CS 2024

01

Zvláštní zpráva

Snižování emisí oxidu uhličitého z osobních automobilů

Tempo se konečně zrychluje, ale cestu před námi lemují překážky

EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR

Obsah

	Body
Shrnutí	I–X
Úvod	01–12
Emise CO_2 z osobních automobilů	01–03
Opatření EU a členských států ke snížení emisí CO_2	04–09
Přehled systémů EU, jejichž účelem je zajišťování spolehlivých údajů o emisích CO_2 z nových vozidel	10–12
Rozsah a koncepce auditu	13–16
Zjištění	17–68
Nedostatečná jistota o tom, že hodnoty CO_2, které výrobci uvádějí ve svých prohlášeních o shodě, jsou správné	17–29
Nedostatky v kontrolách hodnot CO_2 uváděných výrobci	18–23
Informace o emisích CO_2 z testování emisí znečišťujících látek se nevyužívaly k posouzení rizika nesprávnosti hodnot CO_2	24–29
Proces shromažďování a ověřování údajů o emisích CO_2 z nových osobních automobilů zvyšuje kvalitu údajů, ale je zdlouhavý	30–46
Systémy shromažďování a ověřování údajů v členských státech poskytují dostatečnou jistotu, pokud jde o kvalitu údajů	31–35
Předběžné údaje jsou zveřejňovány včas, ale proces jejich shromažďování a ověřování je těžkopádný	36–40
Finalizace předběžných údajů v součinnosti s výrobci zvyšuje kvalitu konečných údajů, ale zpomaluje jejich zveřejňování	41–44
Jednotlivé položky výkonnostních norem CO_2 vypočítala Komise správně	45–46

Díky striktním cílům a různým pobídkám se elektrická vozidla stala hlavním faktorem poklesu emisí CO_2, budoucnost však přináší výzvy 47–68

Před rokem 2020 se emise snižovaly pouze v laboratorních podmínkách, a nikoli v reálném provozu 48–52

Elektromobily se významně podílejí na poklesu průměrných emisí CO_2 na silnici 53–57

Postupy uvedené v nařízení pomohly výrobcům splnit cíle, ale na emise CO_2 měly nepříznivý dopad 58–62

Výzvy spojené s plněním cílů EU v oblasti klimatu 63–68

Závěry a doporučení 69–78

Přílohy

Příloha I – Klíčové legislativní akty týkající se nařízení o emisích CO_2 z automobilů

Příloha II – Přehled zkoušek znečišťování ovzduší u vozidel v provozu ve třech členských státech navštívených v období 2020–2022

Příloha III – Hlavní rozdíly mezi zkušebními postupy NEDC a WLTP

Použité zkratky

Glosář

Odpovědi Komise a EEA

Harmonogram

Auditní tým

Shrnutí

I Evropské unii se za posledních 30 let podařilo snížit emise skleníkových plynů v mnoha oblastech, emise oxidu uhličitého z odvětví dopravy však nadále rostou. V roce 2021 tvořily 23 % celkových emisí skleníkových plynů v EU, přičemž více než polovina z toho připadá na osobní automobily.

II Nařízení o výkonnostních normách pro emise oxidu uhličitého (CO_2) pro nové osobní automobily (dále jen „nařízení o CO_2 z osobních automobilů“) je klíčovým opatřením EU pro snižování emisí oxidu uhličitého pocházejících z nových vozidel. Od roku 2010 stanovilo celounijní cíl pro průměrné emise z nových vozidel a od roku 2012 stanovilo specifické emisní cíle pro výrobce.

III Tato zpráva přináší předběžný přehled o provádění tohoto nařízení, které v roce 2019 doznalo výrazných změn. Naším cílem je, aby naše zjištění a doporučení sloužila Komisi a zúčastněným stranám jako vstupní informace, které povedou k efektivnějšímu a účinnějšímu provádění nařízení a snižování emisí CO_2 z nových osobních automobilů a pomohou EU splnit její cíle v oblasti klimatu pro roky 2030 a 2050.

IV Od roku 2020, 11 let po vstupu prvního nařízení o CO_2 z osobních automobilů v platnost, začaly emise CO_2 z nových osobních automobilů výrazně klesat. Příčinou bylo zejména širší využívání elektrických vozidel. Skutečné emise CO_2 z osobních automobilů se spalovacími motory se nesnížily. Údaje o emisích CO_2 z osobních automobilů byly shromažďovány a ověřovány Komisí v souladu s nařízením, ale ohledně přesnosti údajů o emisích CO_2, které ve svých prohlášeních o shodě pro nové automobily uvádějí na začátku procesu sami výrobci, neexistuje dostatečná jistota.

V Důvod této nedostatečné jistoty je dvojí. Zaprvé, schvalovací orgány ve dvou ze tří navštívených členských států neprovedly požadované kontroly výrobců a Komise má o těchto kontrolách pouze omezené informace. Zadruhé, Komise nevyužila informace o emisích CO_2 z testování emisí znečišťujících látek k posouzení rizika nesprávnosti hodnot CO_2. Podotýkáme, že právní předpisy ji nezavazovaly tyto informace využívat.

VI Zjistili jsme, že údaje členských států za rok 2020 byly předloženy se zpožděním, a odhalili jsme problémy, které měly nepříznivý dopad na úplnost a přesnost údajů. Finalizaci údajů ztěžuje četnost výměn informací mezi Evropskou agenturou pro životní prostředí a členskými státy. Předběžné údaje nicméně Komise zveřejnila včas. Úplnost a přesnost údajů se celkově zvýšila díky jejich následné finalizaci ze strany výrobců. Celý tento proces však trvá příliš dlouho a konečné údaje za rok 2020 byly zveřejněny téměř rok po uplynutí stanovené lhůty. Výpočty Komise týkající se průměrných emisí, cílů a poplatků za překročení emisí v celé EU a výrobců můžeme potvrdit.

VII V období 2009–2019 se průměrné emise nových vozidel v reálném provozu nesnížily, zejména proto, že výrobci se zaměřili na snižování emisí v laboratorních podmínkách spíše než na silnici. V roce 2017 začal platit pro nová vozidla se schválením typu nový povinný cyklus laboratorních zkoušek, který lépe odráží skutečné jízdní podmínky. Podařilo se tak účinně zaplnit mnoho mezer, které vznikly v rámci předchozího zkušebního cyklu, a rozdíl mezi emisemi v laboratorních podmínkách a v reálném provozu se tak zmenšil. Od roku 2022 Komise shromažďuje informace o emisích v reálném provozu z palubních měřičů spotřeby paliva, které jsou instalovány v nových vozidlech. Má díky tomu informace o tom, jak velký je rozdíl mezi emisemi v laboratorních podmínkách a v reálném provozu u nových vozidel registrovaných od roku 2021, a kdyby se měl začít opět zvětšovat, byla by schopna schopna to zjistit.

VIII Zjistili jsme, že od roku 2020, kdy začaly platit přísnější emisní cíle, nařízení o CO_2 z osobních automobilů pozitivně přispívá ke snižování emisí z nových vozidel v reálném provozu, a to zejména díky výrazně širšímu využívání elektrických vozidel. Neuspokojivý je i nadále stav emisí z nových vozidel se spalovacími motory a plug-in hybridů.

IX Domníváme se, že cíle v oblasti snižování emisí CO_2 pro nové osobní automobily a cíle EU v oblasti klimatu do roku 2030 nejsou dostatečně sladěny. Klíčovou výzvou pro dosažení cílů v oblasti snižování emisí do roku 2030 a v dalších letech bude zajištění dostatečného využívání vozidel s nulovými emisemi. Důležité bude zejména zabývat se otázkou cenové dostupnosti elektrických vozidel, vybudovat pro ně dostatečnou dobíjecí infrastrukturu a zabezpečit dodávky surovin pro výrobu baterií.

X Komisi doporučujeme, aby:

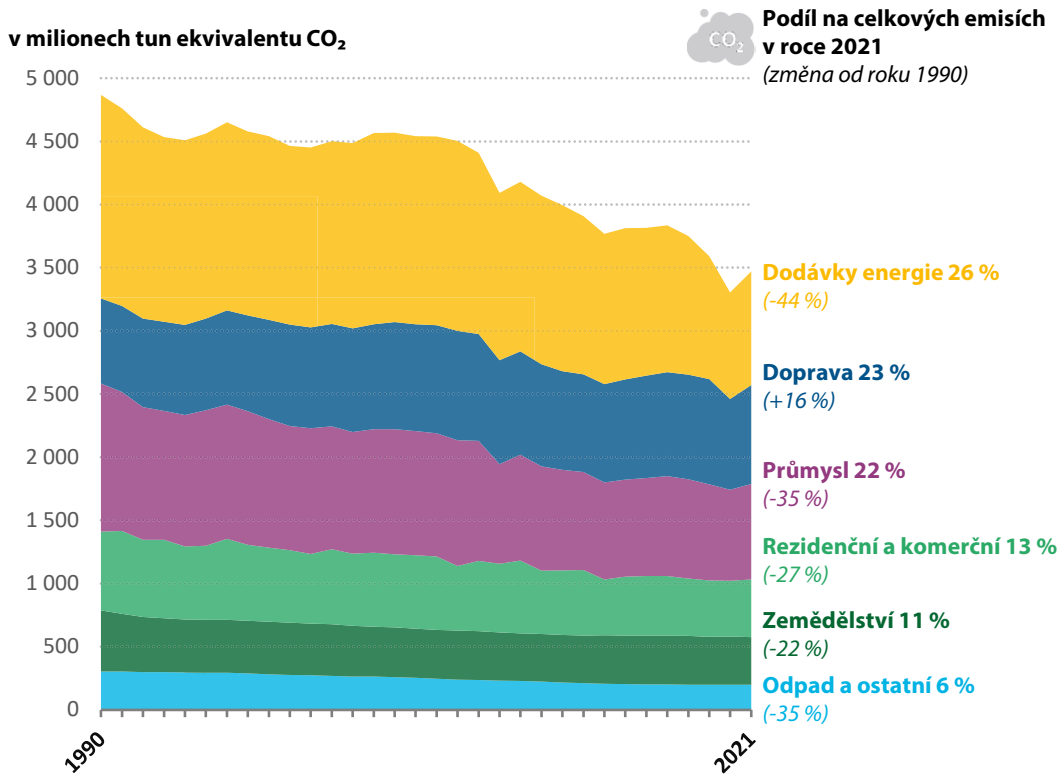
- zvýšila úroveň jistoty, že emise CO_2 z osobních vozidel odpovídají úrovním, které uvádí výrobce v prohlášení o shodě;
- lépe využívala elektronické nástroje pro shromažďování a ověřování údajů o osobních automobilech;
- redefinovala cíle snižování emisí CO_2 takovým způsobem, aby odpovídaly klíčovým faktorům ovlivňujícím emise CO_2 z nových osobních automobilů.

Úvod

Emise CO_2 z osobních automobilů

01 V roce 2021 představovaly emise oxidu uhličitého (CO_2) z dopravy téměř 23 % emisí skleníkových plynů v Evropské unii (EU-27), což představuje druhý největší zdroj těchto emisí po dodávkách energie[1]. V EU zůstává doprava jediným hospodářským odvětvím, kde se celková úroveň emisí od roku 1990 nesnížila (***obrázek 1***).

Obrázek 1 – EU-27: emise skleníkových plynů podle odvětví (1990–2021)



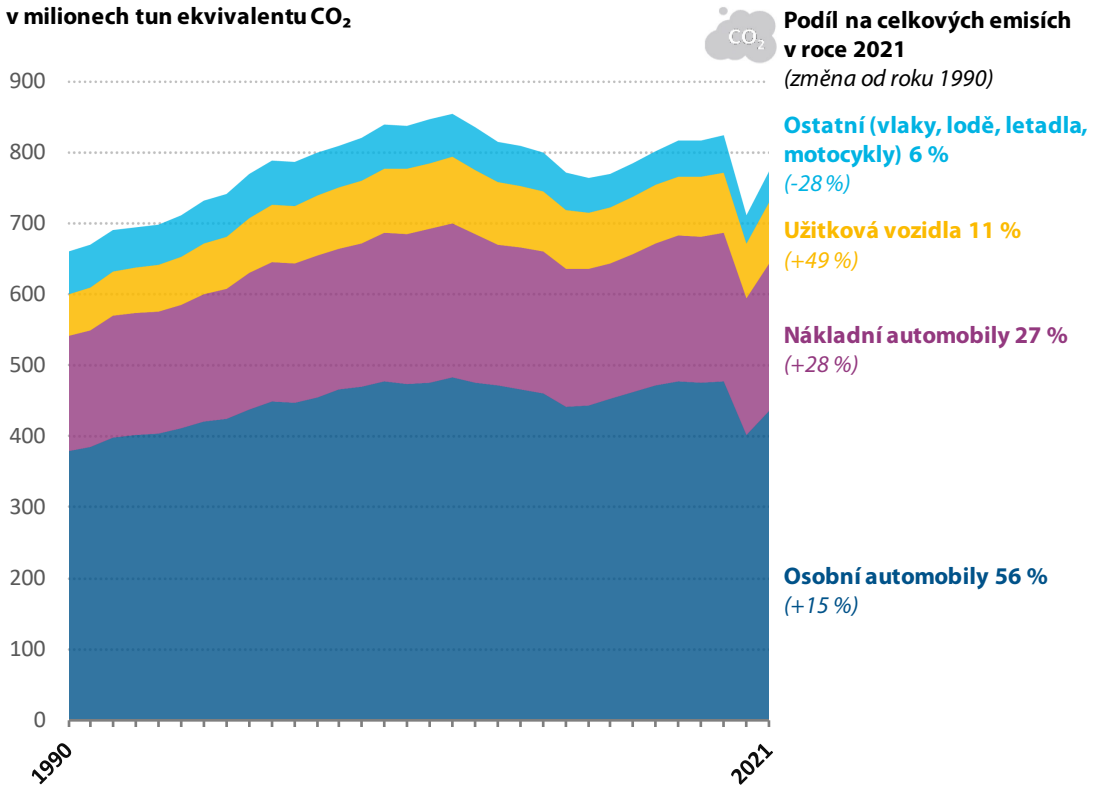
Pozn.: emise z dopravy nezahrnují emise z mezinárodní letecké a lodní dopravy.

Zdroj: EÚD na základě EEA (skleníkové plyny – prohlížeč údajů, 22. června 2023).

[1] Evropská agentura pro životní prostředí (EEA), Skleníkové plyny – prohlížeč údajů, 22. června 2023.

02 Emise oxidu uhličitého z osobních automobilů představovaly v roce 2021 56 % celkového množství emisí z dopravy[2]. Na ***obrázku 2*** je znázorněno, že emise z osobních automobilů se ve srovnání s úrovní z roku 1990 zvýšily, s výjimkou příležitostných poklesů vyvolaných hospodářským útlumem, jako je pandemie COVID-19 v roce 2020.

Obrázek 2 – EU 27: rozložení emisí CO_2 z dopravy (1990–2021)

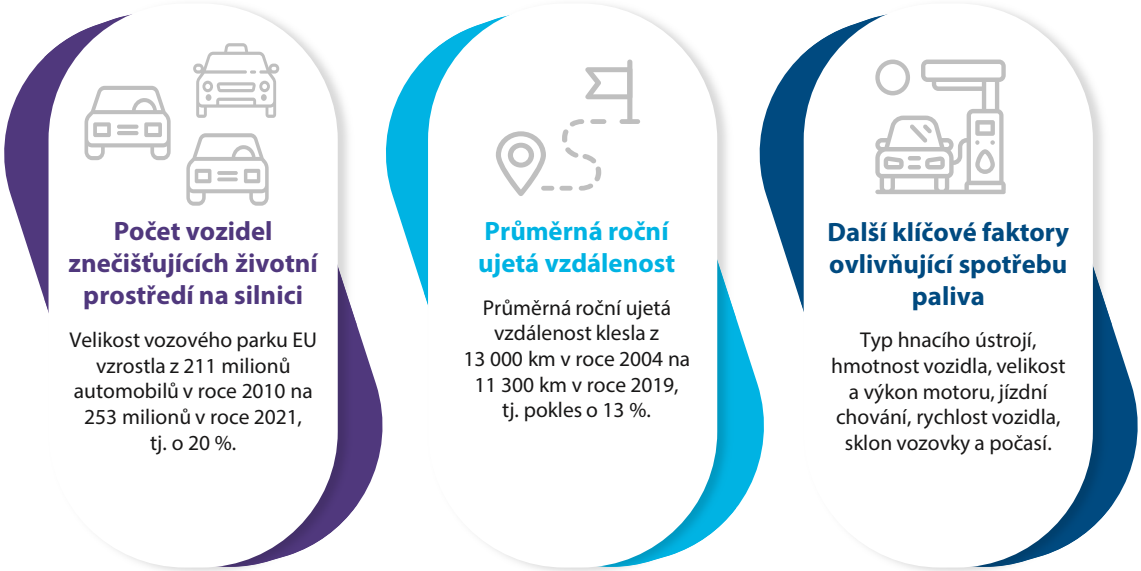


Zdroj: EÚD na základě EEA (skleníkové plyny – prohlížeč údajů, 18. dubna 2023).

