnost;
20. bere na vědomí různé legislativní možnosti k dosažení tohoto cíle; domnívá se, že je nutno – jak Komise uvádí ve svém sdělení – „zajistit ... cíle snižování, jež odrážejí diverzitu evropských výrobců automobilů“, ale také efektivně odměňovat nejlepší výkon, pokud jde o účinnost vozidla;
21. navrhuje, aby byl k 1. lednu 2011 zaveden nový mechanismus uzavřeného trhu – systém snižování povolenek pro emise uhlíku (CARS) – v jehož rámci budou dovozci a výrobci nuceni platit peněžní pokuty v poměru k překročení emisních limitů na prodané vozidlo, a aby tyto pokuty mohly být kompenzovány směřitelnými kredity udělenými nově zaregistrovaným osobním vozidlům stejného výrobce, jejichž emise jsou nižší než křivka limitních hodnot; domnívá se, že pokuty za překročení hodnot emisí g/km by měly být vyšší než odměny;
22. trvá na tom, že jakýkoli systém obchodovatelných kvót mezi výrobci vozidel by měl být oddělen od systému obchodování s emisními povolenkami EU nebo jakéhokoli jiného systému vyjma systému uhlíkových kreditů nebo systému pro odškodnění;
23. domnívá se, že výše pokut by měla být stanovena způsobem, který bude pro toto průmyslové odvětví předvídatelný a jednoznačný, a doporučuje, aby Komise předložila odpovídající návrhy na výši pokut/kreditů vyjádřenou v EUR/g CO<sub>2</sub>;
24. souhlasí, aby křivka limitních hodnot i výše pokut byly případně pravidelně upravovány tak, aby zohledňovaly technologický vývoj a nezpomalovaly tempo snižování emisí;
25. doporučuje, aby výtěžky pokut byly využívány na výzkum a vývoj snižování emisí CO<sub>2</sub> a na podporu místní veřejné dopravy;
26. domnívá se, že cena kreditů, zpočátku stanovená Komisí, by měla být určena tržně a že by v zájmu větší flexibility a širší nabídky možností měli mít výrobci a dovozci povolení převést kredity v rámci daného systému do následujících let či je prodat nebo převést na jiné společnosti a obchodní jednotky;
27. žádá, aby byly zveřejňovány informace o úrovni emisí na vozidlo a na každého výrobce ve snadno dostupném formátu s cílem zajistit transparentnost a usnadnit srovnání mezi jednotlivými vozidly a výrobci;
28. doporučuje, aby bylo výrobcům i dovozčům umožněno využít takových nástrojů



pružnosti, jako je průměrování v rámci skupiny, kredity za vozidla jezdící na obnovitelná paliva a převod povolenek (tzv. *banking*), a rozhodnout se, zda si přejí, aby byla uznanou obchodní jednotkou korporace či různé dceřiné společnosti nebo obchodní jednotky přímo odpovědné za výrobu dotčených vozidel;

29. navrhuje, aby byl systém CARS v prvním roce ve „stínovém“ provozu, který vyžaduje pouze shromažďování údajů, převod certifikátů a zveřejňování zůstatků, a že finanční režim by měl započít až s platností od 1. ledna 2012;

### ***Testování, monitorování údajů a specifikace vozidel***

30. trvá na tom, že je třeba zabývat se celkovým množstvím emisí skleníkových plynů na vozidlo, včetně emisí, které vytváří klimatizační systémy; kromě toho naléhavě žádá Komisi, aby vypracovala takové návrhy aktualizace zkušebních cyklů, aby lépe odrážely reálné podmínky jízdy;
31. podporuje revizi testovacích postupů, aby lépe odpovídaly reálným podmínkám jízdy, a vyzývá, aby změny evropského jízdního cyklu vzaly v potaz vývoj technologií, jako například montáž šestého rychlostního stupně;
32. vyzývá Komisi, aby zavedla nová měřítka a normy, které by pro účely snižování emisí CO<sub>2</sub> umožnily přiřazení pevné hodnoty prospěšným zlepšením, jako jsou například ukazatele pro přeřazení rychlostního stupně, používání ekonometrů, vysoce účinná klimatizace, vylepšená maziva, „systémy start-stop při volnoběhu“, pneumatiky s nízkým valivým odporem a systémy sledování tlaku v pneumatikách, jejichž použití může záležet na uvážení jednotlivých řidičů; dále doporučuje zavést v motorových vozidlech takové technologie, které podpoří ohleduplné chování řidičů k životnímu prostředí, jako je např. zobrazení spotřeby a ceny paliva, a to jak údajů pro aktuální jízdu, tak odpovídajících údajů pro časté trasy, zařízení pro aktivní varování o překročené rychlosti a pomůcky určené ke kontrole rychlosti, včetně omezovačů rychlosti;
33. vyzývá Radu, aby přezkoumala testovací postupy, a zjistila tak, zda jsou dodržována výrobní pravidla, a aby zajistila, že pověřené orgány v různých členských státech nebudou uplatňovat rozdílné přístupy;
34. zdůrazňuje, že je nutno přednostně věnovat pozornost naléhavým problémům energetické bezpečnosti, snížit závislost Evropy na dováženém palivu, omezit emise CO<sub>2</sub> zvýšením účinnosti vozidel a zlepšit bezpečnost na silnicích;
35. domnívá se, že všechna opatření na úsporu energie, jež zahrnují nižší spotřebu paliva, budou mít velmi příznivý dopad na bezpečnost dodávek energie, a to tím, že sníží závislost Společenství na dovozu primárních zdrojů energie a rovněž mezinárodní ceny uhlíků;