[2] Evropská agentura pro životní prostředí (EEA), Skleníkové plyny – prohlížeč údajů, 22. června 2023.

03 ***Obrázek 3*** uvádí přehled klíčových faktorů ovlivňujících emise CO_2 z osobních automobilů.

Obrázek 3 – Klíčové faktory ovlivňující emise CO_2 z osobních automobilů



Zdroj: EÚD na základě údajů Eurostatu a organizace Odyssee-Mure.

Opatření EU a členských států ke snížení emisí CO_2

04 V roce 1997 EU podepsala Kjótský protokol. Zavázala se tak snížit své emise skleníkových plynů do roku 2020 o 20 %, přičemž jako výchozí hodnota slouží úroveň emisí v roce 1990. V roce 2015 podepsala EU Pařížskou dohodu s cílem omezit globální oteplování na nárůst teploty výrazně pod 2° C a pokud možno pod 1,5° C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí.

05 Závazek EU vyplývající z Pařížské dohody byl převeden do podoby průběžného cíle EU v oblasti snižování emisí do roku 2030, který byl původně stanoven na 40 %. Po přijetí evropského právního rámce pro klima v roce 2021 byl tento cíl zvýšen na 55 %. Tento právní předpis stanoví rovněž závazný cíl EU dosáhnout do roku 2050 nulových čistých emisí skleníkových plynů.

06 ***Obrázek 4*** přehledně znázorňuje klíčová opatření EU a členských států v oblasti snižování emisí CO_2 z osobních automobilů.

Obrázek 4 – Klíčová opatření v oblasti snižování emisí CO_2 z osobních automobilů

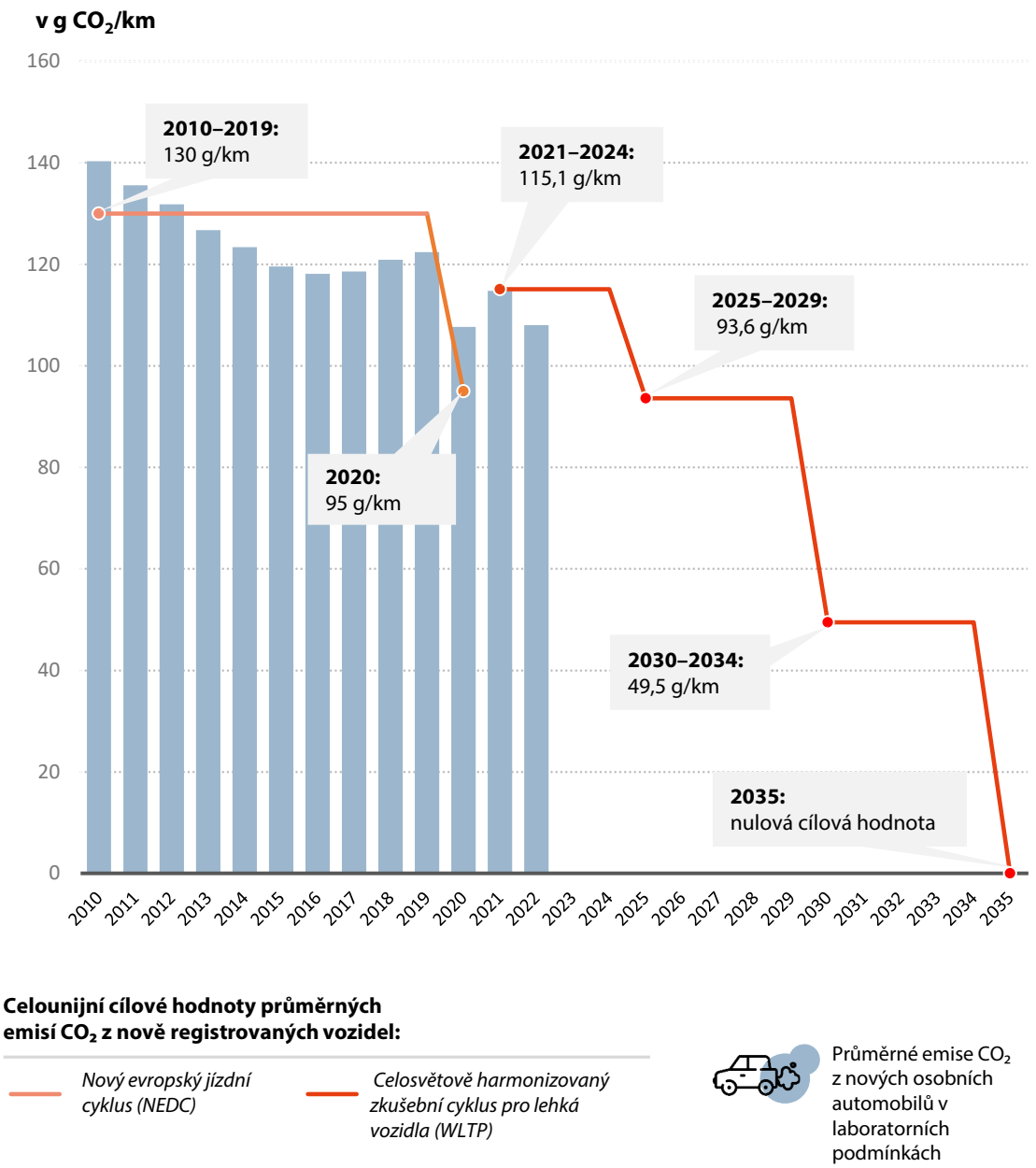
	Opatření EU	Vnitrostátní opatření
Přímý dopad	• Nařízení o CO_2 z osobních automobilů • Směrnice o obnovitelných zdrojích energie • Nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva • Nová směrnice o systému obchodování s emisemi (platná od roku 2027)	Daně nebo dotace, jako jsou: • dotace na vozidla s nulovými emisemi • daň z fosilních paliv • daň z registrace vozidla se spalovacím motorem • roční silniční daň
Nepřímý dopad	Spolufinancování • cyklistických stezek, železniční sítě • dobíjecí infrastruktury pro elektromobily • dalších zlepšení v oblasti veřejné dopravy	Stejně jako na úrovni EU, plus • bezplatná nebo zlevněná veřejná doprava • dotace na zakoupení jízdního kola • vytváření podmínek práce na dálku

Zdroj: EÚD.

07 Na evropské úrovni je klíčovým právním předpisem pro snižování emisí CO_2 z nových automobilů nařízení o výkonnostních emisních normách pro emise CO_2 pro nové osobní automobily. Toto nařízení bylo přijato v roce 2009 a v roce 2019 významně pozměněno (viz ***příloha I***). Nařízení se vztahuje na 27 členských států EU a na Island (od roku 2018), Norsko (od roku 2019) a Spojené království (do roku 2020), dále jen „vykazující země“. Nezajišťuje žádné zdroje financování z EU. Nařízení stanovilo celounijní cíl průměrných emisí CO_2 pro vozový park nově registrovaných automobilů od roku 2010. Od roku 2012 byly stanoveny konkrétní emisní cíle pro jednotlivé výrobce nebo jejich sdružení. Pokud tyto specifické emisní cíle nesplní, musí výrobci zaplatit poplatek za překročení emisí. Celounijní i specifické emisní cíle pro vozový park se postupně zvyšují s tím, že od roku 2035 by měly vstoupit v platnost nulové cíle emisí. Dřívější základ pro stanovení těchto cílů, jímž byl zkušební postup označovaný jako „nový evropský jízdní cyklus“ (NEDC), se v roce 2021 změnil na „celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP)“. ***Obrázek 5*** obsahuje přehledné znázornění cílů pro celý vozový park v EU a průměrné emise CO_2 z nových osobních automobilů od roku 2010[3].

[3] Nařízení (ES) č. 443/2009 a nařízení (EU) 2019/631 a 2023/851.

Obrázek 5 – Cíle EU a průměrné laboratorní emise CO_2 z nových osobních automobilů



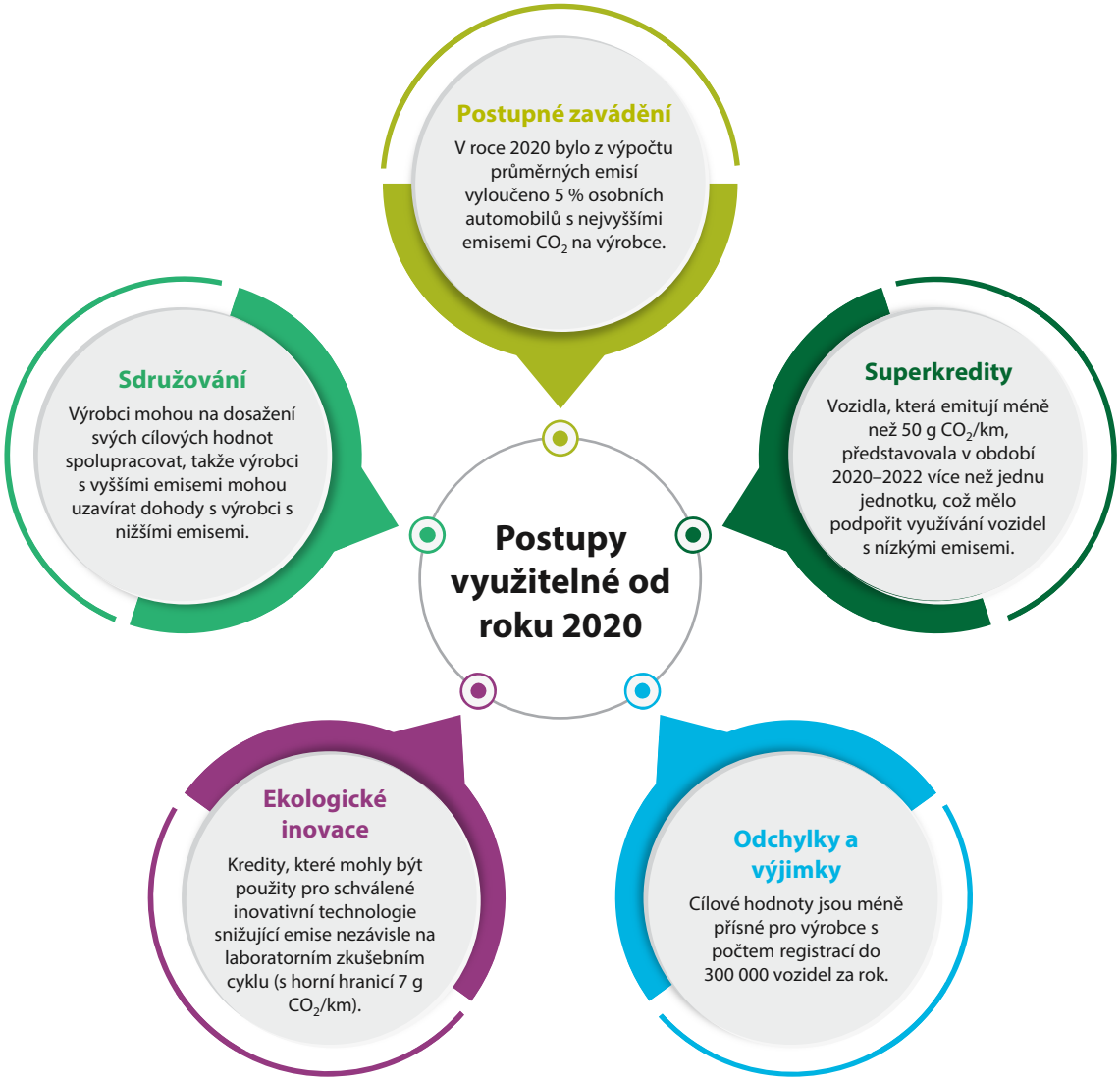
Zdroj: EÚD na základě údajů Evropské agentury pro životní prostředí (EEA), Společného výzkumného střediska (JRC) a nařízení (ES) o CO_2 z osobních automobilů.

08 Pro účely nařízení o CO_2 z osobních automobilů se emisemi CO_2 z jednotlivého automobilu rozumí emise CO_2 naměřené výrobcem za standardizovaných podmínek v laboratoři na rozdíl od emisí CO_2 naměřených na silnici. Díky tomu lze porovnávat shromážděné hodnoty emisí CO_2 u různých modelů automobilů. Emise CO_2 naměřené na silnici jsou však obvykle vyšší než emise naměřené v laboratorních podmínkách. Emise CO_2 na silnici závisejí na faktorech, jako je chování řidiče, venkovní teplota,

provoz, nadmořská výška a využívání prvků ovlivňujících spotřebu energie (např. světel a klimatizace).

09 Účelem nařízení o CO_2 z osobních automobilů je motivovat automobilový průmysl ke snižování množství emisí z nově vyrobených vozidel. Tento cíl mohou výrobci realizovat výrobou automobilů, které spotřebovávají menší množství paliv (např. nafty nebo benzinu), vyráběním vozidel s nulovými emisemi, jako jsou elektromobily, nebo kombinováním těchto technologií (např. plug-in hybridy). Do vyjednávacího procesu podle nařízení o CO_2 z osobních automobilů byly zavedeny určité postupy, které výrobcům umožňují plnit specifické cíle emisí snáze a s nižšími náklady (***obrázek 6***).

Obrázek 6 – Postupy, kterých mohou výrobci využívat



Zdroj: EÚD na základě nařízení (EU) 2019/631.

Přehled systémů EU, jejichž účelem je zajišťování spolehlivých údajů o emisích CO_2 z nových vozidel

10 Předtím, než výrobce zahájí v EU prodej nového modelu vozidel, musí předložit tento model ke „schválení typu“, které osvědčuje, že prototyp vozidla splňuje více než 70 požadavků EU v oblasti bezpečnosti, ochrany životního prostředí a technických záležitostí[4]. Skandál „dieselgate“ z roku 2015[5] přiměl EU k tomu, aby změnila rámec EU pro schvalování typu nových vozidel a zajistila tak, že vozidla v provozu se budou z hlediska znečištění ovzduší a emisí CO_2 chovat jako vozidla, která mají schválení typu. Změny se týkaly především rozšíření pravomocí Komise, zavedení podrobnějších požadavků na schvalování typu vozidel a jejich kontroly, a to jak vozidel vyrobených v nedávné době, tak vozidel, která jsou již v provozu.

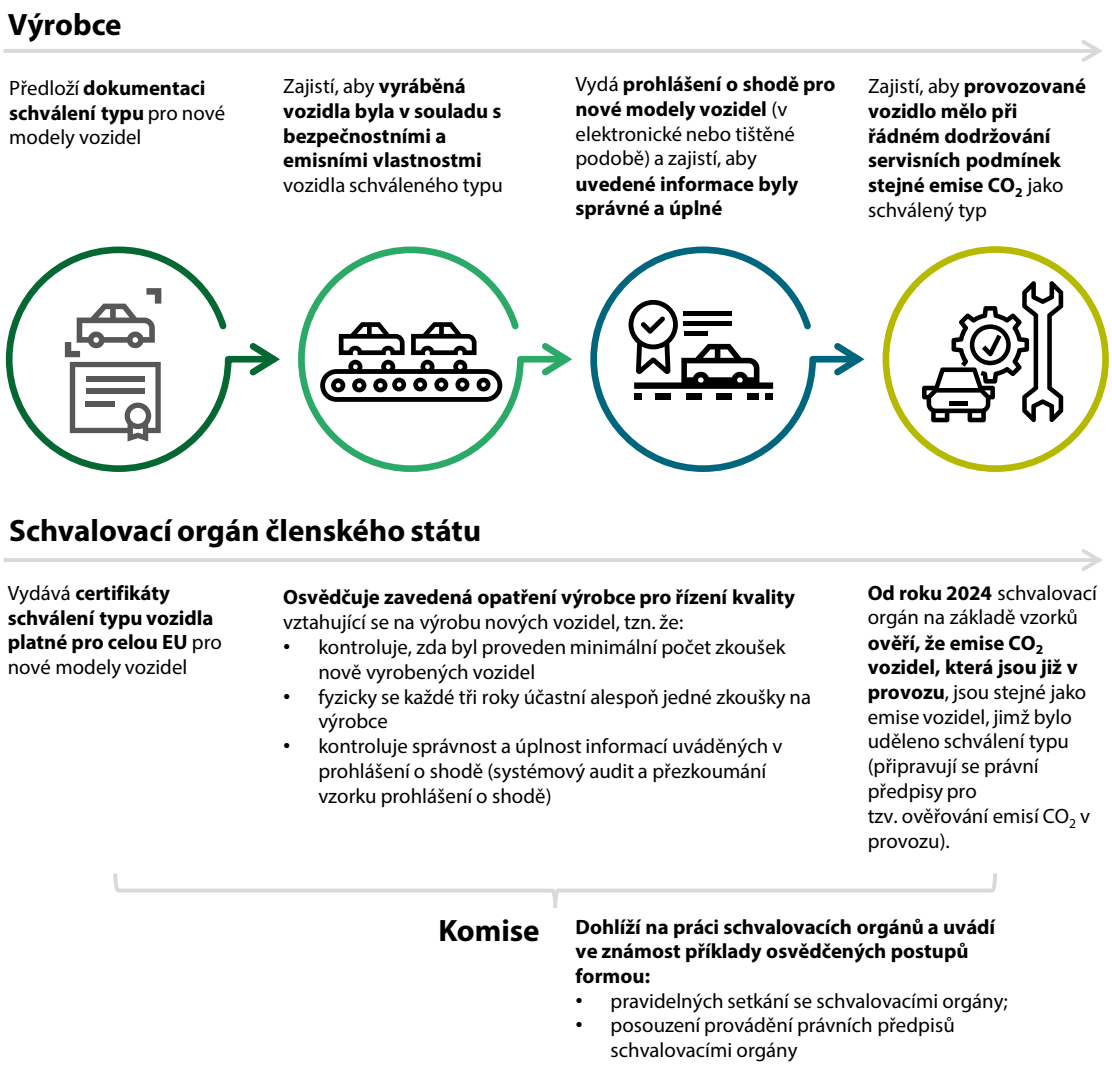
11 ***Obrázek 7*** znázorňuje jednotlivé součásti rámce EU pro schvalování typu vozidel, jejichž účelem je zajistit, aby emise CO_2 naměřené v laboratořích odpovídaly hodnotám uvedeným v prohlášeních o shodě. Prohlášení o shodě jsou nezbytnou podmínkou počáteční registrace vozidla. Tento kontrolní a zkušební rámec by měl poskytnout jistotu, pokud jde o údaje uváděné v prohlášeních o shodě, které se poté používají ke stanovení průměrných emisí CO_2 z nových vozidel pro účely nařízení o CO_2 z osobních automobilů.

---

[4] Viz příloha II nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

[5] Viz náš informační dokument z roku 2019 o reakci EU na skandál „dieselgate“.

Obrázek 7 – Přehledné znázornění rámce EU pro schválení typu vozidla



Zdroj: EÚD.

12 Na *obrázku 8* je znázorněn systém každoročního shromažďování, ověřování a zveřejňování údajů o nově registrovaných vozidlech, které se týkají emisí CO_2, v souladu s nařízením o CO_2 z osobních automobilů. Jsou na něm vyznačeny rovněž úlohy a povinnosti různých aktérů, kteří v rámci tohoto systému hrají nějakou roli. Jeho základem je systém znázorněný na *obrázku 7*, protože většina shromážděných informací pochází z prohlášení o shodě.

Obrázek 8 – Přehledné znázornění systému každoročního shromažďování, ověřování a zveřejňování údajů o nově registrovaných vozidlech, které se týkají emisí CO_2

Zdroj: EÚD.

Rozsah a koncepce auditu

13 Důvodem realizace tohoto auditu byl zájem evropských občanů o opatření EU v oblasti klimatu. Zpráva přináší předběžný přehled o provádění tohoto nařízení, které v roce 2019 doznalo výrazných změn. Většina posuzovaných právních ustanovení, která platila během auditovaného období (2020–2022), bude platit i po změně z roku 2023. Zjištění a doporučení uvedená ve zprávě by měla Komisi a zúčastněným stranám sloužit jako vstupní informace, které povedou k efektivnějšímu a účinnějšímu provádění nařízení a snižování emisí CO_2 a pomohou tak EU splnit její ambiciózní cíle v oblasti klimatu pro roky 2030 a 2050.

14 Posuzovali jsme, zda provádění nařízení o CO_2 z osobních automobilů, opírající se o rámec EU pro schvalování typu vozidel, je v souladu s právními předpisy a zda účinně přispívá ke snižování emisí z nových osobních automobilů. Hlavní otázku jsme rozdělili na tři podotázky a s ohledem na to jsme uspořádali i připomínky. V prvních dvou otázkách jsme posuzovali, zda byly náležitě zavedeny oba systémy znázorněné na ***obrázku 7*** a na ***obrázku 8***. Naší poslední otázkou jsme chtěli zjistit, zda nařízení vede ke snížení emisí CO_2 z nových automobilů v souladu s ambicemi EU v oblasti klimatu.

- Zajistil rámec EU pro schvalování typu vozidel, aby emise CO_2 z nových vozidel, které byly naměřeny v laboratorních podmínkách, odpovídaly hodnotám uvedeným v prohlášeních o shodě?
- Zveřejnila Komise včasné a spolehlivé údaje o emisích CO_2 z nových vozidel v souladu s nařízením o CO_2 z osobních automobilů?
- Přispívá toto nařízení ke snižování emisí CO_2 z vozidel v reálném provozu v souladu s ambicemi EU v oblasti klimatu?

15 Abychom mohli odpovědět na první otázku, zabývali jsme se rámcem EU na období 2020–2022. Abychom posoudili druhou otázku, zaměřili jsme se ve své práci na rok 2020, protože právě z tohoto roku pocházel soubor finalizovaných údajů, který byl v době našeho auditu nejaktuálnější. Při hledání odpovědi na poslední z uvedených otázek jsme se zabývali všemi informacemi, které byly k dispozici po vstupu nařízení o CO_2 z osobních automobilů v platnost, tj. od roku 2010 do roku 2022.

16 Důkazní informace jsme získali z těchto zdrojů:

- Dokumentární přezkumy a rozhovory se zástupci tří generálních ředitelství Komise (Opatření v oblasti klimatu; Společné výzkumné středisko a vnitřní trh; Průmysl, podnikání a malé a střední podniky) a Evropské agentury pro životní prostředí (EEA).
- Rozhovory se schvalovacími orgány a ministerstvy životního prostředí v Německu, Itálii a Nizozemsku. Tyto tři členské státy jsme vybrali kvůli jejich relativnímu významu danému jednak počtem nově registrovaných vozidel v roce 2020, jednak výsledkem našeho předběžného posouzení kvality údajů za rok 2020.
- Dokumentární přezkumy a analýza údajů za rok 2020, které tyto tři členské státy předložily agentuře EEA. Kvalitu údajů jsme kontrolovali z hlediska jejich úplnosti (např. pokud jde o nově registrovaná vozidla nebo neohlášené kritické parametry), přesnosti a soudržnosti. Následně jsme znovu provedli všechny výpočty, na jejichž základě byly sestaveny konečné zveřejněné údaje.
- Rešerše nejrůznějších studií o emisích CO_2 z osobních automobilů a diskuse se zúčastněnými stranami z oblasti průmyslu, akademické obce a nevládních environmentálních organizací.

Zjištění

Nedostatečná jistota o tom, že hodnoty CO_2, které výrobci uvádějí ve svých prohlášeních o shodě, jsou správné

17 Prověřovali jsme rámec EU pro schvalování typu vozidel, jehož účelem je zajistit, aby emise z vozidel, které byly naměřeny v laboratorních podmínkách, odpovídaly hodnotám uvedeným v prohlášení výrobce o shodě. Očekávali jsme, že:

- schvalovací orgány ve třech navštívených členských státech budou provádět řádné kontroly hodnot CO_2 uváděných výrobci v jejich prohlášení o shodě a že Komise bude mít o těchto kontrolách dostatek informací
- a že Komise bude dostupné informace o emisích CO_2 z osobních automobilů, které jsou již v provozu, využívat k posuzování rizika, že hodnoty CO_2 uvedené v prohlášeních o shodě mohou být nesprávné.

Nedostatky v kontrolách hodnot CO_2 uváděných výrobci

18 K získání jistoty ohledně hodnot CO_2 uváděných výrobci v prohlášeních o shodě jsou schvalovací orgány povinny zkontrolovat, zda výrobci ověřili emise CO_2 na určitém minimálním počtu vyrobených vozidel. To znamená, že musí být provedena alespoň jedna laboratorní zkouška na každých 5 000 vozidel vyrobených v každé rodině vozidel.[6] Kvalita tohoto ověřování má být zajištěna fyzickou přítomností orgánů během alespoň jedné takové zkoušky na každého výrobce za tříleté období.

19 Schvalovací orgány v Itálii a Nizozemsku neposkytly dostatečné důkazy o tom, že ověřily, zda výrobci v roce 2020 nebo 2021 provedli uvedené zkoušky na minimálním počtu vozidel. Nizozemský schvalovací orgán nebyl v letech 2020–2021 přítomen u žádných zkoušek výrobce, italský orgán se účastnil dvou takových zkoušek vozidel. Komise dala orgánům možnost, aby se během pandemie onemocnění COVID-19 fyzicky neúčastnily zkoušek vozidel, existuje nicméně riziko, že oba orgány nebudou schopny splnit minimální požadavek, že jednou za tři roky má být provedeno jedno ověření zkoušek na výrobce.

[6] Nařízení (EU) 2017/1151, příloha I.

20 V letech 2020 a 2021 byl německý schvalovací orgán schopen potvrdit, že výrobci provedli laboratorní zkoušky na požadovaném minimálním počtu vozidel. Byl přítomen u zkoušek 79 vozidel, což znamená, že splnil minimální počet ověření s fyzickou účastí. Žádná z 81 zkoušek provedených v období 2020–2021 s fyzickou účastí schvalovacího orgánu (2 v Itálii a 79 v Německu) nezjistila rozpor mezi naměřenými hodnotami CO_2 a hodnotami uvedenými v prohlášeních o shodě.

21 Schvalovací orgány musí rovněž zkontrolovat systémy výrobců pro generování údajů, z nichž vycházejí prohlášení o shodě, s cílem zajistit, aby obsahovaly úplné a přesné informace, včetně hodnot emisí CO_2[7]. Zjistili jsme, že Německo uplatňuje spolehlivý přístup, kdy jsou systémy výrobců pro generování údajů, z nichž vycházejí prohlášení o shodě, nejprve kontrolovány v rámci postupu schvalování typu a poté každoročně přezkoumány během výrobního procesu vozidla. Německé orgány rovněž každoročně kontrolují určitý vzorek prohlášení o shodě a zjištěné problémy pak sdělují příslušným výrobcům. Nebyli jsme schopni nalézt důkazy, které by prokazovaly, že podobné kontroly provádějí italské nebo nizozemské schvalovací orgány.

22 V zájmu zajištění jednotného uplatňování rámce a šíření osvědčených postupů je Komise povinna provádět posouzení každých pět let[8]. Do poloviny roku 2023 Komise neprovedla žádné posouzení ani žádné posouzení nenaplánovala, přestože nový rámec vstoupil v platnost v září 2020. Kontakty Komise se schvalovacími orgány se omezily na několik setkání ročně v rámci „fóra pro výměnu informací o prosazování“.

23 Důsledkem výše uvedených nedostatků v kontrolách prováděných schvalovacími orgány spolu s nedostatečnými znalostmi Komise o tom, jak jsou tyto kontroly prováděny, je nedostatečná jistota o tom, že hodnoty CO_2 uváděné v prohlášeních o shodě jsou správné.

---

[7] Čl. 31 odst. 2 a příloha IV nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/858 ze dne 30. května 2018.

[8] Článek 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/858 ze dne 30. května 2018.

Informace o emisích CO_2 z testování emisí znečišťujících látek se nevyužívaly k posouzení rizika nesprávnosti hodnot CO_2

24 Pokud jde o emise znečišťující ovzduší od roku 2020, musí Komise, výrobci vozidel a schvalovací orgány provést každoročně zkoušky na určitém minimálním počtu vozidel, která jsou již v provozu[9], aby se ověřilo, zda jejich emise z výfuku nepřekračují mezní hodnoty stanovené v nařízeních Euro 5 a Euro 6[10]. Součástí těchto zkoušek je i měření emisí CO_2.

25 Komise provedla s využitím svých vlastních zařízení (***obrázek 1***) zkoušky emisí znečišťujících ovzduší v období do roku 2021 včetně u 50 vozidel, ale nepoužila tyto informace k posouzení rizika, že hodnoty CO_2 uváděné v prohlášeních o shodě mohou být nesprávné.

Obrázek 1 – Zkušební laboratoř Evropské komise (Společné výzkumné středisko, Itálie)

Zdroj: EÚD.

[9] Nařízení č. 2018/1832 ze dne 5. listopadu 2018.

[10] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6).

26 Ve třech vybraných členských státech provedli schvalovací orgány i výrobci zkoušky emisí znečišťujících ovzduší u menšího počtu vozidel, která jsou již v provozu, než jaký vyžadují právní předpisy[11] (viz ***příloha II***). Důvody byly následující:

- Německo se potýkalo se zpožděním, jehož důvodem bylo jeho rozhodnutí vybudovat a personálně zajistit svou vlastní laboratoř pro zkoušení vozidel;
- Itálie nebyla schopna najít žádného dodavatele, který by tuto práci provedl, takže v letech 2020 a 2021 žádné zkoušky osobních automobilů neprováděla;
- v Nizozemsku nebyla v roce 2020 kvůli pandemii onemocnění COVID-19 testována žádná vozidla. Od roku 2021 pak schvalovací orgán zajišťoval testování externě;
- výrobci a schvalovací orgány naráželi na obtíže s pořízením zkušebních vozidel, protože tato vozidla musejí splňovat řadu kritérií, např. počet ujetých kilometrů, řádné servisní kontroly a použitelnost pro zkušební účely (tzn. že vozidlo musí být ve vlastnictví leasingové společnosti nebo prodejce automobilů). Tyto obtíže se ještě zhoršily v důsledku pandemie onemocnění COVID-19, kdy vzrostla poptávka po ojetých vozidlech.

27 Komise informace od členských států neshromažďovala, protože ji k tomu žádný právní předpis nezavazoval. Podle našeho názoru mohly být tyto údaje spolu s údaji Komise (viz bod ***25***) užitečné pro zjišťování možných nesrovnalostí mezi hodnotami CO_2 z osobních automobilů, které jsou v provozu, a hodnotami uváděnými v prohlášeních o shodě. Umožnily by také lépe posoudit riziko, že hodnoty CO_2 uváděné v prohlášeních o shodě nemusí být správné.

28 Podle nařízení o CO_2 z osobních automobilů musí nyní Komise shromažďovat a každoročně zveřejňovat agregované informace o spotřebě nových automobilů registrovaných od roku 2021 v reálném provozu. Informace uzpůsobené konkrétním potřebám spotřebitelů by mohly nabídnout lepší data o spotřebě vozidel v reálném provozu (a emisích CO_2), což by mohlo ovlivnit jejich rozhodnutí o koupi vozidla, a motivovat tak výrobce k tomu, aby snížili rozdíl mezi laboratorními a silničními emisemi.

[11] Článek 9 a příloha II nařízení (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017.

29 Očekává se, že Komise v prosinci 2023 předloží návrh právního předpisu o postupech, kterými by se měly schvalovací orgány řídit, pokud jde o kontrolu emisí CO_2 u vzorku osobních automobilů, které jsou již v provozu (známé jako „ověřování emisí CO_2 v provozu“)[12]. Tento vzorek je rozšířením vzorku vozidel, u kterých jsou prováděny zkoušky emisí znečišťujících ovzduší. Domníváme se, že pokud jde o provádění minimálního počtu zkoušek, se tato nová metodika může potýkat se stejnými problémy (viz bod ***26***).

Proces shromažďování a ověřování údajů o emisích CO_2 z nových osobních automobilů zvyšuje kvalitu údajů, ale je zdlouhavý

30 Prověřovali jsme proces shromažďování a ověřování údajů o emisích CO_2 z nových osobních automobilů stanovený v nařízení o CO_2 z osobních automobilů, jehož účelem je posoudit, zda výrobci dodržují své emisní cíle. Tento proces vychází z informací shromažďovaných z prohlášení o shodě (viz předchozí oddíl). Očekávali jsme, že:

- vykazující orgány ve třech navštívených členských státech budou shromažďovat a ověřovat údaje z prohlášení o shodě, která jim dali výrobci;
- Komise a Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) bude shromažďovat a ověřovat údaje od členských států a zajišťovat včasné zveřejňování předběžných údajů;
- Komise a agentura EEA bude ve spolupráci s výrobci údaje finalizovat a zajišťovat včasné zveřejňování spolehlivých konečných údajů a
- Komise bude na základě správných výpočtů určovat cílové hodnoty emisí CO_2 pro celou EU a pro výrobce, jakož i průměrné emise a poplatky za překročení emisí.

[12] CIRCABC: Expertní skupina – CO_2 ze silničních vozidel, dokumenty ze zasedání konaného v březnu 2023.