### ***Reklama a označování***

36. nemá důvěru, že účinnost navrhované dobrovolné dohody o reklamě na nové automobily by měla být jakkoli slibná, vyzývá Komisi, aby předložila návrh na úpravu směrnice 1999/94/ES a zavedla právní požadavky na označování, reklamu a uvádění

nových automobilů na jednotný trh EU, zejména s ohledem na její důsledné provedení tak, aby byly spotřebitelům poskytovány úplné a srozumitelné informace;

37. doporučuje, aby byly stanoveny povinné a jednotné minimální požadavky na zobrazování informací o účinnosti paliva (l/100 km) a emisích CO<sub>2</sub> (g/km) nových vozů, a to při reklamních kampaních, ve všech publikacích zajišťujících marketing a propagaci i v předváděcích salonech; tyto informace musí být uváděny viditelně a způsobem snadno srozumitelným pro spotřebitele, případně pomocí formátů s barevným rozlišením umožňujících srovnání; považuje formát A-G používaný pro srovnávání energetické účinnosti jistých elektrických výrobků za možný model pro požadované zobrazení informací;
38. žádá Komisi, aby navrhla pravidla s podobnými cíli, jež by pokryla oblasti, na něž se nevztahují stávající právní předpisy, jako jsou materiály uveřejňované v televizi, rozhlasu a na internetu, ale i reklama na téměř nová vozidla;
39. domnívá se, že užitečným příkladem jsou právní předpisy vyžadující uvedení zdravotních varování na cigaretových obalech, a navrhuje, aby minimálně 20 % prostoru věnovaného propagaci nových vozidel prostřednictvím reklamy, marketingových publikací či prodejních výstav v předváděcích salonech mělo poskytovat informace o účinnosti paliva a emisích CO<sub>2</sub> ve schváleném formátu;
40. doporučuje, aby do informací o spotřebě paliva, které jsou poskytovány ve veškeré marketingové a propagační literatuře i v předváděcích salonech, byly vždy zahrnuty výsledky testů klimatizace;
41. navrhuje přijmout závazný kodex pro reklamu, který by postihoval nepravdivá tvrzení ohledně ekologických vlastností výrobků, a doporučuje zavést systém „zelených hvězdiček“ pro hodnocení všech charakteristik vztahujících se k životnímu prostředí, jako např. emisí CO<sub>2</sub> (g/km) a dalších znečišťujících látek, spotřeby paliva (l/100 km), hmotnosti, aerodynamických vlastností, prostorové účinnosti, hlučnosti a vybavenosti pomůckami pro ekologickou jízdu, s cílem značně posílit poptávku po vozidlech s nízkými emisemi CO<sub>2</sub>;

#### ***Podpora spotřebitelské poptávky***

42. je si vědom značné úlohy, kterou mohou členské státy hrát při podpoře spotřebitelské poptávky po veřejné dopravě a soukromých vozidlech s nižšími emisemi, a vyzývá k přípravě vnitrostátních akčních plánů, v nichž budou uvedena opatření plánovaná v této oblasti;
43. zejména podporuje použití daňových opatření a vyzývá členské státy, aby u vozidel s nadprůměrnými hodnotami emisí zavedly jak daň z nákupu, tak i silniční daň;
44. uznává, že stárí vozového parku a jízda nadměrnou rychlostí mají vliv na produkci emisí; vyzývá Komisi a členské státy, aby zavedly ekonomické pobídky pro vyřazení starých vozidel a zajistily, že část daně bude proměnná v závislosti na emisích CO<sub>2</sub> a ostatních znečišťujících látkách; poukazuje na to, že s postupným zaváděním technologií s nulovými emisemi CO<sub>2</sub> by měla v dlouhodobé perspektivě daňová složka související

s CO<sub>2</sub> zaniknout;

45. žádá, aby byly emisní hodnoty CO<sub>2</sub>, jež by členské státy mohly použít při stanovení daňových pobídek v souvislosti s emisemi, definovány na evropské úrovni s cílem zabránit roztržštění vnitřního trhu;
46. podporuje zdanění automobilů a alternativních paliv na základě emisí CO<sub>2</sub>, aby tak byly vytvořeny vhodné pobídky pro spotřebitele a průmysl;

#### ***Lehká užitková vozidla (N1) a další kategorie***

47. podporuje záměr Komise regulovat emise CO<sub>2</sub> lehkých užitkových vozidel a vyzývá ji, aby předložila příslušné návrhy současně s návrhy plánovanými pro osobní vozidla;
48. uznává, že lehká užitková vozidla mají ve srovnání s osobními automobily odlišné charakteristiky a trhy; konstatuje, že toto odvětví neposkytuje údaje o průměrných emisích a nákladech spojených s jejich snížením, avšak je přesvědčen, že by normy a požadavky měly co nejvíce odpovídat normám a požadavkům na osobní vozidla;
49. připomíná, že Evropský parlament již vícekrát vybízel Komisi, aby zvažila opatření na omezení CO<sub>2</sub> pro všechny kategorie silničních vozidel, a proto naléhavě žádá Komisi, aby nejpozději do 1. ledna 2009 předložila příslušné regulační návrhy pro těžká užitková vozidla a jednostopá vozidla;