Systémy shromažďování a ověřování údajů v členských státech poskytují dostatečnou jistotu, pokud jde o kvalitu údajů

31 Vykazující orgány členských států odpovídají za shromažďování, ověřování a předávání údajů týkajících se CO_2 z osobních automobilů Komisi, přičemž vycházejí z počátečních údajů, jejichž zdrojem jsou prohlášení o shodě, která jim dodávají výrobci.

32 V prvním kroku tedy orgány shromáždí údaje z prohlášení o shodě, která jim dodali výrobci. Od roku 2026 budou prohlášení o shodě dostupné pouze v elektronické podobě. Pro nové registrace vozidel používají orgány v Německu (KBA), Itálii (MIT) a Nizozemsku (RDW) elektronická prohlášení již několik let. Podle jejich vyjádření se díky tomu snížil počet manuálních chyb, které vznikají při zadávání údajů z tištěných prohlášení o shodě.

33 Při shromažďování těchto údajů orgány v Německu a Nizozemsku zkontrolovaly jejich soulad s údaji o schválení typu. Jelikož tyto údaje nebyly k dispozici v elektronické podobě, musely být zadávány podle certifikátů schválení typu ručně. RDW vyvíjí elektronický certifikát schválení typu, který by měl pracnost celého tohoto procesu v budoucnu snížit. Italský orgán tvrdil, že prováděl podobné kontroly, ale jeho postup nebyl formalizovaný a kontroly nebyly dokumentovány.

34 Následuje druhý krok, ve kterém orgány kontrolují údaje shromážděné v daném vykazovaném roce na základě prohlášení o shodě pro nově registrovaná vozidla. Zkontrolované údaje pak předkládají agentuře EEA. Tyto kontroly mají zajistit, aby údaje byly přesné, úplné a v souladu s pokyny Komise k podávání zpráv platnými pro daný rok.

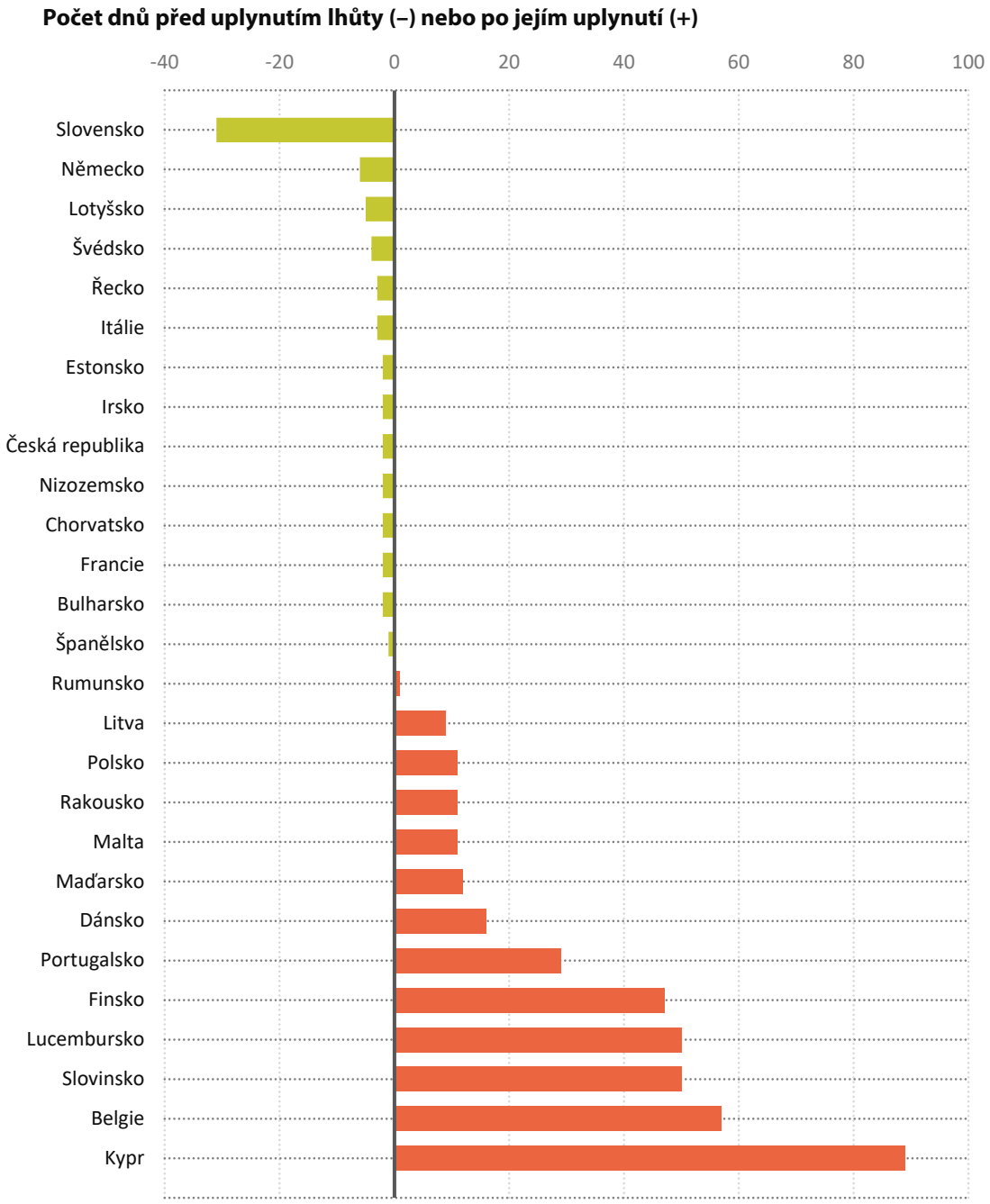
35 Z našeho posouzení kontrol údajů za rok 2020, které provedly vykazující orgány v Německu, Itálii a Nizozemsku, vyplynulo, že tyto kontroly neposkytují dostatečnou jistotu, pokud jde o kvalitu údajů.

- Celkově se orgány řídí pokyny Komise a považují tyto pokyny za užitečné. Výsledky jejich kontrol ani změny provedené v klíčových údajích však nejsou řádně zdokumentovány.
- Nepodařilo se nám dohledat informace, které by prokazovaly, že vnitrostátní orgány uvedly údaje o všech registracích vozidel do souladu s údaji o nově registrovaných vozidlech. Takové sesouhlasení by mohlo pomoci zamezit opomenutím, k nimž při vykazování údajů dochází (např. Nizozemsko původně opomnělo oznámit přibližně 38 000 vozidel).
- Z našeho přezkumu údajů za rok 2020 a kontrol provedených agenturou EEA vyplývá, že původní údaje, které byly předloženy poté, co orgány členských států provedly své kontroly, obsahovaly nesprávné nebo chybějící hodnoty. Například v případě Německa představovaly chybějící hodnoty u kritických parametrů 1 % nových ohlášených automobilů, v případě Itálie 14 % a v případě Nizozemska 27 %.

Předběžné údaje jsou zveřejňovány včas, ale proces jejich shromažďování a ověřování je těžkopádný

36 Zjistili jsme, že mnoho zemí předložilo své původní údaje agentuře EEA se zpožděním. Údaje za rok 2020 vykázalo 13 z 27 zemí až po 28. únoru 2021 (viz ***obrázek 9***) s téměř měsíčním průměrným zpožděním. Poté, co agentura EEA údaje obdrží, ověří je a snaží se zajistit včasné zveřejnění předběžných údajů, tj. do konce června následujícího roku.

Obrázek 9 – První údaje předložené členskými státy za rok 2020 (EU-27)



Zdroj: EÚD na základě údajů agentury EEA.

37 Zjistili jsme, že agentura EEA má jasně stanovené a komplexní písemné postupy pro provádění těchto kontrol a může potvrdit, že nesrovnalosti v údajích správně identifikovala. Agentura EEA objasnila veškerá zjištění, k nimž na základě svých kontrol u vykazujících orgánů dospěla, což vedlo k předložení opravených údajů. Údaje za rok 2020 předložily země v průměru třikrát. Celý proces se takto zpomaluje, v případě údajů za rok 2020 průměrně o dva a půl měsíce mezi jejich prvním a konečným předložením. Navzdory zdlouhavosti tohoto procesu se Komisi každý rok podařilo včas zveřejnit předběžné údaje za období 2010–2020.

38 Zjistili jsme, že proces ověřování údajů předložených členskými státy agentuře EEA byl z hlediska zjišťování chybějících hodnot nebo nesouladu údajů s informacemi o schválení typu účinný až na jednu výjimku. Jednalo se o opomenutí určitého počtu nově registrovaných automobilů vykázaných Rakouskem, Nizozemskem a Španělskem. Tato opomenutí odhalili výrobci a dotčené členské státy je následně opravily pro účely zveřejnění konečných údajů.

39 V rámci kontroly kvality údajů jsme zkoumali, zda má agentura EEA zavedeny informační systémy pro včasné, konzistentní a spolehlivé shromažďování a ověřování údajů o emisích CO_2. Prověřili jsme její obecné kontrolní prostředí IT a nástroje, které ke shromažďování a zpracovávání údajů o emisích CO_2 z osobních automobilů používá. Dospěli jsme k závěru, že zavedené kontroly jsou celkově účinné.

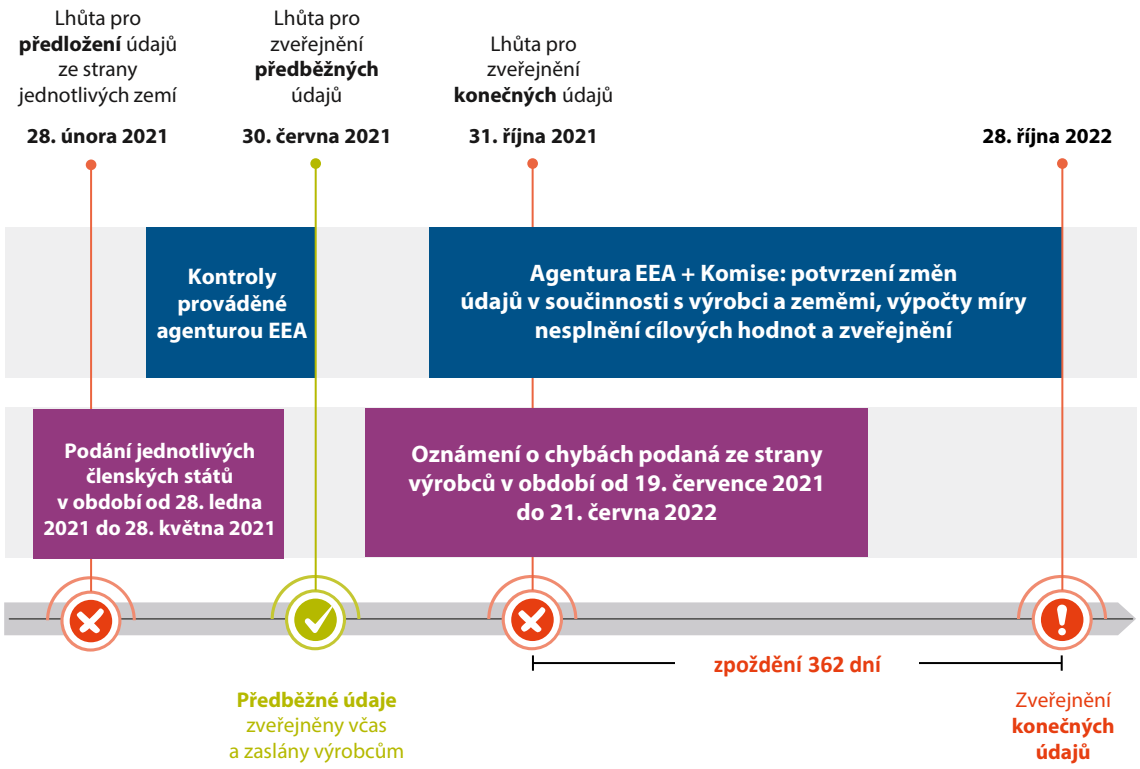
40 Agentura EEA si vytvořila nový nástroj pro shromažďování a kontrolu údajů, které obdrží od vykazujících orgánů („Reportnet3“). Poprvé ho použila v lednu 2022. V té době však nástroj nezvládal velký objem dat, a to především kvůli zátěžovým testům, které nebyly ve fázi vývoje dostatečně dobře navrženy nebo provedeny. Většina automatických kontrol, které měl nástroj Reportnet3 zajišťovat, proto musela být deaktivována. V současné době přijímá agentura EEA nápravná opatření.

Finalizace předběžných údajů v součinnosti s výrobci zvyšuje kvalitu konečných údajů, ale zpomaluje jejich zveřejňování

41 Jakmile agentura EEA údaje ve spolupráci s vykazujícími zeměmi finalizuje, zpřístupní Komise předběžné údaje výrobcům, kteří mohou agentuře EEA do tří měsíců oznámit jakékoli chyby. Za vykazovaný rok 2020 oznámila Komise předběžné údaje 93 výrobcům a 63 z nich předložilo oznámení o chybách. Šestnáct z nich bylo podáno pozdě s průměrným zpožděním 18 dnů a tři oznámení o chybách byla dodána s více než měsíčním zpožděním po uplynutí lhůty.

42 Agentura EEA poté chyby, které jí výrobci oznámí, ověří v rámci konzultací navrhovaných změn údajů a tyto změny pak ve spolupráci s vykazujícími orgány členských států potvrdí. Pokud jde o údaje za rok 2020, tak jen s výrobci proběhlo v rámci tohoto procesu 1 050 výměn. Na ***obrázku 10*** je znázorněno, že nejdelší fází je finalizace údajů ve spolupráci s výrobci. Stanovená lhůta pro zveřejnění konečných údajů nedává agentuře EEA čas na kontrolu chyb nebo opravu údajů, které jí výrobci oznámili. Tento proces je však nezbytný, neboť jsme zjistili, že kvalita údajů se díky němu zvýšila a že i malé rozdíly mezi předběžnými a konečnými údaji mohou mít významný dopad na absolutní výši poplatku za překročení emisí, který mají výrobci zaplatit. Za rok 2020 se po finalizaci údajů výše poplatku za překročení emisí u jednoho výrobce změnila o 58 milionů EUR (23 %).

Obrázek 10 – Přehled fází zpracování údajů za rok 2020

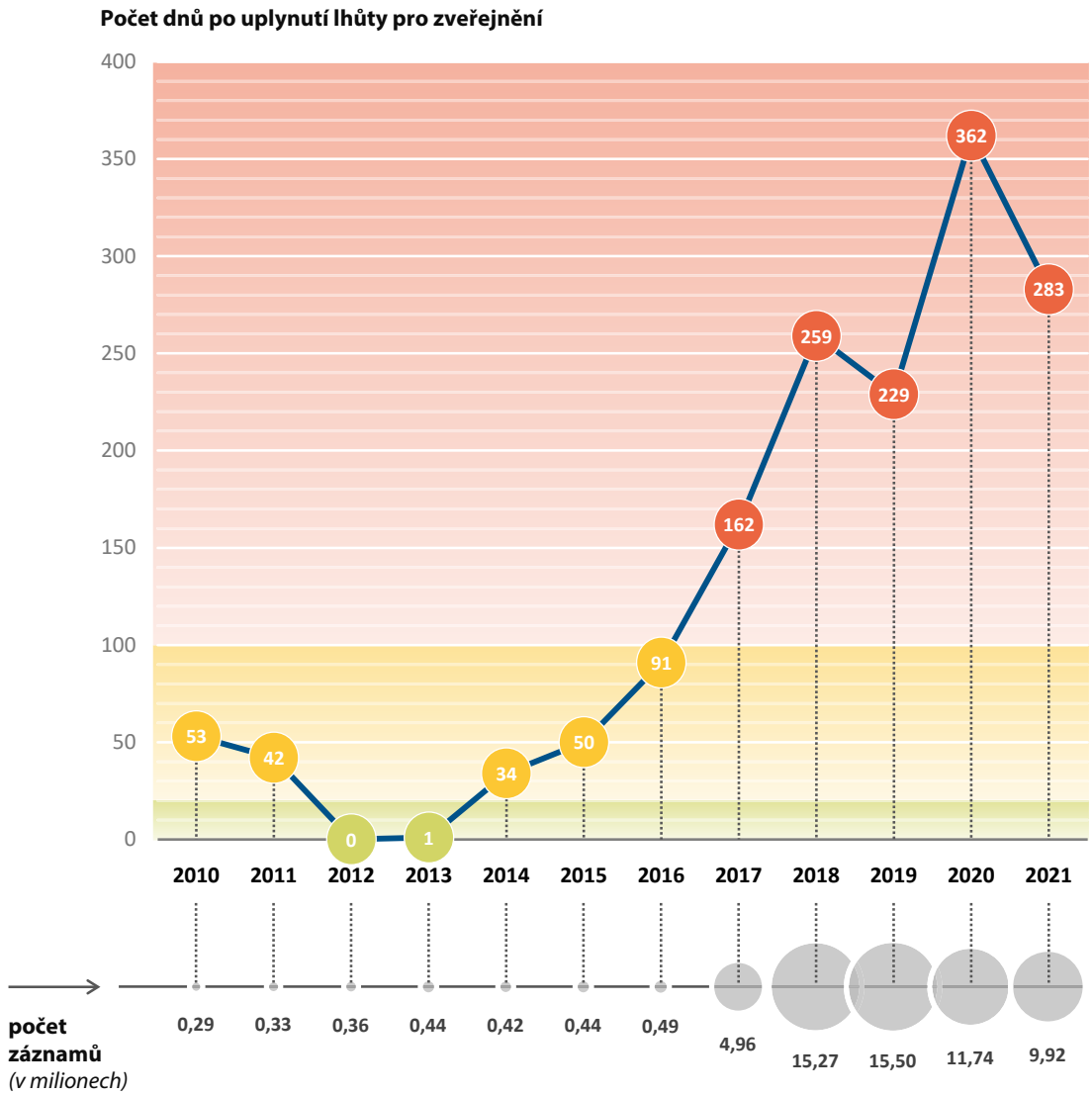


Zdroj: EÚD na základě údajů agentury EEA.

43 Za zvětšujícími se zpožděními při zveřejňování finální údajů jsou čtyři hlavní důvody (***obrázek 11***):

- nárůst počtu výkazů předkládaných zeměmi;
- nedostatečná kvalita těchto výkazů (viz bod ***35***);
- zpoždění při opětovném předkládání údajů zeměmi (viz body ***36***–***37***);
- prodlužování doby nutné pro finalizaci údajů výrobci.

Obrázek 11 – Zpoždění při zveřejňování konečných údajů



Zdroj: EÚD na základě informací obsažených v rozhodnutích Komise o monitorování.

44 V zájmu řešení celkového problému, který tato zpoždění představují, podnikla agentura EEA a Komise určité kroky, jako je udržování pravidelného kontaktu s členskými státy, které podávají zprávy pozdě, zjednodušení požadavků na podávání zpráv, navýšení počtu zaměstnanců v době podávání zpráv a důraz na kontrolu parametrů shody (s předpisy). Agentura EEA má navíc v plánu přesunout veškeré své kontroly kvality údajů, které jí předkládají členské státy, a oznámení o chybách výrobců na novou platformu Reportnet3 (viz bod ***40***). Tyto automatické kontroly soudržnosti, přesnosti a úplnosti údajů by měly, v závislosti na využívání platformy vykazujícími orgány a výrobci zemí, zlepšit kvalitu údajů a zmenšit počet výměn informací s agenturou EEA. Tato opatření nicméně neřeší pozdní oznámení výrobců o chybách (viz bod ***41***).

Jednotlivé položky výkonnostních norem CO_2 vypočítala Komise správně

45 Na základě konečných údajů shromážděných agenturou EEA Komise vypočítává průměrné emise, cílové hodnoty a poplatky za překročení emisí pro celou EU a výrobce. Tyto výpočty jsme překontrolovali na základě konečných údajů za rok 2020, které byly zveřejněny na internetových stránkách agentury EEA, přičemž jsme se řídili příslušnými pokyny Komise.

46 Dospěli jsme k závěru, že až na zanedbatelné rozdíly se výsledky našich výpočtů shodují s výsledky Komise. Mezinárodní rada pro čistou dopravu (ICCT) provedla vlastní výpočty, které potvrdily výsledky Komise.

Díky striktním cílům a různým pobídkám se elektrická vozidla stala hlavním faktorem poklesu emisí CO_2, budoucnost však přináší výzvy

47 Zabývali jsme se otázkou, zda nařízení o CO_2 z osobních automobilů přispívá ke snížení emisí CO_2 z nově registrovaných vozidel v souladu s ambicemi EU v oblasti klimatu. Očekávali jsme, že:

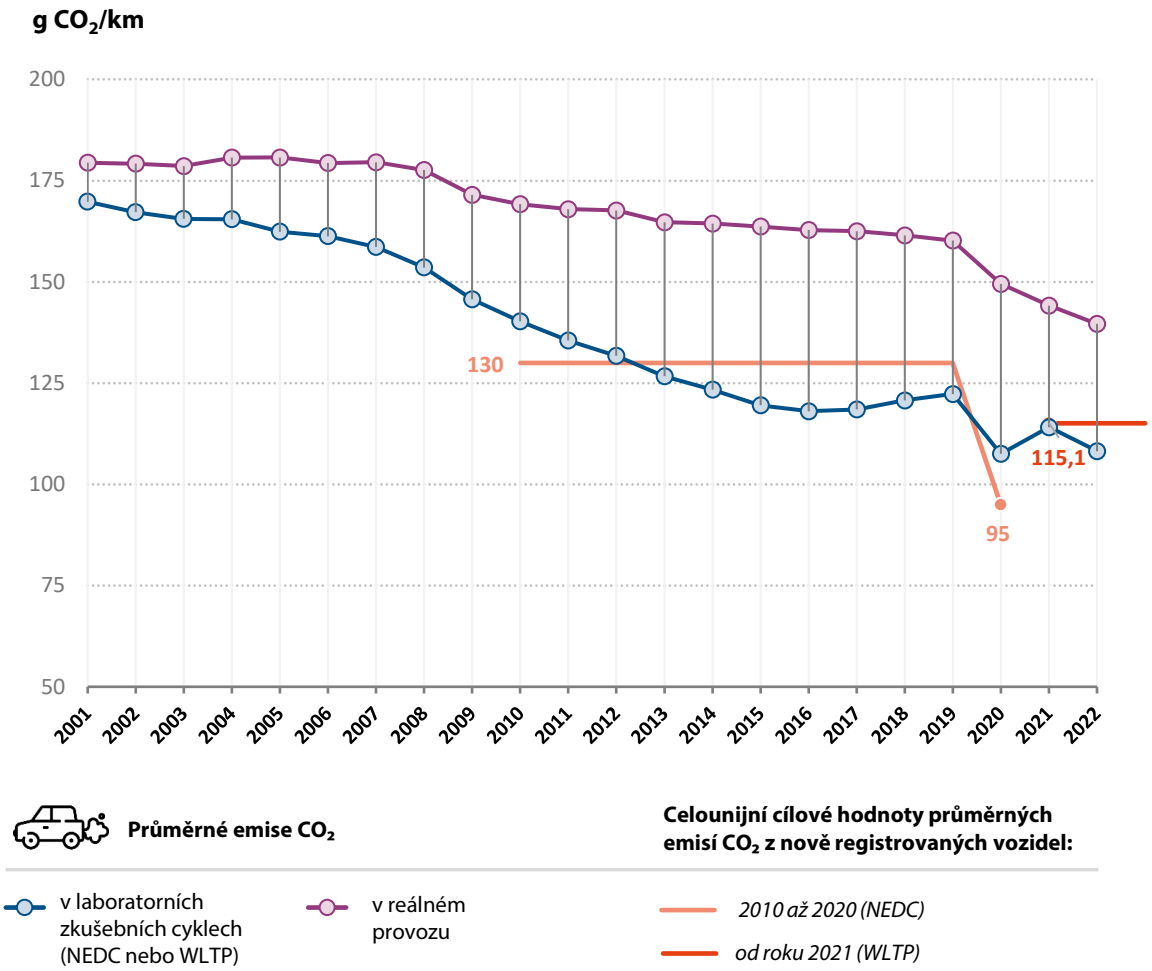
- emise CO_2 z nově registrovaných vozidel by měly být nižší, a to jak v laboratorních podmínkách, tak v reálném provozu;
- všechny typy motorů vozidel budou produkovat méně emisí CO_2;
- dané postupy budou splňovat účel, pro který byly do nařízení o CO_2 z osobních automobilů zahrnuty;

- cílové hodnoty snížených emisí, které jsou stanoveny v nařízení o CO_2 z osobních automobilů, budou v souladu s cíli EU v oblasti klimatu.

Před rokem 2020 se emise snižovaly pouze v laboratorních podmínkách, a nikoli v reálném provozu

48 ***Obrázek 12*** ukazuje vývoj emisí nově registrovaných vozidel od roku 2001 ve srovnání průměrných emisí CO_2 v EU na silnici a emisí naměřených v laboratorních podmínkách. K tomu, aby nařízení o CO_2 z osobních automobilů dosáhlo zamýšleného dopadu, je nezbytné, aby se rozdíl mezi laboratorními emisemi a emisemi v reálném provozu nezvětšoval.

Obrázek 12 – Průměrné emise v reálném provozu a v laboratorních podmínkách



Zdroj: Za období do roku 2020 byly údaje o rozdílu u vozidel se spalovacími motory oproti reálnému provozu laskavě poskytnuty Mezinárodní radou pro čistou dopravu (ICCT). Pro období 2019–2020 jsme uplatnili rozdíl, který byl stanoven na základě údajů z palubních měřičů spotřeby paliva za rok 2021. Za období 2021–2022 jsme použili tyto údaje pro všechny typy vozidel.

49 Z obrázku je zřejmé, že emise CO_2 z nově registrovaných automobilů v reálném provozu se před rokem 2020 navzdory existenci nařízení o CO_2 z osobních automobilů a skutečnosti, že po prvních třech letech bylo dosaženo všech cílových hodnot pro celý vozový park EU, snížily pouze nepatrně (o méně než 7 %). V laboratorních podmínkách se emise CO_2 současně snížily o 16 % ze 145,7 g/km v roce 2009 na 122,3 g/km v roce 2019. Zvětšující se rozdíl mezi emisemi v laboratorních podmínkách a v reálném provozu tedy ve značné míře neutralizuje zamýšlený přínos nařízení. Podle Mezinárodní rady pro čistou dopravu (ICCT) se průměrný rozdíl zvýšil ze 17 % v roce 2009 přibližně na 38 % v roce 2018[13]. Hlavním důvodem tohoto zvýšení rozdílu v emisích byla skutečnost, že výrobci se zaměřili na snižování emisí v laboratorních podmínkách spíše než na silnici, čehož dosáhli využíváním mezer ve zkušebních požadavcích[14].

50 Komise si uvědomovala, že je třeba změnit „nový evropský jízdní cyklus“ (NEDC) – což je laboratorní zkouška, která byla zavedena v sedmdesátých letech –, aby lépe odrážel současné jízdní podmínky v reálném silničním provozu. Komise a Japonsko proto v roce 2007 sponzorovaly technickou pracovní skupinu OSN, která měla vypracovat nový laboratorní test. Skandál „dieselgate“ schválení nového laboratorního zkušebního cyklu ještě urychlil. Stal se jím celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP), který se stal od září 2017 povinným postupem pro schvalování typu nových vozidel. Pro účely nařízení o CO_2 z osobních automobilů byly hodnoty emisí CO_2 naměřené pomocí WLTP poprvé použity v roce 2021. Dostupné studie odhadují, že WLTP snížil rozdíl mezi emisemi v laboratorních podmínkách a v reálném provozu zhruba o polovinu[15]. ***Příloha III*** znázorňuje hlavní rozdíl mezi oběma zkušebními cykly.

51 Komise se rovněž rozhodla shromažďovat informace o spotřebě paliva u vozidel v reálných podmínkách silničního provozu a stanovila požadavek, aby do každého vozidla vyrobeného od roku 2021 instalovali výrobci palubní měřič spotřeby paliva[16]. Konvertováním údajů získaných z měřiče paliva na emise CO_2 a následným porovnáním těchto údajů s laboratorními hodnotami emisí je možné vypočítat rozdíl a zjistit případné změny. Výrobci vozidel musí tyto údaje shromažďovat buď dálkově, nebo

---

[13] ICCT, *On the way to „real-world“ values*, květen 2022. Podkladové údaje poskytla EÚD ICCT.

[14] Komise (JRC), *The difference between reported and real-world CO_2 emissions: How much improvement can be expected by WLTP introduction?*, 2017.

[15] Komise (JRC), *How much differences in type-approval CO_2 emissions from passenger cars in Europe can be expected from changing to the new test procedure (NEDC vs. WLTP)?*, 2018.

[16] Článek 1 nařízení (EU) 2018/1832.

během pravidelných kontrol, které jsou prováděny vždy po ujetí 15 000 až 30 000 km. Z předběžné analýzy údajů z reálného provozu provedené Komise u nových automobilů registrovaných v roce 2021 vyplývá, že rozdíl je nejnižší u automobilů se vznětovými motory (18,1 %), po nichž následují automobily se zážehovými motory (23,7 %). U plug-in hybridů činil průměrný rozdíl přibližně 250 %.

52 Podle Komise výrobci v roce 2023 předložili údaje o emisích v reálném provozu k přibližně čtyřem milionům vozidel registrovaných v roce 2021 a 2022. Od května 2023 začaly orgány členských států shromažďovat stejné informace během pravidelných technických kontrol. Článek 12 nařízení o CO_2 z osobních automobilů[17] dává Komisi čas (do konce roku 2026) na to, aby použila údaje o spotřebě paliva v reálném provozu k vypracování metodiky, která jí počínaje rokem 2030 umožní upravovat průměrné laboratorní emise CO_2 od výrobců. V praxi by tato analýza měla být proveditelná, neboť do roku 2026 by Komise měla mít od orgánů členských států údaje o emisích z reálného provozu pro většinu vozidel registrovaných v roce 2021 a podobné informace od výrobců automobilů registrovaných v období 2021–2023.

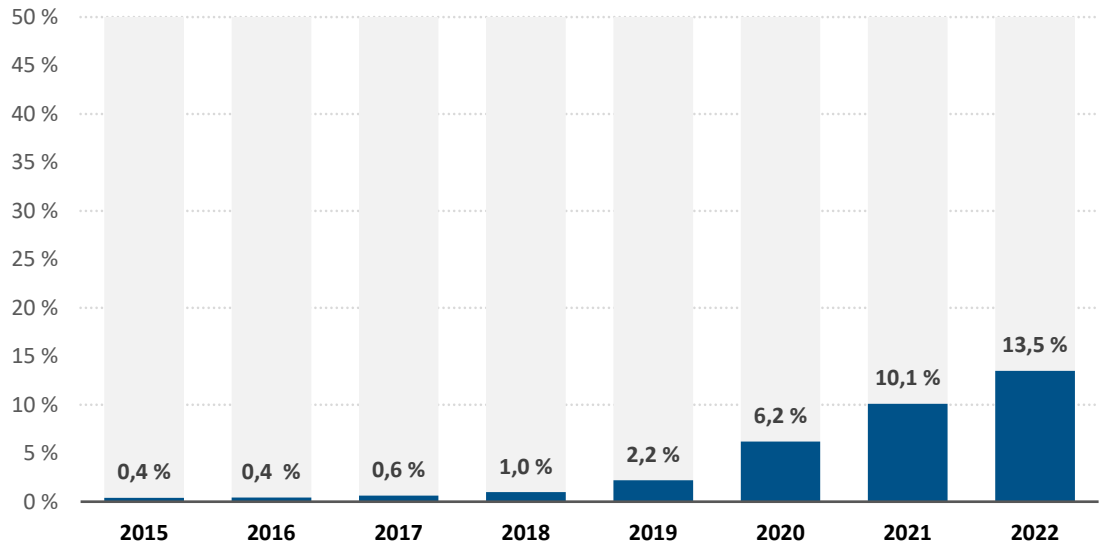
Elektromobily se významně podílejí na poklesu průměrných emisí CO_2 na silnici

53 Jak je zřejmé z ***obrázku 12***, cíl pro celý vozový park EU stanovený pro rok 2020 se sice splnit nepodařilo, od roku 2020 však začaly průměrné emise CO_2 z nově registrovaných automobilů v reálném provozu postupně klesat. Důvodem byl výrazný nárůst využívání elektrických vozidel (***obrázek 13***), která jsou v nařízení o CO_2 z osobních automobilů považována za vozidla s nulovými emisemi. Hlavní důvody širšího využívání elektrických vozidel lze shrnout takto:

- silnou pobídkou k výrobě nízkoemisních vozidel (elektrických vozidel nebo plug-in hybridů), kterou výrobcům kromě vyšších cílů poskytlo nařízení o CO_2 z osobních automobilů, byly superkredity dostupné na období 2020–2022;
- kupujícím byly nabídnuty různé pobídky, které stimulovaly poptávku po vozidlech s nízkými emisemi, např. dotace na jejich zakoupení, nulová silniční daň nebo bezplatné parkování v centru měst.

[17] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019 (ve znění pozdějších úprav).

Obrázek 13 – Podíl elektrických vozidel na registracích nových vozidel (2015–2022)



Pozn.: EU-27 plus Island, Norsko a Spojené království (do roku 2020 včetně).

Zdroj: EÚD na základě údajů agentury EEA o nově registrovaných osobních automobilech.