#### ***Doplňková opatření***

50. domnívá se, že by se na opatření, jež mohou pomoci snížit automobilové emise CO<sub>2</sub>, avšak k nimž nelze přiřadit absolutní hodnotu, mělo pohlížet jako na opatření čistě doplňková a že by neměla být součástí této navrhované právní úpravy;
51. domnívá se, že doprovodná opatření, jako např. podpora úspornějšího řízení, biopaliva a zejména zlepšení systémů řízení dopravy, mohou přispět ke snížení emisí CO<sub>2</sub> na minimum;
52. vyzývá členské státy, aby omezily objem zboží přepravovaný těžkými nákladními automobily ve prospěch železniční a vodní dopravy, což by se projevilo snížením emisí znečišťujících látek i poptávky po ropě;
53. vyjadřuje obavy, že rozšířenější využívání biopaliv s sebou nese riziko zvýšení cen potravin a krmiv, což se výrazně dotkne osob s velmi nízkými příjmy a uspíší ničení tropických deštných pralesů, a vyzývá Komisi, aby navrhla přísná pravidla schvalování na dovážená biopaliva s cílem zabránit negativním sociálním a ekologickým dopadům;
54. každopádně se domnívá, že přínos biopaliv ke snížení emisí CO<sub>2</sub> by měl být zvážen v souvislosti s přezkumem směrnice 98/70/ES;
55. trvá na tom, aby byl zaveden systém osvědčování pro biopaliva vyráběná udržitelným způsobem; vyzývá Komisi, aby ve svém legislativním návrhu umožnila pro splnění emisních cílů uznávat jen biopaliva s osvědčením o udržitelné produkci; zdůrazňuje, že druhá generace biopaliv získávaná z rostlin nebo jejich částí, která přímo nekonkuruje

potravinářskému využití a je účinnější, musí být více rozšířena a musí se jí dostat ještě větší podpory;

56. doporučuje, aby za účelem dalšího snižování emisí z motorových vozidel byly na období po roce 2012 stanoveny nové cíle týkající se účinnosti, přičemž by byla všem zúčastněným subjektům poskytnuta větší jistota;
57. žádá Komisi, aby zvážila úlohu a potenciál alternativních plyných paliv, jako jsou zkapalněný topný plyn a zemní plyn, která by mohla přispět k okamžitému snížení emisí CO<sub>2</sub> a diverzifikaci dodávek energie;
58. vyzývá Komisi a členské státy, aby nezapomínaly, že je třeba mít podrobné znalosti o nových technologiích motorových vozidel, a zejména poskytovat kurzy odborné přípravy specifickým skupinám (například strojírenské dílny a technické služby);
59. žádá Komisi, aby v rámci strategie na omezení CO<sub>2</sub> z automobilů ihned zahájila celoevropskou kampaň na podporu ekologické jízdy;
60. žádá Komisi, aby předložila Evropskému parlamentu zprávu o možnostech sledování přínosů ekologické jízdy pro snížení CO<sub>2</sub>, a pokud je Komise přesvědčena, že takové možnosti neexistují, aby vysvětlila, proč financuje projekt ECODRIVEN, který je zaměřen na kvantifikované snížení množství CO<sub>2</sub> prostřednictvím ekologické jízdy;
61. podporuje zásadu, aby se absolvování kurzu ekologické jízdy stalo pro držení řidičského oprávnění závazným požadavkem;
62. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi a vládám a parlamentům členských států.

## VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Přibližně 19 % všech emisí kysličníku uhličitého v Evropské unii pochází z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel a jejich absolutní objem nadále roste navzdory tomu, že v letech 1994 až 2004 byly v průměru sníženy o 12, 4 % na každý nový automobil.

Tento nárůst je způsoben zejména zvyšujícím se počtem automobilů a s tím souvisejícím dopravním přetížením (v letech 1990 až 2003 vzrostl počet registrovaných vozidel v 25 státech EU o 36 %, tj. ze 156 na 212 milionů) i novými automobily, jejichž výkon se v letech 1994 až 2004 zvýšil v průměru o 28 %, což výrazně převyšuje 15% nárůst jejich hmotnosti, ačkoli žádná vláda na silnicích maximální povolenou rychlost nezvýšila.

Tato situace zjevně není nápomocna tomu, aby EU do roku 2020 snížila emise CO<sub>2</sub> o minimálně 20 % v porovnání s úrovněmi v roce 1990, nemluvě o cíli omezit tyto emise o 30 %, bude-li uzavřena mezinárodní dohoda.

Problematika emisí CO<sub>2</sub> neodmyslitelně souvisí se spotřebou pohonných hmot. Na silniční dopravu připadá 60 % spotřeby ropy v EU a neúčinné využívání pohonných hmot v automobilech vede nejen ke zbytečně vysoké produkci emisí, ale ve vyšší míře ohrožuje energetickou bezpečnost v Evropě, vyčerpává světové zásoby ropy a řidičům způsobuje vysoké provozní náklady.