54 Elektrická vozidla nevytvářejí v podmínkách silničního provozu žádné emise CO_2. V případě plug-in hybridů jsou emise závislé na tom, jak jednotliví řidiči využívají jedno nebo druhé hnací ústrojí vozidla: elektrické nebo spalovací (naftové nebo benzinové). Čím více využívají elektrické hnací ústrojí, tím lépe pro klima, protože emise jsou v takovém případě nižší. Za účelem stanovení hodnot emisí plug-in hybridních vozidel v laboratorním prostředí museli odborníci určit podíl využívání elektrického pohonu a podíl využívání spalovacího motoru. Vycházelo se z předpokladu, že řidiči budou elektrický pohon využívat více než spalovací motor, takže většina plug-in hybridních vozidel byla pro účely nařízení o CO_2 z osobních automobilů klasifikována jako vozidla s nízkými emisemi (méně než 50 CO_2 g/km).

55 Několik studií však upozornilo na skutečnost, že emise plug-in hybridních vozidel jsou v reálném provozu v průměru třikrát až pětkrát vyšší než emise naměřené v laboratorních podmínkách[18]. Předběžná analýza údajů z roku 2021 získaných z palubních měřičů spotřeby paliva u přibližně 118 000 plug-in hybridních automobilů provedená Komisí svědčí o tom, že emise CO_2 v reálném provozu (139,4 g/km) byly 3,5krát vyšší než emise stanovené v laboratoři (39,6 g/km). Z těchto údajů rovněž vyplývá, že plug-in hybridní vozidla mají v průměru nižší emise CO_2 než automobily se spalovacími motory (180,3 g/km). Velký rozdíl mezi emisemi plug-in hybridních vozidel

[18] ICCT, *Real-world use of plug-in hybrid vehicles in Europe* , 2022.

v reálném provozu a v laboratorních podmínkách lze vysvětlit oproti očekávání častějšímu používání spalovacího motoru, zejména u firemních plug-in hybridů[19]. V takovém případě totiž společnosti obvykle hradí palivo, takže zaměstnanci nejsou nijak finančně motivováni k dobíjení baterií.

56 V reakci na tyto výrazně vyšší emise z plug-in hybridů na silnicích začaly některé členské státy snižovat počet pobídek pro tato vozidla. Ve snaze lépe zohlednit skutečný stav se i Komise rozhodla změnit metodu stanovení laboratorních hodnot CO_2 pro plug-in hybridní vozidla a upravila poměr využívání elektrických a spalovacích motorů[20]. Tato úprava se však bude uplatňovat až od roku 2025. To znamená, že do té doby mohou plug-in hybridní vozidla pro výrobce stále být atraktivní výrobní možností, protože budou i nadále považovány za vozidla s nízkými emisemi.

57 Údaje o vozidlech se spalovacími motory dokládají, že průměrné emise v reálném provozu se u vozidel tohoto typu nesnížily. U automobilů se vznětovým motorem zůstaly emise v daném období konstantní, zatímco u vozidel se zážehovým motorem se nepatrně – o 4,6 % – snížily (***obrázek 14***). Neustálé zdokonalování technologie motorů a zavádění hybridních hnacích ústrojí zvýšilo efektivnost motorů, ale zvyšování hmotnosti vozidel a s tím související používání výkonnějších motorů má ve srovnání s dosaženým technologickým pokrokem větší váhu[21]. Mezi lety 2011 a 2022 se průměrná hmotnost automobilů podle našich výpočtů zvýšila přibližně o 10 %. Výkon motorů se ve stejném období zvýšil o 25 %. Navzdory tomu, že začalo platit nařízení o CO_2 z osobních automobilů, emise CO_2 z vozidel se spalovacími motory, která stále představují většinu registrací nových vozidel (v roce 2022 to bylo přibližně 74 %), neklesly.

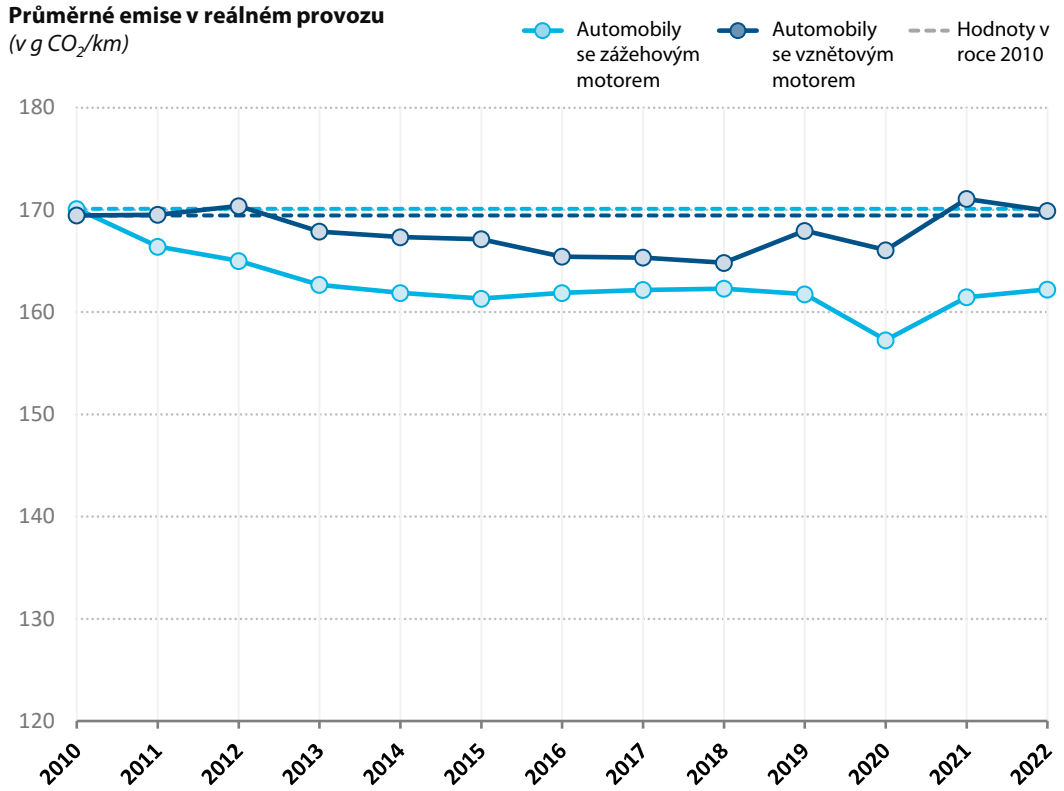
---

[19] ICCT, *Real-world use of plug-in hybrid vehicles in Europe* , 2022.

[20] Revize výpočtu faktoru použití popsaného v příloze XIV nařízení (EU) 2023/443.

[21] Mezinárodní energetická agentura (IEA), Cars and Vans – Tracking Report, září 2022.

Obrázek 14 – Průměrné emise ze spalovacích automobilových motorů (2010–2022)



Zdroj: EÚD na základě průměrných laboratorních emisí CO_2 z nově registrovaných osobních automobilů, upravených pro období 2010–2020 podle faktorů rozdílu oproti reálnému provozu, které poskytla ICCT. Pro období 2021–2022 byly pro výpočet rozdílu oproti reálnému provozu použity údaje o spotřebě z palubních měřičů spotřeby paliva v reálném provozu.

Postupy uvedené v nařízení pomohly výrobcům splnit cíle, ale na emise CO_2 měly nepříznivý dopad

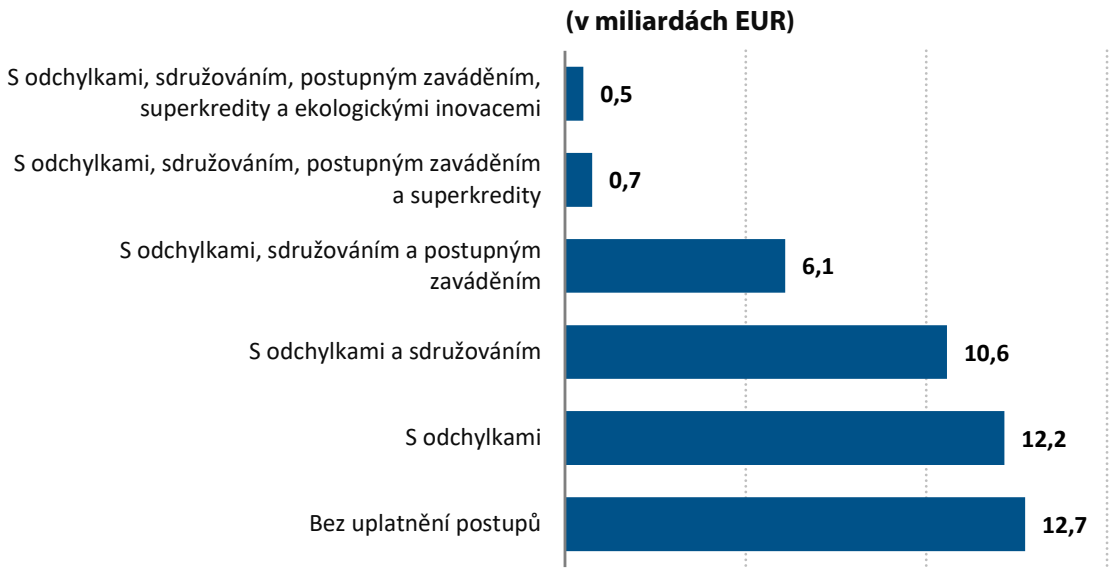
58 Nařízení o CO_2 z osobních automobilů uvádí několik postupů (viz ***obrázek 6***), které měly výrobcům pomoci splnit jejich specifické emisní cíle, a snížit tak poplatek za překročení emisí.

59 V období 2013–2019 se pouze několika výrobcům (většinou výrobcům luxusních sportovních automobilů) nepodařilo dosáhnout svých cílových hodnot (dva výrobci v roce 2013, jeden v roce 2014, dva v roce 2015, tři v roce 2017, jeden v roce 2018 a čtyři v roce 2019) a dohromady museli zaplatit poplatky za překročení emisí ve výši přibližně 20 milionů EUR. V roce 2020 nedosáhlo svých specifických emisních cílů šest jednotlivých výrobců a dvě sdružení výrobců, přičemž poplatky za překročení emisí, které museli zaplatit, dosáhly téměř 0,5 miliardy EUR. V roce 2021 překročili své emisní

cílové hodnoty pouze čtyři jednotliví výrobci, z nichž všichni měli méně než 2 000 registrací. Celková výše jejich poplatků za překročení emisí činila 7,4 milionu EUR.

60 Podle našeho odhadu se díky modalitám nařízení mohli výrobci vyhnout úhradě poplatků za nadměrné emise v roce 2020 ve výši až 13 miliard EUR. Na ***obrázku 15*** níže jsou uvedeny částky poplatků za nadměrné emise, kterým bylo v roce 2020 díky uplatnění těchto postupů zabráněno. Největší úspory bylo dosaženo prostřednictvím superkreditů, které zvyšují odbyt vozidel s nízkými emisemi. Druhé největší úspory bylo dosaženo díky postupnému zavádění (pouze v roce 2020), což z výpočtu průměrné hodnoty emisí vyřadilo 5 % vozidel, které jsou zdrojem největších emisí.

Obrázek 15 – Částky poplatků za nadměrné emise neuhrazené díky modalitám



Zdroj: EÚD na základě konečných údajů z monitorování za rok 2020.

61 Ze všech stanovených postupů mají potenciál snížit emise CO_2 pouze ekologické inovace. Navzdory působivému zvýšení počtu automobilů vybavených ekologickými inovacemi (z pouhých 5 vozidel v roce 2013 na více než 6 milionů vozidel v roce 2020) se emise v roce 2020 snížily v průměru jen o 1 g CO_2/km, což je méně než 1 % průměrných emisí CO_2 v daném roce. Superkredity sice přispěly k využívání automobilů s nízkými emisemi (viz bod ***53***), ale ke snižování emisí CO_2 ve skutečnosti nepřispívají. Důvodem je to, že poskytují pouze kredity, které může výrobce použít ke snížení svých průměrných emisí. Horní hranicí pro tyto kredity je 7,5 g CO_2/km na celé období 2020–2022. Většina výrobců tento kredit vyčerpala již v roce 2020. Účelem sdružování, odchylek a postupného zavádění není snižování emisí CO_2.

62 ***Obrázek 16*** znázorňuje, že legislativní balíček „Fit for 55“ přijatý v roce 2023 by měl nepříznivý dopad stanovených postupů na emise CO_2 výrazně snížit.

Obrázek 16 – Změny postupů stanovených v nařízení od roku 2020

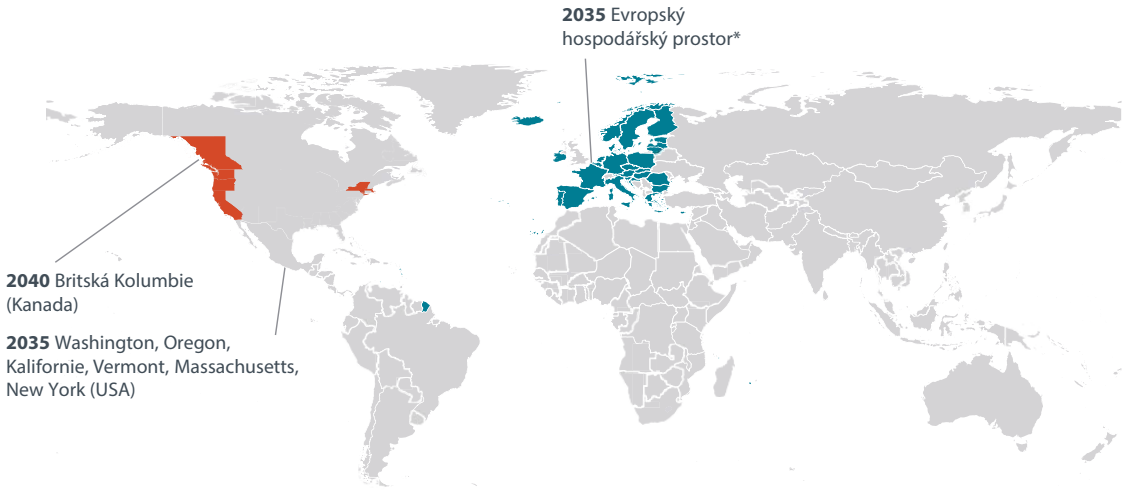
2020–2024	*Od roku 2025*
Postupné zavádění Ve vykazovacím roce 2020 bylo z výpočtu průměrných emisí vyloučeno 5 % osobních automobilů s nejvyššími emisemi CO_2 na výrobce.	**Údaje už nejsou k dispozici.** **(od roku 2021)**
Superkredity Vozidla, která emitují méně než 50 g CO_2/km, představovala v období 2020–2022 více než jednu jednotku, což mělo podpořit využívání vozidel s nízkými emisemi.	**Údaje už nejsou k dispozici**, ale roční cíl výrobce se může zvýšit (nejvýše o 5 %), pokud více než 25 % registrovaných automobilů tvoří vozidla s nízkými emisemi.
Odchylky a výjimky Cílové hodnoty jsou méně přísné pro výrobce s počtem registrací do 300 000 vozidel za rok.	**Omezení rozsahu odchylek** 10 000–300 000 vozidel (do roku 2028) 1 000–10 000 vozidel (do roku 2035) Méně než 1 000 (dosud osvobozeno)
Ekologické inovace Kredity, které mohou být použity pro schválené inovativní technologie snižující emise nezávisle na laboratorním zkušebním cyklu (s horní hranicí 7 g CO_2/km).	**Beze změn** V období 2025–2029 se horní hranice se sníží na 6 g/km ročně a v období 2030–2034 na 4 g/km ročně.
Sdružování Výrobci mohou na dosažení svých cílových hodnot spolupracovat, takže výrobci způsobující větší znečištění se mohou dohodnout s výrobci, kteří způsobují nižší znečištění.	**Beze změn**

Zdroj: EÚD na základě nařízení (EU) 2019/631 a 2023/851.

Výzvy spojené s plněním cílů EU v oblasti klimatu

63 Očekávali jsme, že provádění nařízení o CO_2 z osobních automobilů povede ke snížení emisí v souladu s ambicemi EU v oblasti klimatu. Během legislativních jednání v roce 2019 vyjádřily dva členské státy obavy, že cílové hodnoty pro celý vozový park nových osobních automobilů, které jsou stanoveny v nařízení o CO_2 z osobních automobilů, neodpovídají závazkům EU v oblasti klimatu[22]. V roce 2023 byly v rámci balíčku „Fit for 55“ stanoveny ambicióznější cílové hodnoty[23], které mají začít platit od roku 2030. S platností od roku 2035 jsou cílem nulové emise, což z hlediska cílů snižování emisí CO_2 z osobních automobilů činí z EU přední světový region (viz ***obrázek 17***).

Obrázek 17 – Globální regiony se závazně stanovenými cíli dosáhnout zcela nulových nebo téměř nulových emisí CO_2 z nových osobních automobilů



Cílová hodnota výfukových emisí CO_2 vozového parku ve výši 0 g/km

Registrována mohou být pouze bateriová elektrická vozidla, elektrická vozidla s palivovými články a plug-in hybridní vozidla.

Zdroj: ICCT, *CO_2 emission standards for new passenger cars and vans in the European Union*, květen 2023.

[22] Viz společné prohlášení Belgie a Lucemburska.

[23] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/851 ze dne 19. dubna 2023.

64 Orgány odpovědné za klima a životní prostředí v Německu a Nizozemsku poukázaly s obavou na to, že provádění nařízení o CO_2 z osobních automobilů nepovede k významnému snížení emisí CO_2 z odvětví dopravy do roku 2030. Tyto členské státy mohou mít proto potíže s dosažením nových cílů v oblasti klimatu do roku 2030 podle nařízení o sdílení úsilí – viz ***rámeček 1***. Také ICCT ve své studii z roku 2021[24] poukázala na potřebu nalezení většího souladu mezi cíli nařízení o CO_2 z osobních automobilů a závazky EU v oblasti klimatu.

Rámeček 1

Přínos cílů EU podle nařízení o CO_2 z osobních automobilů k dosažení vnitrostátních cílů pro odvětví dopravy do roku 2030 je považován za nedostatečný

Německá agentura pro životní prostředí ve své zprávě z roku 2021 odhaduje, že Německo svůj cíl pro odvětví dopravy do roku 2030, který mu stanoví nařízení o sdílení úsilí (na 85 milionů tun CO_2), překročí o 41 milionů tun, tj. o 50 %. Podle této agentury by stanovení cíle snížení emisí v EU podle nařízení o CO_2 z osobních automobilů v období 2025–2029 o 30 % namísto 15 % Německu pomohlo splnit vnitrostátní cíl snížení emisí CO_2 v odvětví dopravy.

Nizozemské orgány jsou toho názoru, že má-li být do roku 2050 dosaženo klimatické neutrality, měl by prodej automobilů se spalovacím motorem skončit v roce 2030, nikoli v roce 2035. V závislosti na uplatněném scénáři by Nizozemsko mohlo mezi lety 2019 a 2030 snížit emise CO_2 z dopravy o 25 až 46 %, což je méně než stanovený cíl pro snížení, který činí 55 %.

[24] ICCT, *Fit for 55:* ICCT, *A review and evaluation of the European Commission proposal for amending the CO_2 targets for new cars and vans*, 2021, s. 23.

65 Mnoho studií označilo elektromobily za nejlepší v současnosti dostupnou technologii pro snížení celkového množství emisí z osobních automobilů[25]. V roce 2021 bylo v provozu přibližně 1,9 milionu elektromobilů, což představuje přibližně 0,76 % celého vozového parku EU[26]. Jak je vysvětleno v bodě ***53***, jedním z postupů stanovených v nařízení o CO_2 z osobních automobilů, které měly sloužit jako pobídky motivující k výrobě vozidel s nízkými emisemi včetně elektromobilů, byly v letech 2020 až 2022 superkredity. Na období 2025–2029 nabízí nařízení další pobídku: zvýšení cílové hodnoty ročních emisí výrobce nejvýše o 5 %, pokud v kterémkoli daném roce tvoří více než 25 % automobilů, které registruje, vozidla s nízkými emisemi. Vzhledem k tomu, že podíl vozidel s nízkými emisemi dosáhl v roce 2022 již 23 %, je sporné, zda toto ustanovení bude mít z hlediska širšího využívání elektrických vozidel nějaký významný dopad.

66 Naše rozhovory se zúčastněnými stranami a přezkumy různých studií upozornily na další klíčové výzvy, pokud jde o širší využívání elektrických vozidel. První z nich je dostupnost baterií. Ve své zprávě z roku 2023[27] jsme poukázali na to, že hlavní strategickou výzvou pro hodnotový řetězec baterií v EU je i nadále přístup k surovinám.

---

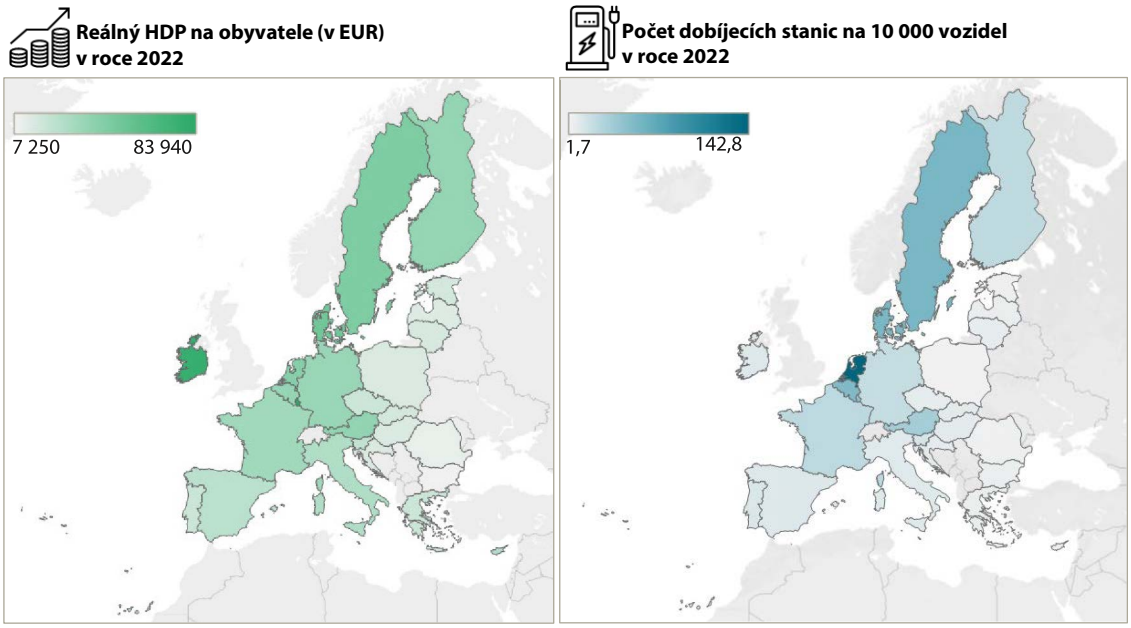
[25] ICCT, *A global comparison of the life-cycle greenhouse gas emissions of combustion engine and electric passenger cars*, červenec 2021.

[26] Eurostat, Osobní automobily v EU, březen 2023.

[27] EÚD, Zvláštní zpráva 15/2023: Průmyslová politika EU v oblasti baterií – je zapotřebí nový strategický impuls.

67 Další překážkou je nedostatek odpovídající dobíjecí infrastruktury, jak jsme zdůraznili v naší zprávě z roku 2021[28]. ***Obrázek 18*** ukazuje, že pro členské státy s nižším hrubým domácím produktem (HDP) na obyvatele je rozšiřování infrastruktury pro dobíjení elektrických vozidel obtížným úkolem. Evropské sdružení výrobců automobilů upozornilo rovněž na to, že nedostatečná dobíjecí infrastruktura ztíží výrobcům dosažení cílů snížení emisí od roku 2030[29]. Poukázalo rovněž na to, že 70 % všech stanic pro dobíjení automobilových baterií v EU je soustředěno pouze ve třech členských státech (Nizozemsku, Francii a Německu), které dohromady představují 23 % celkové plochy EU.

Obrázek 18 – HDP na obyvatele a hustota dobíjecích stanic pro automobily (2022)



Poznámka: elektromobily zahrnují osobní automobily i lehká užitková vozidla.

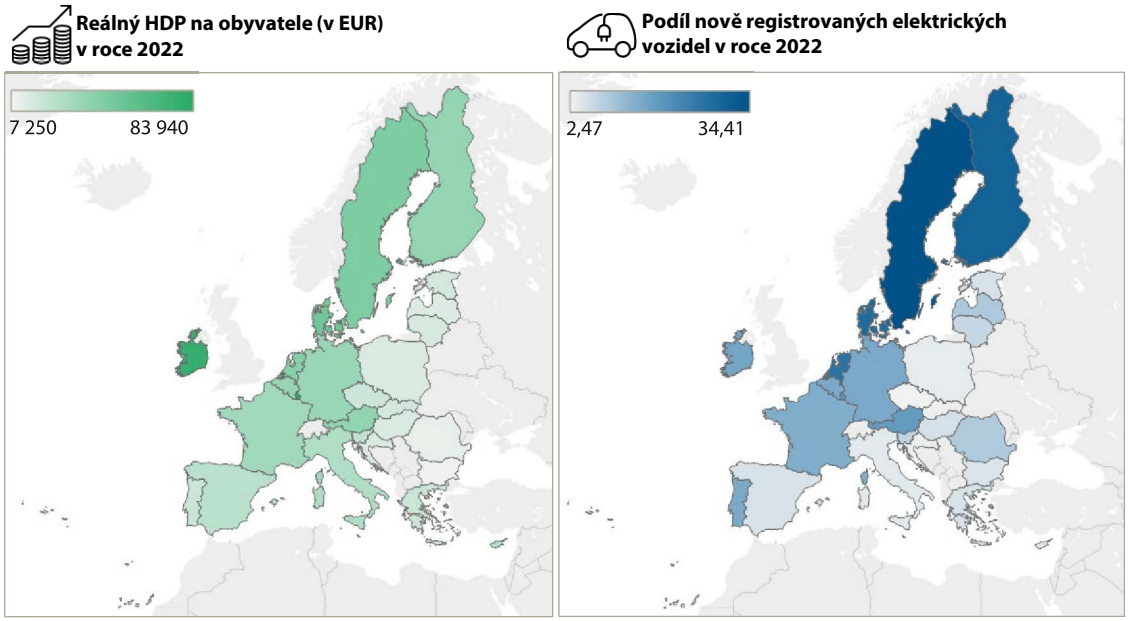
Zdroj: EÚD na základě údajů Eurostatu a Evropského střediska pro sledování alternativních paliv. Mapy vytvořené v aplikaci Tableau.

[28] EÚD, Zvláštní zpráva 05/2021: Infrastruktura pro dobíjení elektrických vozidel: vybudovalo se více dobíjecích stanic, jejich nerovnoměrné zavádění však dopravu v EU komplikuje.

[29] Evropské sdružení výrobců automobilů (ACEA), *Fit for 55: a much-needed reality check for EU policy and decision makers to keep mobility accessible*, 2021.

68 Další problém spočívá v tom, že elektrická vozidla jsou v průměru dražší než automobily se spalovacím motorem, takže si je mnozí spotřebitelé jednoduše nemohou dovolit. ***Obrázek 19*** ukazuje, že v členských státech s vyšším HDP na obyvatele se elektrická vozidla využívají ve větší míře. Je proto pravděpodobné, že členské státy s nižším HDP na obyvatele se budou ve své snaze snížit emise z osobních automobilů i nadále potýkat s většími problémy, protože jejich obyvatelé si možná své automobily způsobující větší znečištění ponechají delší dobu. Tak je tomu ostatně již nyní, neboť průměrný věk automobilu v EU vzrostl ze 7,4 roku v roce 2014 na 12 let v roce 2021[30].

Obrázek 19 – HDP na obyvatele a podíl elektrických vozidel na trhu (2022)



Poznámka: elektromobily zahrnují osobní automobily i lehká užitková vozidla.

Zdroj: EÚD na základě údajů Eurostatu a Evropského střediska pro sledování alternativních paliv. Mapy vytvořené v aplikaci Tableau.

[30] Evropské sdružení výrobců automobilů (ACEA), *Average age of the EU vehicles fleet, by country*, 2023.

Závěry a doporučení

69 Od roku 2020, tedy 11 let od vstupu nařízení o CO_2 z osobních automobilů v platnost, začaly reálné emise CO_2 z nových osobních automobilů výrazně klesat. Příčinou bylo zejména širší využívání elektrických vozidel. Emise CO_2 z osobních automobilů se spalovacími motory se nesnížily. Údaje o emisích CO_2 z osobních automobilů byly shromážděny a ověřeny Komisí v souladu s nařízením, ale ohledně přesnosti údajů o emisích CO_2, které ve svých prohlášeních o shodě uvádějí na začátku procesu sami výrobci, neexistuje dostatečná jistota. Domníváme se, že ambice EU v oblasti klimatu a cíle emisí CO_2 pro nové osobní automobily do roku 2029 nejsou v dostatečném souladu. Pro období od roku 2030 jsou cíle sladěny, ale zda jich bude dosaženo, bude záviset na využívání vozidel s nulovými emisemi.

70 Zjistili jsme nedostatky ve způsobu provádění rámce EU pro schvalování typu vozidel. Jde zejména o to, že schvalovací orgány ve dvou ze tří navštívených členských států neprovedly požadované kontroly výrobce. Klesá tak jistota, že údaje o emisích CO_2, které výrobci vozidel uvádějí v prohlášeních o shodě, jsou správné. Komise má pouze omezené informace o provádění těchto kontrol ze strany vnitrostátních orgánů, neboť do poloviny roku 2023 sama neprovedla žádné posouzení provádění nových předpisů (body ***18***–***23***).

71 Jistotu ohledně hodnot CO_2 uváděných v prohlášeních o shodě oslabil i další faktor, a sice skutečnost, že Komise nevyužila informací z laboratorních zkoušek znečišťování ovzduší týkajících se emisí z automobilů, které jsou již v provozu, k posouzení rizika nesprávnosti hodnot CO_2 uváděných v prohlášeních o shodě. Podotýkáme, že právní předpisy ji nezavazovaly tyto informace využívat. Nově navržená metodika zkoušení emisí CO_2 z vozidel, která jsou již v provozu, umožňuje ještě více rozšířit velikost vzorku vozidel, která musí projít zkouškou, což v období 2020–2022 nebyl žádný ze schvalovacích orgánů v žádném ze tří navštívených členských států schopen zvládnout (body ***24***–***27***).

72 Podle nařízení o CO_2 z osobních automobilů musí Komise shromažďovat a každoročně zveřejňovat agregované informace o spotřebě všech nových automobilů registrovaných od roku 2021 v reálném provozu. Informace uzpůsobené konkrétním potřebám spotřebitelů by mohly nabídnou lepší data o spotřebě vozidel v reálném provozu (a emisích CO_2), což by mohlo ovlivnit jejich rozhodnutí o koupi vozidla, a motivovat tak výrobce k tomu, aby snížili rozdíl mezi laboratorními a silničními emisemi (body ***28***–***29***).

Doporučení 1 – Zvýšit míru jistoty o tom, že emise vozidel odpovídají hodnotám uváděným výrobci v prohlášeních o shodě

Komise by měla:

a) ve spolupráci s členskými státy provádět následná opatření s cílem zajistit, aby schvalovací orgány prováděly požadované kontroly výrobců za účelem poskytnutí jistoty ohledně údajů uváděných v prohlášeních o shodě;

b) posoudit možnost poskytovat spotřebitelům informace o spotřebě paliva v reálném provozu uzpůsobené jejich konkrétním potřebám;

c) pozorně sledovat provádění navrhované metodiky zkoušek emisí CO_2 z vozidel, která jsou již v provozu, v situaci, kdy jsou tyto zkoušky prováděny schvalovacími orgány, a v případě potřeby by měla přijmout nápravná opatření.

Cílové datum provedení: 2025

73 Členské státy odpovídají za včasné shromažďování, ověřování a zasílání údajů týkajících se emisí CO_2 z osobních automobilů Komisi a jsou rovněž odpovědné za zajištění správnosti a úplnosti těchto údajů. Zjistili jsme, že údaje členských států za rok 2020 byly předkládány se zpožděním, a odhalili jsme problémy, které měly nepříznivý dopad na úplnost a přesnost údajů. Neexistence elektronických certifikátů schválení typu představovala zátěž pro členské státy, které se při ověřování údajů uvedených v prohlášeních o shodě rozhodly použít údaje o schvalování typu vozidel ke kontrole soudržnosti. Finalizace údajů s členskými státy je těžkopádný proces, a to jednak kvůli nedostatku plně funkčních elektronických nástrojů, které by umožnily ověřovat údaje o automobilech, jednak kvůli velkému množství výměn informací probíhajících mezi Evropskou agenturou pro životní prostředí (EEA) a členskými státy. Tyto výměny však vedly k včasnému zveřejnění předběžných údajů (body ***31***–***40***).

74 Komise a EEA následně ve spolupráci s těmi výrobci, kteří upozornili na chyby, předběžné údaje finalizovaly, což přispělo k větší úplnosti a přesnosti údajů. Tento proces finalizace však také přispívá k nárůstu zpoždění, k nimž dochází při zveřejňování konečných údajů. Údaje za rok 2020 byly zveřejněny téměř rok po uplynutí stanovené lhůty. Správnost výpočtů Komise týkajících se průměrných emisí, cílových hodnot a poplatků za překročení emisí v celé EU i na úrovni jednotlivých výrobců můžeme potvrdit (body ***41***–***46***).