V roce 1998 se automobilový průmysl dobrovolně zavázal, že do roku 2008 sníží průměrnou hodnotu emisí z nových automobilů vyrobených v Evropě na nejvýše 140g CO<sub>2</sub>/km. Ačkoli 25 % výrobců je odhodláno tohoto cíle dosáhnout, celková situace není příliš povzbudivá. Průměrná hladina emisí z nových automobilů prodaných na trhu 25 zemí EU v roce 2004 dosáhla hodnoty 162 g CO<sub>2</sub>/km a není pravděpodobné, že do konce roku 2008 bude nižší než 150 g CO<sub>2</sub>/km.

Komise v zásadě souhlasila až v lednu 2007 se zavedením závazných právních předpisů, v jejichž rámci navrhuje, že by výrobci měli do roku 2012 pomocí technických řešení omezit emise na 130 g CO<sub>2</sub>/km, a že by zavedla různá doplňková opatření, jimiž zajistí, aby celkové emise k tomuto datu nepřesáhly 120 g CO<sub>2</sub>/km.

Lhůta stanovená na rok 2012 je nereálná. Je výsledkem různých politických rozhodnutí, nejnověji jednomyslně přijatých Radou v loňském roce, která příliš nebrala ohled na skutečnou situaci. Komise se tento rozpor mezi přáním a realitou snažila vyřešit návrhem, aby byl cíl 120 g CO<sub>2</sub>/km splněn pomocí řady „doplňkových opatření“, např. vedle technických zlepšení zohlednit používání biopaliv, i když tato opatření mohou být ovlivněna řadou proměnných, jako je např. chování řidičů a dostupnost alternativních pohonných hmot.

Zpravodaj se domnívá, že výrobci automobilů by měli získat naprostou jistotu ohledně požadovaných technických norem. Zatímco existují možnosti pro stanovení a zahrnutí některých hodnot pro omezení emisí CO<sub>2</sub> pomocí užívání zdokonalených pneumatik, maziv nebo klimatizace, ostatní opatření mimo přímou kontrolu výrobců by měla být považována za doplňková a neměla by tedy být do tohoto právního předpisu zahrnuta.

Zpravodaj navrhuje, že nákladově nejefektivnější způsob, jak dosáhnout téhož cíle, je stanovit ambicióznější hodnoty pro snížení emisí, avšak povolit automobilovému průmyslu delší lhůtu ke splnění závazných požadavků.

Emise lze nyní naštěstí výrazně snížit pomocí technických a konstrukčních zlepšení. Více než milion automobilů každoročně prodaných v EU již produkuje méně než 120 g CO<sub>2</sub>/km a některá špičková hybridní vozidla dostupná na trhu vypouštějí o 25 % emisí méně (60 g CO<sub>2</sub>/km) než konkurenční vozidla prodávána za srovnatelnou cenu. Podle předsedy Asociace evropských výrobců automobilů (ACEA) bylo během posledního desetiletí v tomto odvětví zavedeno 50 technologií na snížení CO<sub>2</sub>, i když jejich využití zatím není tak rozšířené, jak by bylo žádoucí.

Emise lze snížit využíváním alternativních pohonných hmot a systémů, ale také větším používáním hybridních motorů, zdokonalených benzinových motorů, častějším využíváním dieselových motorů, zmenšením motorů vybavených turbokompresory a dalším vývojem pohonných systémů, snižováním hmotnosti vozidel pomocí většího využití hliníku, instalací systému stop-start, zdokonalením převodovky, vylepšeným aerodynamickým tvarem, užíváním maziv a kuličkových ložisek s menším třením, instalací účinnějších klimatizačních systémů a použitím pneumatik s nízkým valivým odporem.

Výrobci nebo dovozci vozových parků, které značně překračují požadavky na průměrné emise, budou muset čelit nějakému finančnímu postihu. Obdobně by bylo přínosné, kdyby výrobci automobilů s nízkými emisemi, kteří často vykazují velmi nízké ziskové marže, byli nějakým způsobem kompenzováni.

Zpravodaj navrhuje vytvoření nového tržního mechanismu, jímž by byl systém snižování povolenek pro emise uhlíku (CARS). Tento systém by zohledňoval jednotlivé segmenty na trhu s automobily, ale výrobcům nebo dovozcům by ukládal finanční pokuty za celkové překročení závazných cílů a poskytoval kreditní platby těm výrobcům, jejichž vozidla nebudou překračovat požadované limity.

Zpravodaj navrhuje ustavit nový kontrolní orgán pro správu tohoto systému.

Ačkoli byl uvedený tržní nástroj koncipován tak, aby měl na náklady tohoto odvětví jako celku neutrální dopad, výrobcům zpočátku při snižování emisí náklady vzrostou. Inovace a zlepšení něco stojí – podle různých odhadů od 100 do 150 eur na každý snížený gram CO<sub>2</sub>/km na jedno vozidlo. Náklady se sníží, pokud bude výrobcům dopřána dostatečně dlouhá doba na plánování, provedení konstrukčních změn a racionalizaci díky úsporám z rozsahu poté, co uvedou nové technologie do sériové výroby.

Od roku 1996 se výrobcům automobilů naštěstí podařilo snížit průměrnou cenu nových vozidel prodávaných v Evropské unii o 9 %, a to navzdory zpřísněným bezpečnostním a ekologickým požadavkům. Vzhledem k okamžitým úsporám díky menší spotřebě pohonných hmot se pravděpodobně vyšší počáteční výdaje majitelům nových vozů ve většině případů rychle vrátí.

Evropští výrobci někdy namítají, že by je přijetí uvedených opatření znevýhodnilo vůči konkurenci. Tato námitka se jen těžko obhájí. V Evropské unii je každoročně zakoupeno více nových automobilů než v kterémkoli jiném obchodním bloku a jednotný trh EU vyžaduje, aby se stejnými normami řídili jak domácí výrobci, tak i dovozci. EU nejenže neoslabeje konkurenceschopnost, ale poskytuje rovnocenné podmínky a ochranu tuzemským

výrobcům vyvíjejícím automobily s nízkými emisemi, s jejichž pomocí by mohli získat nové trhy v zámoří.

Výrobci rovněž tvrdí, že produkcí stále výkonnějších nových automobilů pouze reagují na poptávku spotřebitelů. Toto tvrzení je částečně pravdivé, ale na vytváření poptávky se podílejí i výrobci. Studie evropských sdružení spotřebitelů ukázaly, že reklamy na nové automobily kladou důraz spíše na vysoký výkon, nízkou spotřebu, že upřednostňují vozy s vysokými emisemi CO<sub>2</sub>, které představují nejvýnosnější sektor v tomto odvětví, a nedostatečně podporují taková hlediska nových automobilů, jako je účinnost pohonných hmot nebo produkce emisí.

Je zapotřebí stanovit nové požadavky v oblasti reklamy a označování, které by tato hlediska více zdůraznila. Poptávku po vozidlech s nízkými emisemi lze také značně povzbudit tak, že by členské státy vytvořily finanční pobídky a na vozy s vyššími emisemi uvalily větší daň z nákupu a silniční daň.

Zpravodaj se závěrem vyjádří ještě k jednomu bodu. Evropská unie usiluje nejen o snížení emisí CO<sub>2</sub> pocházejících z vozidel, ale má zároveň v úmyslu zajistit energetickou bezpečnost. Unie nepovoluje, aby byla na trh uváděna vozidla, která nesplňují bezpečnostní normy. Proč tedy umožňuje prodej vozidel s nadměrnou spotřebou pohonných hmot, které díky svým konstrukčním vlastnostem mohou překračovat nejvyšší povolenou rychlost, jež byla zákonem stanovena v zájmu bezpečnosti na silnicích?

Zpravodaj považuje tuto praxi z politického a ekologického hlediska za nesmyslnou.

Ve zprávě je navrženo, že by neměly být schváleny takové typy nových vozidel, které mohou vyvinout rychlost přesahující o 25 % nejvyšší povolenou rychlost v téměř všech evropských zemích. Ve výsledku by se snížila nejen spotřeba pohonných hmot a emise, ale i cena špičkových vozidel /vysokých výkonnostních tříd/, protože by jejich konstrukční vlastnosti nebyly zdokonalovány v absurdním měřítku.

Je možné, že někteří výrobci uváděním takových vysoce nadstandardních automobilů ve skrytu podněcují řidiče v překračování nejvyšší povolené rychlosti. Je na nich, aby k tomu podali vysvětlení.

18. 7. 2007

## STANOVISKO VÝBORU PRO VNITŘNÍ TRH A OCHRANU SPOTŘEBITELŮ

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

ke strategii Společenství na snižování emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel  
(2007/2119(INI))

Navrhovatel: Wolfgang Bulfon

### NÁVRHY

Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

- A. vzhledem ke klíčovému významu závazných a jasně definovaných cílů pro emise CO<sub>2</sub> z osobních automobilů, které jsou v zájmu hladkého fungování vnitřního trhu v odvětví automobilového průmyslu i poskytování úplných informací spotřebitelům, jež jim umožní při koupi vozu činit informovaná rozhodnutí, a tak významně přispívat ke snižování emisí CO<sub>2</sub>,
- B. vzhledem k tomu, že směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES ze dne 13. prosince 1999 o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO<sub>2</sub> při prodeji nových osobních automobilů<sup>1</sup> nebyla dostatečně účinná a členské státy ji neprovedly jednotným způsobem,
- C. vzhledem k úspěšnému zavedení tříd energetické účinnosti pro řadu výrobků (např. elektrické a domácí spotřebiče), které prostřednictvím srozumitelného písmenného kódu nebo formou barevného rozlišení nabízejí evropským spotřebitelům praktickou pomoc při rozhodování o koupi, a tak jim umožňují šetřit energii a snižovat emise CO<sub>2</sub>,
- D. vzhledem k tomu, že bylo prokázáno, že by důsledným dodržováním nejvyšší povolené rychlosti ve všech členských státech byly emise CO<sub>2</sub> značně sníženy,
- E. s ohledem na zprávu Evropského programu pro změnu klimatu ze dne 31. října 2006

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 12, 18.1.2000, s. 16. Směrnice ve znění nařízení (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).



nazvanou „Přezkum a analýza redukčního potenciálu a nákladů technologických a jiných opatření ke snížení emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů“,

- F. vzhledem k tomu, že pro snížení objemu emisí CO<sub>2</sub> je důležité přijmout opatření ke stimulování a zlepšení kvality a rozsahu veřejné dopravy, aby se přechod od osobních automobilů k veřejné dopravě stal lákavějším a aby se tak snížilo celkové množství emisí CO<sub>2</sub> produkovaných dojíždějícími osobami,
- G. vzhledem k tomu, že opatření zaměřená na chování řidičů a infrastrukturu byla dosud ve strategii EU na snížení emisí CO<sub>2</sub> z automobilů opomíjena, třebaže mají, pokud jde o snižování těchto emisí, značný potenciál,
- H. vzhledem k tomu, že politika zaměřená výlučně na technologie pro motorová vozidla nejspíše povede k podstatnému zvýšení nákladů pro spotřebitele a tím ke zpoždění v obnově vozového parku, která má klíčový význam pro ochranu životního prostředí a bezpečnost silničního provozu,
1. vítá rozhodnutí Komise zavést závazná opatření, jimiž bude společně s doplňkovými opatřeními, jako je ekologická jízda, biopaliva a kontrola tlaku v pneumatikách, usilovat o dosažení emisního cíle 120 g CO<sub>2</sub>/km; vyzývá Komisi, aby ve všech členských státech zajistila uplatňování těchto opatření do pěti let ode dne vstupu příslušného legislativního aktu v platnost;
  2. domnívá se, že nejsou-li výrobci producenty sériových automobilů, měly by pro ně být závazné cíle pro snížení emisí CO<sub>2</sub> založené na současných hodnotách,
  3. vyzývá Komisi, aby předložila příslušné návrhy na změnu směrnice 1999/94/ES, zejména pokud jde o její důsledné provedení, aby byly poskytovány úplné a srozumitelné informace pro spotřebitele;
  4. žádá, aby byly zavedeny závazné a srovnatelné výkonnostní třídy pro CO<sub>2</sub> definované podle emisí CO<sub>2</sub> (g/km) a spotřeby paliva (l/100 km), přičemž informace o této třídě bude pro srovnání umístěna na automobilech viditelně a způsobem snadno srozumitelným pro spotřebitele, nejlépe pomocí barevných značek;
  5. žádá, aby při koupi vozu byly v rámci informování spotřebitelů povinně uváděny následující údaje:
    - výše roční daně z motorových vozidel, jestliže se při jejím výpočtu v členském státu, v němž je vůz zakoupen, zohledňují emise CO<sub>2</sub>,
    - odchylky od průměrné spotřeby pohonných hmot pro všechny třídy vozidel (v absolutních a procentních hodnotách), včetně z toho plynoucích průměrných zvýšených nebo snížených nákladů na pohonné hmoty;
  6. doporučuje zavést pro motorová vozidla takové technologie, které podpoří ohleduplné chování řidičů k životnímu prostředí, jako je např. zobrazení spotřeby a ceny paliva, a to jak údajů pro aktuální jízdu, tak odpovídajících údajů pro časté trasy, indikátorů pro přeřazení rychlostního stupně, zařízení pro aktivní varování o překročené rychlosti

a pomůcky určené ke kontrole rychlosti, včetně omezovačů rychlosti;

7. žádá, aby byly na celoevropské úrovni definovány hodnoty pro emise CO<sub>2</sub>, jež by mohly členské státy použít při stanovení daňových pobídek v souvislosti s emisemi, což zabrání roztržitému vnitřnímu trhu ;
8. doporučuje zavést systém „zelených hvězdiček“ pro hodnocení všech charakteristik vztahujících se k životnímu prostředí, jako např. emisí CO<sub>2</sub> (g/km) a dalších znečišťujících látek, spotřeby paliva (l/100 km), hmotnosti, aerodynamických vlastností, prostorové účinnosti, hlučnosti a vybavenosti pomůckami pro ekologickou jízdu, s cílem značně posílit poptávku po vozidlech s nízkými emisemi CO<sub>2</sub>;
9. doporučuje, že by žádné vozidlo s konstrukční rychlostí vyšší než 180 km/h nemělo v hodnocení získat maximální počet zelených hvězdiček;
10. domnívá se, že systém zelených hvězdiček poskytne spotřebitelům transparentnější informace a že by na jeho základě mohlo být vítězi v každé třídě udělováno ocenění „nejúčinnější automobil roku“;
11. konstatuje, že specializovaní výrobci automobilů nejvyšší třídy a vysoce výkonných automobilů hrají významnou úlohu při zavádění nových technologií, udržování kvalitních pracovních míst, podílu na celosvětovém obchodním obratu a stimulaci evropského hospodářství; shledává, že tito výrobci by svým *know-how* měli významně přispět ke snížení emisí CO<sub>2</sub> z automobilů;
12. vyzývá Komisi, aby do své strategie na snížení emisí CO<sub>2</sub> z automobilů zahrнула celoevropskou kampaň za ekologickou jízdu;
13. doporučuje, aby za účelem dalšího snižování emisí z motorových vozidel byly stanoveny cíle týkající se účinnosti na období po roce 2012, přičemž tyto cíle poskytnou větší jistotu všem zúčastněným subjektům;
14. podporuje zdanění automobilů a alternativních paliv na základě emisí CO<sub>2</sub>, aby tak byly vytvořeny vhodné pobídky pro spotřebitele a průmysl;
15. trvá na tom, že veškerá pravidla musí chránit vnitřní trh a že by členské státy měly začít uplatňovat předpisy EU ke stejnému datu a totožnými metodami, aby se zabránilo narušení a fragmentaci trhu.

## POSTUP

<b>Název</b>	Strategie Společenství na snižování emisí CO <sub>2</sub> z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel	
<b>Číslo postupu</b>	2007/2119(INI)	
<b>Příslušný výbor</b>	ENVI	
<b>Výbor, který vypracoval stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	IMCO 6.6.2007 6.6.2007	
<b>Navrhovatel</b> Datum jmenování	Wolfgang Bulfon 4.6.2007	
<b>Projednáni ve výboru</b>	27.6.2007	16.7.2007
<b>Datum přijetí</b>	17.6.2007	
<b>Výsledek závěrečného hlasování</b>	+: 31 -: 0 0: 0	
<b>Členové přítomní při závěrečném hlasování</b>	Charlotte Cederschiöld, Gabriela Crețu, Mia De Vits, Rosa Díez González, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Anna Hedh, Iliana Malinova Iotova, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Toine Manders, Nickolay Mladenov, Zita Pleštinská, Guido Podestà, Giovanni Rivera, Zuzana Roithová, Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Marianne Thyssen, Horia-Victor Toma, Jacques Toubon, Barbara Weiler	
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování</b>	André Brie, Wolfgang Bulfon, Othmar Karas, Manuel Medina Ortega, Joseph Muscat, Pier Antonio Panzeri, Béatrice Patrie	
<b>Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování</b>	Holger Krahrmer	
<b>Poznámky (údaje, které jsou k dispozici jen v jednom jazyce)</b>	...	

17. 7. 2007

## STANOVISKO VÝBORU PRO PRŮMYSL, VÝZKUM A ENERGETIKU

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

k strategii Společenství na snižování emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel  
(2007/2119(INI))

Navrhovatelka: (\*) Rebecca Harms

(\*) Postup s přidruženými výbory – článek 47 jednacího řádu

### NÁVRHY

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. vítá plány závazných opatření Komise týkající se snížení průměrné spotřeby paliva u lehkých vozidel prostřednictvím zlepšení technologie motoru, dalších technických vylepšení a používání biopaliv; připomíná, že Rada v roce 1996 a Parlament v roce 1997 podpořily cíl dosáhnout 120 g CO<sub>2</sub>/km emisí na osobní automobil v rámci průměrného vozového parku s původním cílovým datem 2005 a konečným termínem 2010;
2. domnívá se, že všechna opatření na úsporu energie, jež zahrnují nižší spotřebu paliva, budou mít velmi příznivý dopad na bezpečnost dodávek energie, a to tím, že sníží závislost Společenství na dovozu primárních zdrojů energie a rovněž mezinárodní ceny uhlovodíků;
3. bere na vědomí různé legislativní možnosti k dosažení tohoto cíle; domnívá se, že je zásadní – jak prohlašuje Komise ve svém sdělení – „zajistit ... cíle snižování, jež odrážejí diverzitu evropských výrobců automobilů“, ale také efektivně odměňovat nejlepší výkon, pokud jde o účinnost vozidla;
4. zdůrazňuje, že pokud by měl být systém pro dosažení požadované účinnosti využití paliva založen na pokutách, tyto pokuty by měly být odrazující, přiměřené a nediskriminující; domnívá se v každém případě, že by takový systém měl být podpořen daňovými pobídkami při nákupu vozidel s velmi nízkými (nebo nulovými) emisemi nebo vozidel,

u nichž jsou použity specifikované inovační technologie (hybridy, vodíková nebo jiná alternativní paliva);

5. vyzývá Komisi, aby zajistila dostačující požadavky na všechny výrobce a pobídky ke snižování emisí skleníkových plynů napříč vozovým parkem; domnívá se však, že žádný budoucí systém by neměl přímo či nepřímo odměňovat výrobce historicky více znečišťujících vozidel; domnívá se také, že musí být rovněž požadováno, aby vozidla s vyššími emisemi CO<sub>2</sub> více přispívala k jejich snižování a že systém by měl odměňovat nejpokročilejší technologie a alternativní paliva podle toho, jaké jsou jejich emise skleníkových plynů (hybridy, vodíková nebo jiná alternativní paliva);
6. vyzývá Komisi a členské státy, aby nezapomínaly, že je třeba mít podrobné znalosti o nových technologiích motorových vozidel, a zejména poskytovat kurzy odborné přípravy specifickým skupinám (například strojírenské dílny a technické služby);
7. připomíná své usnesení z 16. listopadu 2005 k tématu Jak zvítězit v boji proti celosvětové změně klimatu vyzývající ke „stanovení závazných hodnot pro emise na 80–100 g CO<sub>2</sub>/km pro nová vozidla, které mají být dosaženy ve střednědobém horizontu“; podporuje záměr Komise podněcovat výzkum, vývoj a demonstrace pokročilých technologií, především pro dosažení ambicióznějších cílů v roce 2020; vyzývá Komisi, aby zhodnotila možnost postupného snižování emisí po roce 2012 prostřednictvím používání lehčích materiálů při výrobě vozidel, přičemž se zajistí, že budou v souladu se stávajícími právními předpisy a že se nebudou činit kompromisy ohledně bezpečnosti cestujících a zranitelných účastníků silniční dopravy;
8. trvá na tom, že je třeba zabývat se celkovým množstvím emisí skleníkových plynů na vozidlo, včetně emisí, které zřejmě vytváří klimatizačními systémy; kromě toho naléhavě žádá Komisi, aby vypracovala takové návrhy aktualizace zkušebních testů, aby lépe odrážely reálné podmínky jízdy;
9. uznává, že stáří vozového parku a jízda nadměrnou rychlostí mají vliv na emise; vyzývá Komisi a členské státy, aby zavedly ekonomické pobídky pro vyřazení starých vozidel a zajistily, že část daně bude proměnná v závislosti na emisích CO<sub>2</sub> a ostatních znečišťujících látkách; poukazuje na to, že by s postupným zaváděním technologií s nulovými emisemi CO<sub>2</sub> měla v dlouhodobé perspektivě zaniknout daňová složka související s CO<sub>2</sub>;
10. požaduje rozvoj certifikací biopaliv vyráběných udržitelným způsobem; vyzývá Komisi, aby ve svém legislativním návrhu povolila, že se zohlední pouze dosažení 120g CO<sub>2</sub>/km z biopaliv vyrobených udržitelným způsobem; zdůrazňuje skutečnost, že biopaliva druhé generace, která se získávají z rostlin nebo jejich částí, v žádném případě nekonkurují potravinářskému využití a poskytují zvýšenou účinnost, musí být šířena a dále podporována;
11. vyzývá Komisi, aby při přijímání všech závazných legislativních opatření, která by mohla ovlivňovat rychlost obnovy vozového parku, zohledňovala technickou proveditelnost, nákladovou efektivnost, dopad na životní prostředí a dostupnost nových automobilů v průběhu jejich životního cyklu;

12. bere na vědomí, že právo Společenství upravuje trh se 17 až 18 miliony vozidly ročně, což se rovná trhu s osobními automobily ve Spojených státech; očekává, že ambiciózní politika EU týkající se snižování emisí skleníkových plynů povzbudí ekonomický růst založený na znalostech a vytváření pracovních míst v automobilovém dodavatelském průmyslu a bude mít celosvětový pozitivní dopad na snižování emisí z dopravy;
13. zdůrazňuje, že je třeba intenzivněji podporovat výzkum a vývoj vozidel s nulovými emisemi, například elektricky poháněných vozidel;
14. je přesvědčen, že by měla být v oblastech ekologické jízdy a infrastruktury přijata opatření, která přispějí k uskutečnění cíle Společenství dosáhnout 120 g/km emisí;
15. vítá skutečnost, že Komise plánuje předložit pozměňovací návrh za účelem zlepšení účinnosti směrnice 1999/94/ES o informacích pro spotřebitele o spotřebě paliva; požaduje, aby se návrh nezabýval pouze tím, že bude informovat spotřebitele o úrovni emisí CO<sub>2</sub>, a aby v něm byly stanoveny vhodné kategorie, které budou odpovídat a budou se pravidelně přizpůsobovat nejúčinnějším vozidlům na trhu.

## POSTUP

<b>Název</b>	Strategie Společenství na snižování emisí CO <sub>2</sub> z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel		
<b>Číslo postupu</b>	2007/2119(INI)		
<b>Příslušný výbor</b>	ENVI		
<b>Výbor, který vypracoval stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	ITRE 6.6.2007		
<b>Užší spolupráce – datum oznámení na zasedání</b>	21.6.2007		
<b>Navrhovatelka</b> Datum jmenování	Rebecca Harms 12.4.2007		
<b>Předchozí navrhovatel</b>			
<b>Projednání ve výboru</b>	3.5.2007	5.6.2007	17.7.2007
<b>Datum přijetí</b>	17.7.2007		
<b>Výsledek závěrečného hlasování</b>	+: -: 0:	37 2 3	
<b>Členové přítomní při závěrečném hlasování</b>	Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Silvia Ciornei, Den Dover, Adam Gierek, Umberto Guidoni, Fiona Hall, David Hammerstein Mintz, Rebecca Harms, Ján Hudacký, Werner Langen, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Angelika Niebler, Atanas Paparizov, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto		
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování</b>	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Avril Doyle, Neena Gill, Matthias Groote, Eija-Riitta Korhola, Lambert van Nistelrooij, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău		
<b>Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování</b>	José Manuel García-Margallo y Marfíl, Eva Lichtenberger, Umberto Pirilli		
<b>Poznámky (údaje, které jsou k dispozici jen v jednom jazyce)</b>			

## VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ

<b>Datum přijetí</b>	12.9.2007
<b>Výsledek závěrečného hlasování</b>	+: 49 -: 3 0: 1
<b>Členové přítomní při závěrečném hlasování</b>	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Dorette Corbey, Chris Davies, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Eija-Riitta Korhola, Peter Liese, Linda McAvan, Marios Matsakis, Alexandru-Ioan Morțun, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Guido Sacconi, Daciana Octavia Sârbu, Karin Scheele, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Anders Wijkman, Glenis Willmott
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování</b>	Iles Braghetto, Kathalijne Maria Buitenweg, Christofer Fjellner, Duarte Freitas, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Kartika Tamara Liotard, Caroline Lucas, Miroslav Mikolášik, Eluned Morgan, Robert Sturdy
<b>Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování</b>	Fausto Correia, Pia Elda Locatelli, Jacques Toubon