Doporučení 2 – Lépe využívat elektronické nástroje pro shromažďování a ověřování údajů o osobních automobilech

Komise by měla:

a) prostřednictvím fóra pro výměnu informací o prosazování poskytovat schvalovacím orgánům členských států podporu v oblasti normalizace a používání formátu elektronického certifikátu schválení typu a posoudit, zda by do budoucna nebylo možné zavést na úrovni EU právní požadavek na používání výlučně elektronického formátu;

b) posoudit možnost zjednodušení postupu finalizace prozatímních údajů ve spolupráci s členskými státy a výrobci.

Evropská agentura pro životní prostředí by měla:

c) Zpřístupnit vykazujícím zemím a výrobcům všechny funkce nástroje Reportnet3 týkající se vykazování a kontroly údajů, které by jim umožnily vkládat a testovat jejich údaje.

Cílové datum provedení: 2025

75 V období 2009–2019 se průměrné emise nových vozidel v reálném provozu nesnížily. Důvodem byla zejména skutečnost, že výrobci se zaměřili na snižování emisí naměřených spíše v laboratorních podmínkách než na silnici. V roce 2017 začal platit pro nová vozidla se schválením typu nový povinný cyklus laboratorních zkoušek, který lépe odráží skutečné jízdní podmínky. Podařilo se tak účinně zaplnit mnoho mezer, které vznikly v rámci předchozího zkušebního cyklu, a rozdíl mezi emisemi v laboratorních podmínkách a v reálném provozu se tak zmenšil. Od roku 2022 je Komise schopna shromažďovat informace o emisích v reálném provozu z palubních měřičů spotřeby paliva, které jsou instalovány v nových vozidlech. Má díky tomu nyní informace o tom, jak velký je rozdíl mezi emisemi v laboratorních podmínkách a v reálném provozu u nových vozidel registrovaných od roku 2021, a kdyby se tento rozdíl začal opět zvětšovat, bude schopna to snadno zjistit (body *48*–*52*).

76 Zjistili jsme, že od roku 2020, kdy začaly platit přísnější emisní cíle, nařízení o CO_2 z osobních automobilů viditelně pozitivně přispívá ke snižování emisí z nových vozidel v reálném provozu, a to zejména díky výrazně širšímu využívání elektrických vozidel. Zároveň je stav emisí z nových vozidel se spalovacími motory a plug-in hybridů i nadále neuspokojivý (body *53*–*57*).

77 Zjistili jsme, že postupy uvedené v nařízení splnily svůj očekávaný účel, tj. učinily plnění specifických emisních cílů pro výrobce nákladově efektivním. Díky těmto postupům se výrobcům v roce 2020 podařilo ušetřit na poplatcích za překročení emisí téměř 13 miliard EUR. Většina postupů však měla nepříznivý dopad na emise CO_2. Od roku 2025 budou nicméně tyto postupy buď zrušeny, nebo změněny v rámci balíčku „Fit for 55“, který byl přijat v roce 2023 (body ***58***–***62***).

78 Domníváme se, že cíle v oblasti snižování emisí CO_2 pro nové osobní automobily a cíle EU v oblasti klimatu do roku 2029 nejsou dostatečně sladěny. Klíčovou výzvou pro dosažení cílů v oblasti snižování emisí do roku 2030 a v dalších letech bude zajištění dostatečného využívání vozidel s nulovými emisemi. Důležité bude zejména zabývat se otázkou cenové dostupnosti elektrických vozidel, vybudovat pro ně dostatečnou dobíjecí infrastrukturu a zabezpečit dodávky surovin pro výrobu baterií (body ***63***–***68***).

Doporučení 3 – Redefinovat cíle snižování emisí CO_2 takovým způsobem, aby odpovídaly klíčovým faktorům ovlivňujícím emise CO_2 z nových osobních automobilů

Komise by měla posoudit proveditelnost, náklady a přínosy následujících změn nařízení o CO_2 z osobních automobilů:

a) nahradit stávající cílové hodnoty na úrovni EU a na úrovni výrobců (které jsou stanoveny na základě průměrného snížení emisí CO_2) cílovými hodnotami založenými na určitém minimálním podílu vozidel s nulovými emisemi;

b) zavést horní hranici pro emise CO_2 v reálném provozu na úrovni výrobců, která by u automobilů se spalovacími motory, včetně všech typů hybridních vozidel, neměla být překročena.

Cílové datum provedení: 2026

Tuto zprávu přijal senát I, jemuž předsedá Joëlle Elvingerová, členka Účetního dvora, v Lucemburku na svém zasedání dne 6. prosince 2023.

Za Účetní dvůr

Tony Murphy
předseda

Přílohy

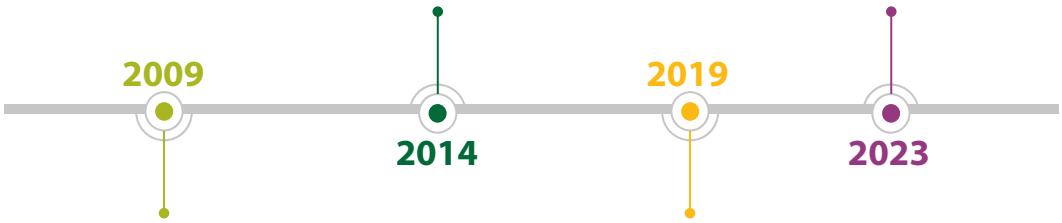
Příloha I – Klíčové legislativní akty týkající se nařízení o emisích CO_2 z automobilů

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 333/2014 ze dne 11. března 2014, kterým se mění nařízení (ES) č. 443/2009 za účelem vymezení způsobů, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO_2 z nových osobních automobilů do roku 2020.

Zavádí změny v návaznosti na posouzení dopadů provádění nařízení (ES) č. 443/2009 a potvrzuje cílovou hodnotu na období 2020–2024.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/851 ze dne 19. dubna 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO_2pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu

Od roku 2030 zvyšuje celounijní a specifické cílové hodnoty pro výrobce, aby lépe odpovídaly ambicím EU v oblasti klimatu v rámci legislativního balíčku „Fit for 55“.



Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO_2 z lehkých užitkových vozidel

Klíčové prvky:

- stanoví celounijní a specifické cílové hodnoty pro výrobce, pokud jde o průměrné emise CO_{22} z automobilů v období 2010–2024
- stanoví postupy pro výrobce, podle nichž se mají počítat specifické cílové hodnoty pro výrobce
- zavádí pobídky pro výrobce, aby vyráběli vozidla s nulovými a nízkými emisemi

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011

Klíčové změny:

- stanoví cílové hodnoty průměrných emisí CO_2 na období 2025–2034
- znovu zavádí pobídky pro výrobce, aby vyráběli vozidla s nulovými a nízkými emisemi
- zavádí požadavek, aby výrobci a členské státy vykazovali od roku 2021 údaje o spotřebě v reálném provozu

Příloha II – Přehled zkoušek znečišťování ovzduší u vozidel v provozu ve třech členských státech navštívených v období 2020–2022

	Nizozemsko			Německo			Itálie		
Rok	***2020***	***2021***	***2022***	***2020***	***2021***	***2022***	***2020***	***2021***	***2022***
Počet rodin vozidel vykázaných ze strany výrobců	Nizozemský schvalovací orgány tyto informace neposkytl								
Minimální **požadovaný** počet rodin vozidel, u kterých mají výrobci provést zkoušky									
Počet rodin vozidel **zkoušených** výrobci									
Minimální počet vozidel, u kterých **musí** výrobci provést zkoušky									
Počet vozidel skutečně **zkoušených** výrobci									
Požadavek schvalovacího orgánu na minimální počet rodin vozidel, u kterých mají být provedeny zkoušky									
Počet rodin vozidel skutečně **zkoušených**, schvalovacím orgánem									
Minimální počet vozidel, u nichž **musí** schvalovací orgán provést zkoušky	–								
Počet vozidel skutečně **zkoušených**, schvalovacím orgánem									

Zdroj: Údaje poskytnuté schvalovacími orgány třech navštívených členských států.

Příloha III – Hlavní rozdíly mezi zkušebními postupy NEDC a WLTP

NEDC		WLTP
Jeden zkušební cyklus	**Zkušební cyklus**	Dynamický cyklus více odpovídající reálné jízdě
20 minut	**Délka cyklu**	30 minut
11 kilometrů	**Vzdálenost ujetá v rámci cyklu**	23,25 kilometru
2 fáze, 66 % jízda ve městě a 34 % mimo město	**Fáze jízdy**	4 dynamičtější fáze, 52 % jízda ve městě a 48 % mimo město
34 kilometrů za hodinu	**Průměrná rychlost**	46,5 kilometru za hodinu
120 kilometrů za hodinu	**Maximální rychlost**	131 kilometrů za hodinu
Dopad na CO_2 a spotřebu paliva výkon se u NEDC nebere v potaz	**Vliv volitelného vybavení**	Zohledňují se dodatečné prvky (které se mohou lišit podle typu automobilu).

Zdroj: Přezkum EÚD 01/2019: Reakce EU na skandál „dieselgate“ (informační dokument).

Použité zkratky

ACEA: Evropské sdružení výrobců automobilů (*European Automobile Manufacturers Association*)

CO_2: oxid uhličitý

CoC: osvědčení o shodě (*Certificate of conformity*)

EEA: Evropská agentura pro životní prostředí

ICCT: Mezinárodní rada pro čistou dopravu (*International Council on Clean Transportation*)

ICE: spalovací motor (*internal combustion engine*)

JRC: Generální ředitelství Evropské komise – Společné výzkumné středisko (*Joint Research Centre*)

KBA: *Kraftfahrt-Bundesamt* (německý schvalovací orgán)

MIT: *Direzione Generale della motorizzazione civile presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti* (italský schvalovací orgán)

NEDC: nový evropský jízdní cyklus (*New European Driving Cycle*)

RDW: *Rijksdienst voor het Wegverkeer* (nizozemský schvalovací orgán)

SP: skleníkový plyn

WLTP: celosvětově harmonizovaný zkušební cyklus pro lehká vozidla (*Worldwide harmonized Light Vehicles Test Procedure*)

Glosář

Celosvětově harmonizovaný zkušební cyklus pro lehká vozidla (*Worldwide harmonized Light Vehicles Test Procedure*): zkouška používaná od roku 2017 pro měření emisí, která je součástí schvalování typu automobilů.

Fit for 55: legislativní balíček EU pro splnění klimatických cílů, zejména pro snížení emisí skleníkových plynů v EU alespoň o 55 % do roku 2030.

Hrubý domácí produkt (HDP): standardní ukazatel bohatství země vycházející z celkové hodnoty zboží a služeb v ní vyrobených (zpravidla během jednoho roku).

Normy Euro: evropské normy pro vzduch znečišťující emise z lehkých vozidel definované v řadě právních aktů EU (Euro 1 až Euro 6).

Nový evropský jízdní cyklus (NEDC): zkouška používaná v EU do roku 2018 pro měření emisí, která byla součástí schvalování typu automobilů.

Prohlášení o shodě: doklad vydávaný výrobcem ke každému nově vyrobenému vozidlu, který obsahuje technické informace, jako je identifikační číslo vozidla, jeho hmotnost a emise CO_2.

Schválení typu: postup, kterým orgány členských států potvrzují, že nové typy vozidel splňují před uvedením na trh všechny bezpečnostní, environmentální a výrobní normy EU.

Skleníkový plyn: plyn v atmosféře, například oxid uhličitý nebo metan, který pohlcuje a emituje záření, zadržuje teplo, a prostřednictvím tzv. skleníkového efektu ohřívá povrch Země.

Odpovědi Komise a EEA

https://www.eca.europa.eu/cs/publications/sr-2024-01

Harmonogram

https://www.eca.europa.eu/cs/publications/sr-2024-01

Auditní tým

Účetní dvůr ve svých zvláštních zprávách informuje o výsledcích auditů politik a programů EU či témat z oblasti správy a řízení zaměřených na konkrétní oblasti rozpočtu. Účetní dvůr vybírá a koncipuje tyto auditní úkoly tak, aby byl jejich dopad co nejvyšší, a zohledňuje přitom rizika pro výkonnost nebo zajištění souladu s předpisy, objem příslušných příjmů či výdajů, očekávaný vývoj, politické zájmy a zájem veřejnosti.

Tento audit výkonnosti provedl auditní senát I, který se zaměřuje na udržitelné využívání přírodních zdrojů a jemuž předsedá členka EÚD Joëlle Elvingerová. Audit vedl člen EÚD Pietro Russo a podporu mu poskytovali vedoucí kabinetu Chiara Ciprianiová a tajemník kabinetu Benjamin Jakob, vyšší manažerka Florence Fornaroliová, vedoucí úkolu Jindřich Doležal a auditoři Viktor Popov, Dirk Neumeister, Stamatis Kalogiru, Ioannis Hartoutsios, Dominik Skotarczak, Ioanna Topaová a Lucia Roscaová. Grafickou podporu zajišťovala Marika Meisenzahlová. Jazykovou podporu poskytovala Laura McMillanová.

Zleva doprava: Laura McMillanová, Benjamin Jakob, Jindřich Doležal, Stamatis Kalogiru, Pietro Russo, Ioannis Hartoutsios, Florence Fornaroliová, Viktor Popov, Dirk Neumeister, Lucia Roscaová.

AUTORSKÁ PRÁVA

© Evropská unie, 2024

Politiku opakovaného použití dokumentů Evropského účetního dvora (EÚD) upravuje rozhodnutí Evropského účetního dvora 6-2019 o politice týkající se veřejně přístupných dat a opakovaném použití dokumentů.

Pokud není uvedeno jinak (například v jednotlivých upozorněních o ochraně autorských práv), je obsah EÚD vlastněný EU předmětem licence Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). Opakované použití je tedy obecně povoleno za podmínky, že je uveden zdroj a případné změny jsou označeny. Osoby opakovaně používající obsah EÚD nesmí měnit jeho původní význam či sdělení. EÚD nenese za jakékoli důsledky opakovaného použití odpovědnost.

Pokud konkrétní obsah zobrazuje identifikovatelné fyzické osoby, například na fotografiích zaměstnanců EÚD, nebo zahrnuje díla třetích stran, je nutno získat další povolení.

Je-li povolení poskytnuto, toto povolení ruší a nahrazuje výše uvedené obecné povolení a musí jasně uvádět veškerá omezení týkající se použití.

K použití nebo reprodukci obsahu, který není ve vlastnictví EU, může být nezbytné požádat o svolení přímo držitele autorských práv.

Obrázky 3, 4, 5, 7, 10, 12, 18, 19 a příloha III – ikony: tyto obrázky byly vytvořeny s použitím zdrojů z platformy Flaticon.com. © Freepik Company S.L. Všechna práva vyhrazena.

Programové vybavení nebo dokumenty, na něž se vztahují práva průmyslového vlastnictví, jako patenty, ochranné známky, zapsané (průmyslové) vzory, loga a názvy, jsou z politiky EÚD pro opakované použití vyloučeny.

Internetové stránky orgánů a institucí Evropské unie využívající doménu europa.eu obsahují odkazy na stránky třetích stran. Protože nad jejich obsahem nemá EÚD žádnou kontrolu, doporučujeme seznámit se s jejich vlastními zásadami ochrany soukromí a politikou v oblasti autorských práv.

Používání loga EÚD

Logo EÚD nesmí být použito bez předchozího souhlasu EÚD.

HTML	ISBN 978-92-849-1428-9	ISSN 1977-5628	doi:10.2865/399411	QJ-AB-24-001-CS-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1469-2	ISSN 1977-5628	doi:10.2865/221785	QJ-AB-24-001-CS-N

Od roku 2020, tedy 11 let od vstupu prvního nařízení o CO_2 z osobních automobilů v platnost, začaly emise CO_2 z nových osobních automobilů výrazně klesat. Příčinou bylo zejména výrazně širší využívání elektrických vozidel. Skutečné emise CO_2 z osobních automobilů se spalovacími motory se nesnížily. Přestože Komise shromažďovala a ověřovala údaje o emisích CO_2 z osobních automobilů v souladu s nařízením, ohledně přesnosti údajů o emisích CO_2, které ve svých prohlášeních o shodě pro nové automobily uvádějí výrobci, neexistuje dostatečná jistota. Komisi doporučujeme, aby lépe využívala elektronické nástroje pro shromažďování a ověřování údajů o osobních automobilech a redefinovala cíle snižování emisí CO_2 takovým způsobem, aby odpovídaly klíčovým faktorům ovlivňujícím emise CO_2 z nových osobních automobilů.

Zvláštní zpráva EÚD podle čl. 287 odst. 4 druhého pododstavce Smlouvy o fungování EU.

EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR

Úřad pro publikace Evropské unie

EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Lucemburk
LUCEMBURSKO

Tel.: +352 4398-1

Dotazy: eca.europa.eu/cs/Pages/ContactForm.aspx
Internetová stránka: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors