

Reakce EU na skandál „dieselgate“

Informační dokument

únor 2019



Obsah

	Body
Shrnutí	I–VII
Úvod	01–19
Znečištění ovzduší a skleníkové plyny	01–02
Měření emisí vozidel v EU	03–12
Skandál „dieselgate“	13–15
Cíl a koncepce tohoto informačního dokumentu	16–19
Reakce EU na skandál „dieselgate“	20–72
Shrnutí	20–29
Reakce orgánů EU	20–24
Reakce členských států	25–29
Nový systém pro kontrolu emisí z vozidel	30–60
Nové zkušební cykly	30–41
Nové povinné kontroly emisí u vozidel v provozu	42–52
Nové donucovací pravomoci Komise	53–55
Transparentnost údajů	56–58
Provádění zkoušek třetí stranou se stává součástí právních předpisů	59–60
Vysoce znečišťující vozidla ve stávajícím vozovém parku	61–69
Informace o automobilech v provozu	61–62
Milióny vozidel byly svolány k úpravě, ale dopad na emise je nejasný	63–64
Manipulace s emisními systémy vozidel	65–66
Iniciativy členských států pro města s nejvíce znečištěným ovzduším	67–69
Odškodnění spotřebitelů v souvislosti se skandálem dieselgate	70–72
Závěr	73–75
Zkratková slova a zkratky	
Glosář	

Přílohy

Příloha I — Hlavní právní předpisy týkající se schvalování typu a měření emisí z vozidel

Příloha II — Specifikace a omezení zkoušky emisí v reálném provozu

Tým EÚD:

Shrnutí

I Špatná kvalita ovzduší mimořádně znepokojuje jak občany, tak tvůrce politik v EU. Souvisí s ní stovky tisíc předčasných úmrtí a pro ekonomiku znamená výrazné náklady. Ke znečištění ovzduší významně přispívá silniční doprava prostřednictvím emisí z motorových vozidel. EU přijala první právní předpisy ke snížení emisí z motorových vozidel v roce 1970 a na počátku devadesátých let 20. století zavedla emisní normy Euro.

II Nesrovnalosti mezi údaji o emisích vozidel naměřenými v laboratorních podmínkách a v reálném provozu se dostaly do popředí zájmu veřejnosti během tzv. skandálu dieseldgate, když v roce 2015 vyšlo najevo, že skupina Volkswagen manipulovala s emisními systémy vozidel. Cílem manipulace bylo vyprodukovat při oficiálních testech výrazně nižší emise než při běžném řízení vozidla.

III Problémy, na něž upozornila kauza dieseldgate, přiměly EU k tomu, aby zrychlila již zahájené iniciativy nebo podnikla nová opatření. Právní předpisy, které EU následně schválila, mají zabránit opakování takových problémů v budoucnu. Evropský parlament v souvislosti s celou záležitostí zahájil šetření týkající se měření emisí.

IV Tento informační dokument pojednává o opatřeních přijatých Evropskou unií a členskými státy a popisuje změny, které nastaly v systému měření emisí vozidel po září 2015. Cílem dokumentu není posoudit, zda přijatá a navržená opatření daný problém vyřešila.

V Emisní skandál urychlil řadu legislativních změn v systému EU pro kontroly emisí z motorových vozidel:

- o Komise má nyní pravomoc přezkoumávat práci vnitrostátních schvalovacích orgánů, provádět testy vozidel, odejmout nebo pozastavit schválení typu a ukládat sankce.
- o Testování vozidel v oběhu je nyní v členských státech povinné, a to buď prostřednictvím kontrol shodnosti v provozu, nebo v rámci činností dozoru nad trhem.
- o Aby se odstranil značný rozdíl mezi množstvím emisí CO₂ naměřeným v laboratoři a na silnicích, začala se uplatňovat nová laboratorní zkouška podle celosvětově harmonizovaného zkušební postupu pro lehká vozidla (WLTP – *Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure*).

- Pro měření emisí NO_x byl zaveden systém zkoušek emisí v reálném provozu (RDE, *Real-Driving Emissions test*).
- Emisní zkoušky mohou nyní provádět také zainteresované třetí strany.

VI Komise hodlá současnou situaci, kdy jsou údaje o zkouškách emisí vozidel omezené, roztržité a nespolehlivé, zlepšit. Navzdory nedávným legislativním opatřením je třeba konstatovat následující:

- Vzhledem k velkému počtu vysoce znečišťujících vozidel, která jezdí na silnicích, může trvat ještě řadu let, než se kvalita ovzduší ve městechlepší.
- Přestože bylo k úpravě svoláno více než 10 milionů vozidel různých značek, z omezených údajů, které jsou k dispozici, vyplývá, že na emise NO_x to mělo jen malý vliv.
- I když zavedení zkoušek emisí v reálném provozu vedlo u vozidel s naftovým motorem k výraznému snížení emisí, dopad tohoto opatření mohl být ještě větší, pokud by byl přijat původně navržený dočasný limit pro NO_x 128 mg/km namísto 168 mg/km.

VII Než se projeví zlepšení plynoucí ze zavedených legislativních změn, ještě to nějakou dobu potrvá. Účinnou realizaci těchto změn mohou ovlivnit tyto skutečnosti:

- Účinnost kontrol v rámci dozoru nad trhem bude záviset na tom, jak je členské státy nastaví a budou provádět.
- Přestože se prostor pro optimalizaci osobních automobilů zmenšil a aktuální právní předpisy Komise umožňují lépe sledovat rozdíly mezi laboratorními údaji a emisemi CO₂ na silnicích, výrobci mohou v laboratorních testech WLTP najít nové způsoby, jak emise CO₂ snížit.
- Existuje riziko, že výrobci optimalizují vozidla pro zkoušku emisí v reálném provozu a že emise NO_x při jízdě, která má jiné parametry, než které jsou pro zkoušku stanoveny, zůstanou vysoké. Řešením tohoto rizika by mohly být zkoušky vozidel v provozu nad rámec parametrů zkoušky RDE.
- Nově zavedené nezávislé testování třetími stranami může být omezeno kvůli vysokým nákladům na provádění emisních testů WLTP a RDE.

Úvod

Znečištění ovzduší a skleníkové plyny

01 Podle Světové zdravotnické organizace (WHO) představuje znečištění ovzduší největší environmentální riziko pro zdraví v Evropě¹. Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) odhaduje, že každý den dojde v důsledku znečištění ovzduší k více než tisíci předčasných úmrtí. Významným zdrojem znečištění ovzduší v EU je silniční doprava. V roce 2015 vyprodukovala 39 % oxidů dusíku v atmosféře (NO_x) a 11 % emisí pevných částic (PM₁₀ a PM_{2,5})². Evropský účetní dvůr nedávno ve svých závěrech uvedl, že EU by měla problematiku kvality ovzduší řešit účinněji³.

Fotografie 1 – Auta v ulicích Bruselu



Zdroj: Evropský parlament.

-
- ¹ Světová zdravotnická organizace, *Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease* (Znečištění vnějšího ovzduší: globální hodnocení rizika a zátěže způsobené nemocemi), 2016, s. 15.
 - ² EEA, *Air quality in Europe — 2018 report* (Kvalita ovzduší v Evropě – zpráva za rok 2018), 2018, s. 8, 24 a 64.
 - ³ EÚD, zvláštní zpráva č. 23/2018 „Znečištění ovzduší: Naše zdraví stále není dostatečně chráněno“.

02 Skleníkové plyny ohřívají atmosféru a přispívají ke změně klimatu. V největším množství je vypouštěn oxid uhličitý (CO₂), který tvoří 80 % celkového množství emisí skleníkových plynů⁴. Podle EEA vzrostly emise skleníkových plynů ze silniční dopravy mezi lety 1990 a 2016 o 22 % a v roce 2016 na ně připadalo přibližně 20 % všech emisí skleníkových plynů v EU⁵.

Měření emisí vozidel v EU

03 Před uvedením nového modelu vozidla na trh v EU jej musí výrobce nechat schválit v rámci tzv. „schválení typu“⁶. Tento proces osvědčuje, že daný prototyp vozidla splňuje všechny bezpečnostní, environmentální a výrobní požadavky EU. Před tím, než výrobci podají žádost o schválení typu pro celé vozidlo, žádají zpravidla o osvědčení pro jednotlivé konstrukční části a systémy. Zkoušky emisí může provádět jiný schvalovací orgán než ten, který vydává schválení typu pro celé vozidlo.

04 Schvalovací orgány jsou vnitrostátní orgány, které vydávají osvědčení o schválení typu pro nové modely vozidel. Tyto orgány udělují akreditaci technickým zkušebnám, což jsou subjekty, které provádějí samotné zkoušky vozidel. Technické zkušebny mohou provádět zkoušky ve svých vlastních zařízeních (pokud je mají) nebo v prostorách výrobců vozidel. Tento proces schvalování typu realizovaný vnitrostátními orgány je platný v celé EU.

05 Orgány dozoru nad trhem jsou vnitrostátní orgány, které kontrolují, zda jsou výrobky na trhu v jejich zemi v souladu s normami EU. Měly by všechny dostupné informace, včetně výsledků svých vlastních zkoušek, využívat k tomu, aby určily výrobky ohrožující zdraví, bezpečnost nebo životní prostředí. Orgány dozoru nad trhem mohou ukládat sankce a v konečném důsledku zakázat prodej výrobku ve své zemi.

06 V případě osobních automobilů právní předpisy EU stanoví limitní hodnoty pro emise následujících znečišťujících látek (mezní hodnoty Euro): oxidu uhelnatého (CO),

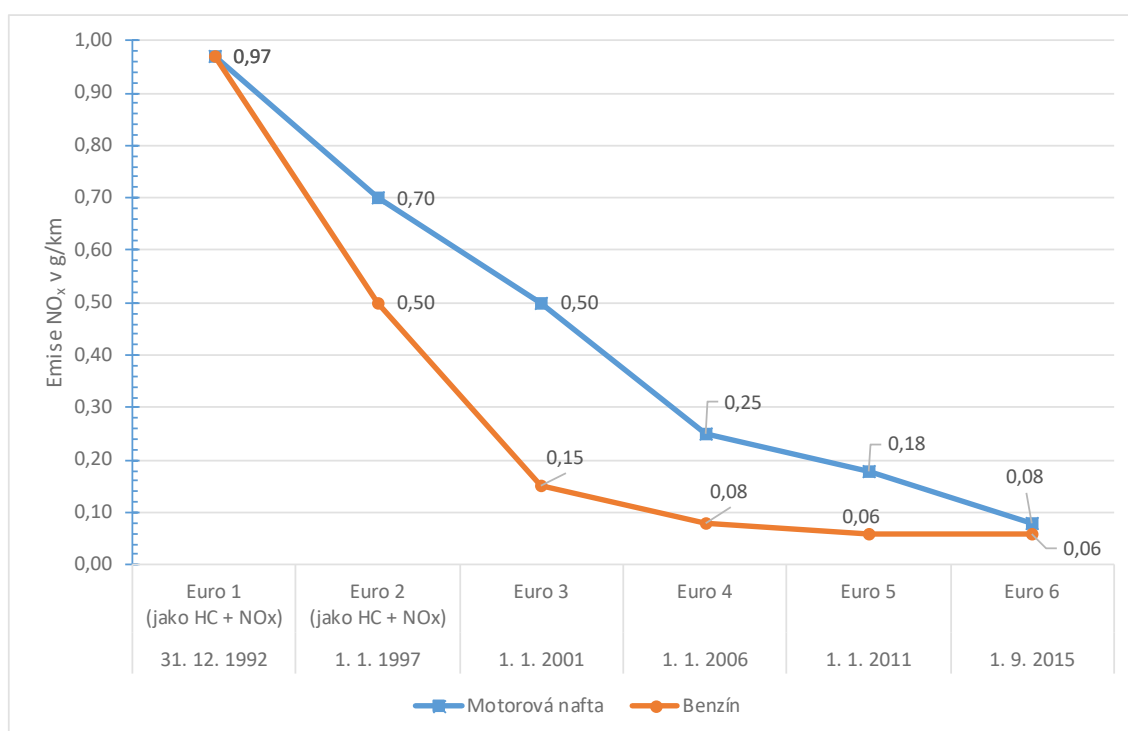
⁴ EÚD, „Situační zpráva: Opatření EU v oblasti energetiky a změny klimatu“, 2017, s. 10.

⁵ EEA, *Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM02)* (Mechanismus podávání zpráv v oblasti dopravy a životního prostředí (TERM02) a *Progress of EU transport sector towards its environment and climate objectives* (Pokrok odvětví dopravy v EU při plnění cílů v oblasti dopravy a životního prostředí a klimatu), listopad 2018.

⁶ Nový model vozidla musí splňovat více než 70 technických, bezpečnostních a environmentálních požadavků (viz příloha II nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1)).

celkových uhlovodíků (THC), uhlovodíků bez obsahu metanu (NMHC) a oxidů dusíku (NO_x). Upravují také výskyt polévatých částic, u nichž se měří množství pevných částic (PM – *particulate matter*) a počet částic (PN – *particle number*). Při schvalování typu se provádějí zkoušky nových modelů vozidel, aby jejich emise nepřekračovaly tyto závazné limity. **Obrázek 1** ukazuje, jak se v právních předpisech vyvíjel limit NO_x pro automobily s naftovým a benzínovým motorem od roku 1992.

Obrázek 1 – Emisní limity Euro pro NO_x s daty, kdy se staly závaznými pro nově registrované automobily



Zdroj: EÚD na základě právních předpisů EU.

07 Oxidy dusíku (NO_x) vznikají při spalování paliva v motoru za přítomnosti vzduchu. NO_x je směs oxidu dusnatého (NO), který není škodlivý, a oxidu dusičitého (NO_2), který způsobuje řadu problémů pro životní prostředí a zdraví. Podíl škodlivého NO_2 v emisích NO_x vypouštěných naftovým motorem je mnohem vyšší, než je tomu v případě srovnatelného benzínového motoru⁷.

08 V průběhu let výrobci zdokonalili spalování motorů a vyvinuli další technologie následného zpracování výfukových plynů, které umožňují splnit emisní normy. Patří

⁷ EEA, *Explaining road transport emissions* (O emisích v silniční dopravě), 2016, s. 11.

mezi ně filtry pevných částic pro naftové motory⁸ a selektivní katalytické redukce, využívající ke snížení emisí NO_x močovinu.

09 Litr motorové nafty obsahuje více energie než litr benzínu. Naftové motory jsou také z hlediska spotřeby účinnější než benzínové. Tyto dvě výhody vedly řadu evropských zemí k tomu, aby podporovaly používání naftových motorů formou určitých pobídek⁹. Zatímco látky znečišťující ovzduší lze při uplatnění vhodné technologie následného zpracování výfukových plynů významně snížit, emise CO₂ jsou přímo úměrné spotřebě motorové nafty nebo benzínu.

10 V roce 2009 zavedla EU pro nové osobní automobily závazné emisní normy týkající se CO₂¹⁰. Tyto normy se nevztahují na jednotlivé modely, ale na celou modelovou řadu výrobce – hovoří se o průměrných emisích vozového parku. Prvním cílem pro průměrné emise CO₂ u nových automobilů prodávaných v EU bylo dosáhnout 130 g/km v roce 2015, druhým pak 95 g/km v letech 2020–2021¹¹. Cílové hodnoty každého výrobce vozidel jsou upraveny podle průměrné hmotnosti jím vyráběných modelů. **Obrázek 2** znázorňuje průměrné emise za rok 2017 u devíti významných skupin výrobců automobilů.

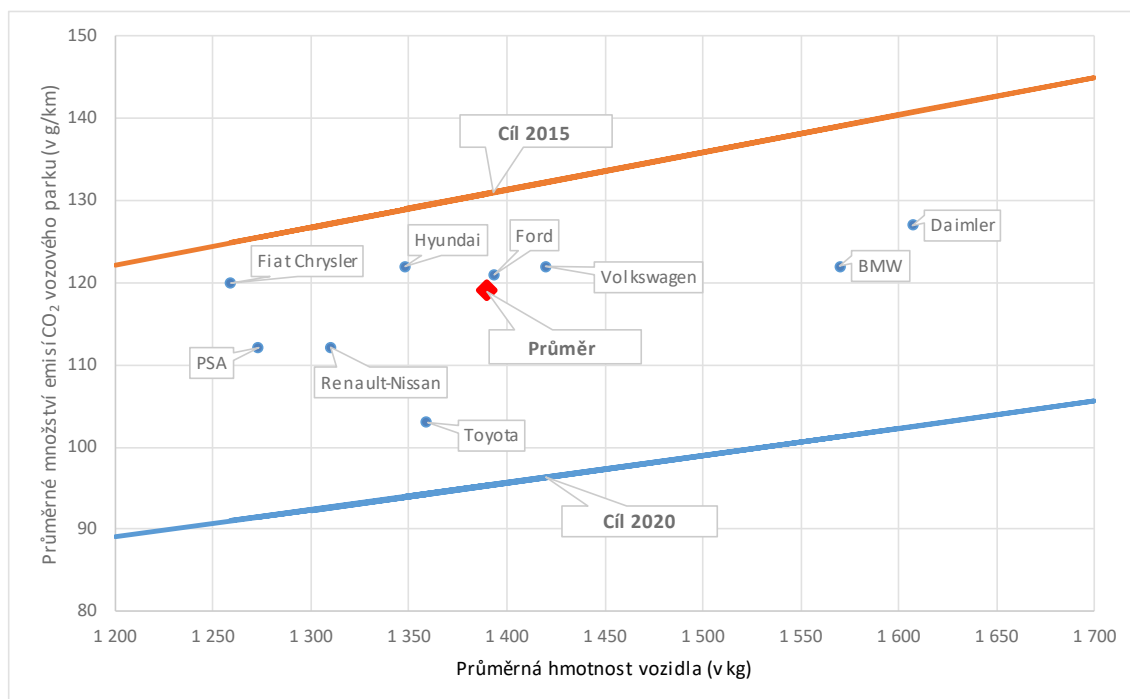
⁸ Filtr pevných částic (*Diesel Particular Filter* – DPF) se do některých naftových motorů začal instalovat s příchodem normy Euro 5 a povinný začal být po zavedení normy Euro 6. Snižuje celkové množství emitovaných pevných částic o přibližně 98 % (Z. Gerald Liu, Devin R. Berg a James J. Schauer, *Detailed Effects of a Diesel Particulate Filter on the Reduction of Chemical Species Emissions* (Podrobné údaje o vlivu filtru pevných částic na snížení emisí chemických látek), 2008, s. 8).

⁹ EEA, *Explaining road transport emissions* (O emisích v silniční dopravě), 2016, s. 50.

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 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 CO₂ z lehkých vozidel (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1).

¹¹ 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 CO₂ z nových osobních automobilů do roku 2020 (Úř. věst. L 103, 5.4.2014, s. 15).

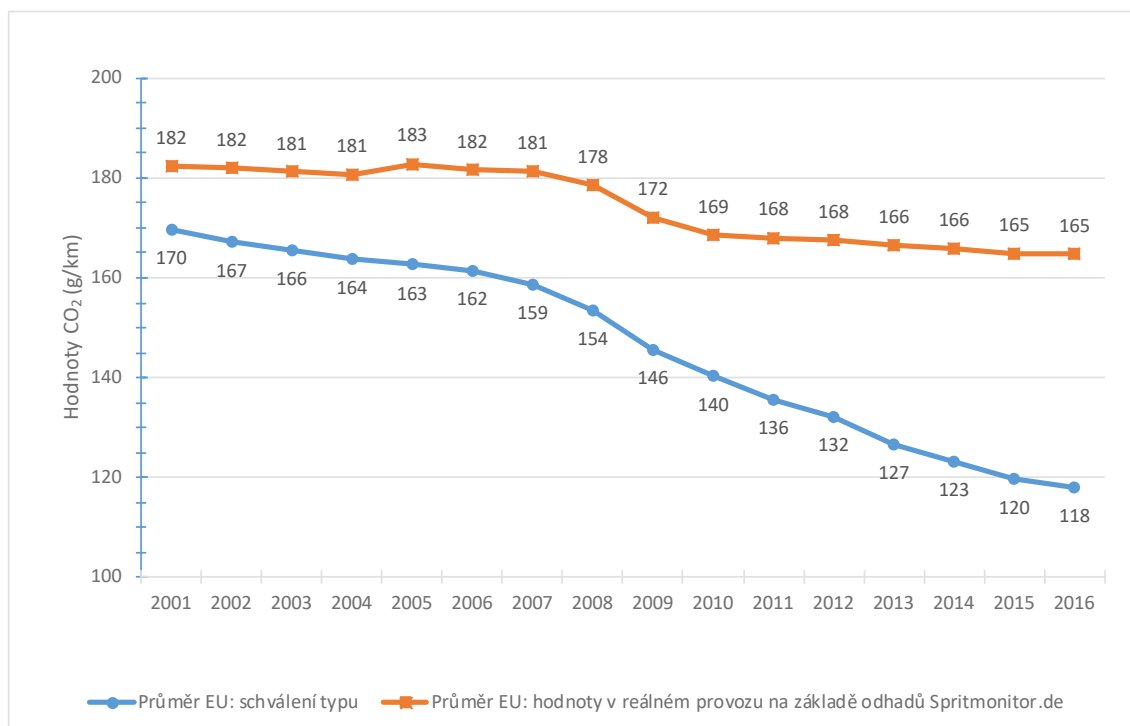
Obrázek 2 – Průměrné emise CO₂ podle jednotlivých skupin výrobců automobilů v roce 2017



Zdroj: The International Council on Clean Transportation (ICCT, Mezinárodní rada pro čistou dopravu), *CO₂ emissions from new passenger cars in the EU: Car manufacturers' performance in 2017* (Emise CO₂ u nových osobních automobilů v EU: výsledky autovýrobců v roce 2017), 11. 7. 2018, s. 3.

11 **Obrázek 3** ukazuje rozdíl mezi emisemi CO₂ naměřenými v laboratoři při schvalování typu a emisemi naměřenými v reálném provozu. Ve studii rady ICCT se odhaduje, že přestože se mezi lety 2001 a 2016 podařilo snížit emisní hodnoty CO₂ měřené pro účely schválení typu o téměř 31 %, v reálném provozu klesly pouze o 9 %.

Obrázek 3 – Průměrné emise CO₂ naměřené v reálném provozu a při schvalování typu u nových osobních automobilů v Evropě



Zdroj: ICCT, *From laboratory to road: a 2017 update of official and real world fuel consumption and CO₂ values for passenger cars in Europe* (Z laboratoře na silnici: aktualizace oficiálních a reálně naměřených údajů o spotřebě paliva a emisích CO₂ u osobních automobilů v Evropě v roce 2017), s. 51¹².

12 Parlament a Rada v současné době přijímají právní předpisy upravující cílové emisní hodnoty CO₂ pro osobní automobily a dodávky po roce 2020. Komise pro období mezi lety 2021 a 2030 navrhuje snížit limit pro průměrné emise CO₂ pro lehká vozidla (osobní automobily a lehká užitková vozidla/dodávky) v EU o 30 %¹³. Parlament hlasoval pro zvýšení tohoto limitu na 40 %¹⁴. Nové cíle pro celý vozový park v EU navrhované pro rok 2025 a 2030 jsou stanoveny jako procentuální snížení výchozí hodnoty emisního cíle pro vozový park v EU v roce 2021 na základě výsledků laboratorních emisních zkoušek.

¹² Na základě odhadů Spritmonitor.de a údajů o schválení typu Evropské agentury pro životní prostředí (EEA, 2016).

¹³ Návrhy ohledně cílů na období po roce 2020 pro emise CO₂ u osobních automobilů a dodávek – COM(2017) 676 final.

¹⁴ Znění přijaté Evropským parlamentem – 2017/0293(COD).

Skandál „dieselgate“

13 Emisní skandál automobilky Volkswagen, obecně známý jako „dieselgate“, vypukl v září 2015 po té, co Úřad pro ochranu životního prostředí Spojených států amerických (EPA) automobilku formálně obvinil z porušování emisních norem USA¹⁵. Společnost Volkswagen následně připustila, že po celém světě bylo do 11 milionů vozidel s naftovým motorem instalováno tzv. odpojovací zařízení¹⁶. Tato zařízení byla schopná zaznamenat, kdy je vozidlo zkoušeno v laboratoři, a aktivovat systém regulace emisí, který zajistil splnění emisních norem pro NO_x. Mimo laboratorní prostředí však zařízení systém pro regulaci emisí vypnulo, takže vozidla vypouštěla emise výrazně nad zákonným limitem pro NO_x platným v USA.

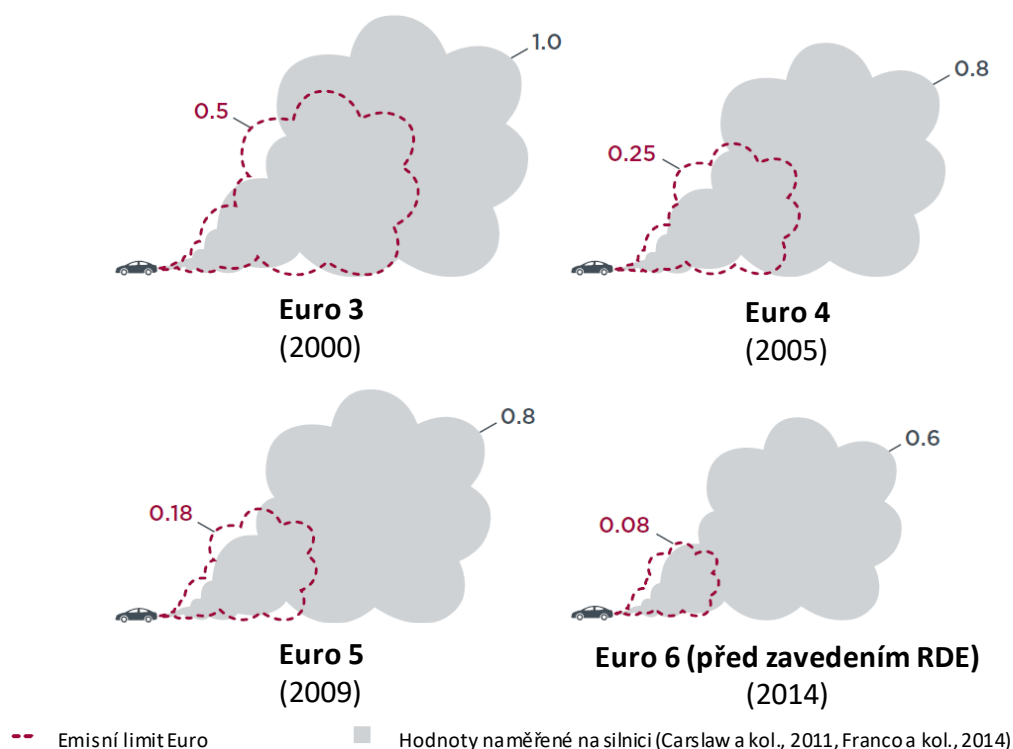
14 Ještě před těmito událostmi bylo obecně známo, že emise NO_x vozidel v provozu přesahují hodnoty naměřené v laboratoři (viz **obrázek 4**). Skandál odhalil, že jednou z příčin tohoto rozdílu byla instalace odpojovacích zařízení¹⁷.

¹⁵ Internetové stránky EPA *Learn About Volkswagen Violations* (Podrobněji o porušování předpisů společností Volkswagen).

¹⁶ Vyjádření společnosti Volkswagen, 22. 9. 2015.

¹⁷ Organizace Transport & Environment, *Dieselgate: Who? What? How?* (Dieselgate: Kdo, proč, jak?), 2016, s. 7

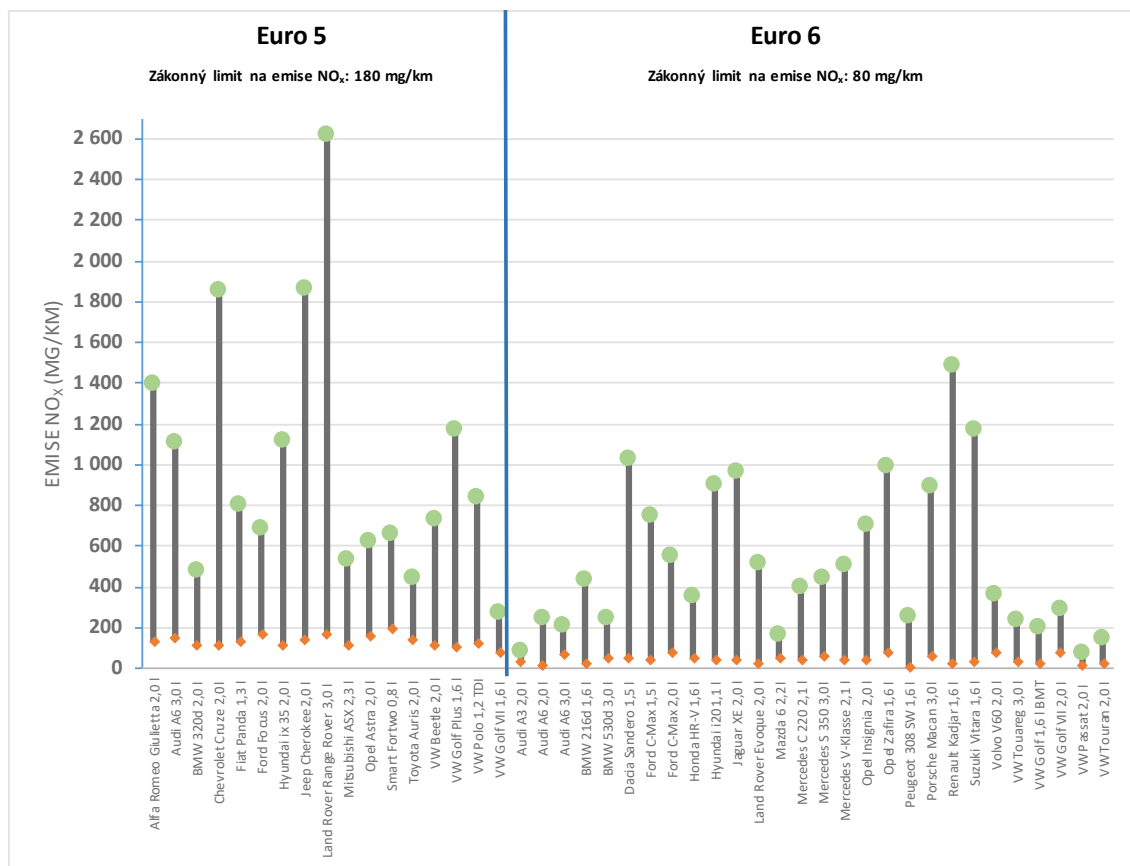
Obrázek 4 – Vývoj emisí NO_x (v g/km) osobních automobilů s naftovým motorem na silnicích v EU ve srovnání s regulovanými emisními limity



Zdroj: ICCT, *Impact of improved regulation of real world NO_x emissions from diesel passenger cars in the EU* (Dopad zlepšení právní úpravy emisí NO_x u osobních automobilů s naftovým motorem v reálném provozu v EU), 2015–2030, s. 1.

15 Jak je vidět z **obrázku 5**, nesoulad mezi emisemi naměřenými při schvalování typu a v provozu na silnici je výrazným problémem většiny automobilů s naftovým motorem. Použili jsme údaje německé vlády o modelech s naftovými motory na základě laboratorních a silničních zkoušek z let 2015–2016. Graf znázorňuje nejvyšší a nejnižší emisní hodnoty NO_x naměřené u každého automobilového modelu. Neuvádí vyčerpávající škálu výsledků.

Obrázek 5 – Nejvyšší a nejnižší emisní hodnoty NO_x naměřené v laboratorních podmínkách a v provozu na silnici u vybraných modelů automobilů s naftovým motorem německým ministerstvem dopravy



Zdroj: EÚD na základě údajů německé vlády konsolidovaných radou ICCT¹⁸. Číselné údaje a sloupce mohou být přibližné a jsou pouze ilustrativní.

Cíl a koncepce tohoto informačního dokumentu

16 Tento informační dokument pojednává o opatřeních přijatých EU a členskými státy a popisuje změny učiněné v systému měření emisí vozidel od září 2015. Jeho cílem není posoudit, zda přijatá a navrhovaná opatření daný problém vyřešila. Zaměřujeme se na měření emisí NO_x u automobilů s naftovým motorem a pojednáváme také o měření emisí CO₂.

17 Účelem tohoto informačního dokumentu je informovat veřejnost o reakci EU na skandál dieseltgate. Vzhledem k tomu, že probíhající změny právních předpisů

¹⁸ Původní výsledky zkoušek byly zveřejněny na internetu německým spolkovým ministerstvem dopravy, stavebnictví a rozvoje měst (BMVI). Rada ICCT zveřejnila stručnou analýzu výsledků.

nebudou mít v blízké budoucnosti měřitelný dopad, provedli jsme přezkum a nikoli audit.

18 Skutečnosti prezentované v tomto informačním dokumentu vycházejí z:

- přezkumů externích zpráv, studií, dokumentů a článků,
- přezkumů právních předpisů EU navržených a přijatých mezi lety 2015 a 2018,
- rozhovorů s příslušnými generálními ředitelstvími Komise (GŘ GROW, GŘ CLIMA a GŘ JUST), včetně návštěvy Společného výzkumného střediska v Itálii,
- konzultací se zúčastněnými stranami, jako je Mezinárodní rada pro čistou dopravu, nevládní organizace Transport & Environment a Sdružení evropských výrobců automobilů,
- panelu odborníků za účasti zástupců organizací na ochranu životního prostředí, schvalovacích orgánů, technických zkušeben a výzkumných inženýrů,
- informačních návštěv ve dvou členských státech, v nichž jsme uspořádali setkání se zástupci schvalovacích orgánů, výzkumného ústavu a dvou agentur na ochranu životního prostředí,
- průzkumu všech schvalovacích orgánů v členských státech (15 obdržených odpovědí).

19 Během celého procesu jsme tento dokument projednávali s Komisí a při jeho přípravě jsme zohlednili její připomínky.

Reakce EU na skandál „dieselgate“

Shrnutí

Reakce orgánů EU

20 Společné výzkumné středisko (JRC) Evropské komise v roce 2011, tedy několik let před propuknutím skandálu dieselgate, upozornilo, že mezi emisemi NO_x vozidel testovaných v laboratorních podmínkách a emisemi naměřenými v reálném provozu je výrazný nesoulad¹⁹. Útvary Komise se následně začaly zabývat tím, jak tuto otázku řešit.

21 Dne 17. prosince 2015 zřídil Evropský parlament vyšetřovací výbor pro měření emisí v automobilovém průmyslu, aby prošetřil údajná porušení právních předpisů EU a nesprávné úřední postupy při uplatňování právních předpisů EU v souvislosti s měřením emisí v automobilovém odvětví. Dne 4. dubna 2017 přijal Evropský parlament závěrečnou zprávu a doporučení²⁰.

22 V důsledku skandálu dieselgate se urychlil legislativní proces a bylo schváleno několik nových právních předpisů (viz **příloha I**). Část z nich vstoupí v platnost až v září 2020 a Komise k nim bude muset přijmout značný počet prováděcích nařízení.

23 Dne 17. října 2018 předložila Komise výboru ENVI Evropského parlamentu zprávu o opatřeních přijatých v návaznosti na doporučení²¹. **Tabulka 1** uvádí hlavní nedostatky systému EU pro měření emisí z motorových vozidel zjištěné Evropským parlamentem a způsob, jakým Komise tyto nedostatky hodlá řešit. Zároveň uvádíme, kde se o nich pojednává v tomto dokumentu.

¹⁹ Komise (JRC), *Analyzing on-road emissions of light-duty vehicles with Portable mission Measurement Systems (PEMS) (Analýza emisí lehkých vozidel na silnici pomocí přenosných systémů měřicích systémů emisí (PEMS))*, 2011.

²⁰ Zpráva o vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu.

²¹ Odpovědi Komise na doporučení EP.

Tabulka 1 – Hlavní nedostatky zjištěné vyšetřovacím výborem pro měření emisí v automobilovém průmyslu Evropského parlamentu a odpovědi Komise

Popis nedostatků	Opatření Komise k jejich řešení	Viz bod našeho dokumentu
Laboratorní zkouška nového evropského jízdního cyklu (NEDC) neodráží současně jízdní podmínky a umožňuje jistý manévrovací prostor, který zvyšuje rozdíl mezi laboratorními hodnotami a emisemi CO ₂ naměřenými v provozu.	Zavedení nové zkoušky v laboratorních podmínkách: celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP)	30 až 35
Reálné emise NO _x výrazně překračují limity stanovené právními předpisy	Zavedení nové zkoušky emisí v reálném provozu (RDE)	36 až 39
Odpojovací zařízení používaná většinou výrobci automobilů; schvalovací orgány neprovádějí žádné kontroly, jimiž by to odhalily	Byla vyvinuta metodika umožňující detekci odpojovacích zařízení, včetně upravených zkoušek emisí v reálném provozu a namátkových zkoušek.	40 až 41
Výrobci nejsou povinni zveřejňovat své emisní strategie	Povinný požadavek, aby výrobce informoval o všech základních a doplňkových emisních strategiích	41
Nedostatečné kontroly vozidel po schválení typu	Nová pravidla pro kontroly shodnosti v provozu; činnosti v oblasti dozoru nad trhem, které mají být zavedeny v roce 2020	46 až 52
Žádný zvláštní dohled EU nad schvalováním typu vozidel a nedostatečné prosazování právních předpisů	Komise bude moci pozastavit a odejmout schválení typu a ukládat výrobcům sankce; založení fóra s cílem propagovat osvědčené postupy a sladit jejich provádění v členských státech	53 až 55
Málo transparentní údaje o testovaných vozidlech	Výrobci jsou povinni zveřejnit údaje nezbytné pro testování třetí stranou	56 až 58
Nedostatečné informace o tom, jak členské státy naložily s vozidly s nainstalovaným odpojovacím zařízením	Komise vytvořila centrální platformu pro informace o vozidlech, která byla svolána k úpravě	63 až 64
EU nemá jednotný právní rámec pro odškodnění spotřebitelů	Návrh Komise o kolektivním odškodnění spotřebitelů	70 až 72

Zdroj: Evropský parlament (zpráva a doporučení výboru pro měření emisí v automobilovém průmyslu) a odpověď Komise na tuto zprávu.

24 V listopadu 2015 zahájil Evropský úřad pro boj proti podvodům (OLAF) vyšetřování úvěru ve výši 400 milionů EUR, který společnosti Volkswagen poskytla Evropská investiční banka (EIB). Úvěr byl určen na vývoj ekologičtějších a úspornějších součástí motorů pro osobní automobily a užitková vozidla, přičemž se objevilo obvinění, že do rozsahu tohoto projektu s EIB byl zahrnut i vývoj odpojovacích zařízení. Úřad OLAF dokončil své vyšetřování v červenci 2017 a doporučil EIB, jaká opatření přijmout. EIB uvedla, že v současné době na základě těchto doporučení podniká jisté kroky. Komise v roce 2018 také zahájila formální hloubkové šetření, aby zjistila, zda společnosti BMW, Daimler a skupina VW neuzavřely dohody o tom, že si nebudou vzájemně konkurovat při vývoji a zavádění systémů pro snižování emisí u benzínových a naftových automobilů²².

Reakce členských států

25 Schvalovací orgány některých členských států²³ reagovaly na emisní skandál společnosti Volkswagen tím, že provedly opětovné zkoušky osobních vozidel s naftovým motorem, zejména těch, jimž udělily osvědčení schválení typu. Tyto zkoušky ukázaly, že emise výfukových plynů na silnici téměř u všech lehkých vozidel s naftovým motorem, které získaly osvědčení podle normy Euro 5 a Euro 6, výrazně přesahují mezní hodnoty NO_x, a to někdy více než desetkrát²⁴.

26 Tyto zkoušky a další šetření ze strany schvalovacích orgánů spolu se zvýšeným tlakem veřejnosti a Komise vedly k tomu, že se téměř všichni výrobci automobilů rozhodli svolat k úpravě značný počet vozidel s naftovým motorem.

27 Ve Spojených státech musela skupina Volkswagen vyčlenit na finanční vyrovnání 9,7 miliardy USD (viz **rámeček 1**).

²² Evropská komise - tisková zpráva *Antitrust: Commission opens formal investigation into possible collusion between BMW, Daimler and the VW group on clean emission technology* (Antimonopolní opatření: Komise zahajuje formální vyšetřování případných tajných dohod mezi společnostmi BMW, Daimler a skupinou VW ohledně technologie čistých emisí).

²³ Německo, Španělsko, Francie, Itálie, Nizozemsko, Finsko, Švédsko, Spojené království.

²⁴ Rada ICCT použila výsledky oficiálních britských, nizozemských, francouzských a německých zpráv, *Road tested: Comparative overview of real world versus type-approval NO_x and CO₂ emissions from diesel cars in Europe* (Zkoušky na silnicích: Srovnávací přehled emisí NO_x a CO₂ z naftových automobilů v reálném provozu a při schvalování typu v Evropě), 2017, s. 7.

Rámeček 1

Postihy v reakci na dieselgate v USA

V USA skupina VW ve třech občanskoprávních řízeních o urovnání přistoupila na to, že a) stáhne z trhu většinu automobilů s naftovým motorem nebo v nich provede příslušné dodatečné úpravy, b) zaplatí 2,925 miliardy USD národnímu svěřenskému fondu pro snižování emisí NO_x, c) investuje 2 miliardy USD do infrastruktury pro nabíjení elektrických vozidel a její podpory a d) zaplatí 1,45 miliardy USD jako občanskoprávní sankce²⁵.

V trestním řízení s americkým ministerstvem spravedlnosti skupina VW dále přiznala vinu za trestný čin spiknutí, bránění spravedlnosti a vstupu zboží na základě nepravdivých informací²⁶. Následně jí byl udělen peněžitý trest ve výši 2,8 miliardy USD.

28 V Evropské unii zahájila Komise řízení o nesplnění povinnosti proti:

- a) České republice, Řecku a Litvě kvůli chybějícímu systému sankcí pro výrobce;
- b) Španělsku, Německu, Lucembursku a Spojenému království za to, že neuložily společnosti VW sankce za používání nelegálního softwaru s odpojovacím zařízením;
- c) Itálii za neřešení problémů, které vznikly v souvislosti se strategiemi skupiny Fiat Chrysler pro regulaci emisí²⁷.

²⁵ Do skupiny VW patří značky VW, Audi a Porsche. Skupina se dohodla na mimosoudním vyrovnání s Úřadem Spojených států pro ochranu životního prostředí (EPA), Kalifornským úřadem pro čistotu ovzduší (CARB) a Úřadem Spojených států pro cla a ochranu hranic. Viz [internetové stránky EPA Volkswagen Clean Air Act Civil Settlement](#) (Mimosoudní vyrovnání se společností Volkswagen v souvislosti s porušením zákona o ochraně ovzduší) a [internetová stránka Úřadu Spojených států pro cla a ochranu hranic CBP Joins DOJ, FBI, and EPA in Announcing a Settlement Against Volkswagen as a Result of Their Scheme to Cheat U.S. Emissions Test](#) (Úřad pro cla a ochranu hranic spolu s ministerstvem spravedlnosti, FBI a EPA oznamuje vyrovnání se společností Volkswagen v návaznosti na falšování emisních testů v USA).

²⁶ Internetová stránka ministerstva spravedlnosti Spojených států.

²⁷ Tiskové zprávy Evropské komise „Automobilové emise: Komise zahajuje řízení o nesplnění povinnosti proti sedmi členským státům za porušení pravidel EU“ a „Emise z automobilů: Komise zahajuje řízení o nesplnění povinnosti proti Itálii za porušení pravidel EU pro schvalování typu motorových vozidel“.

29 Členské státy neuložily výrobcům za porušení předpisů pro schvalování typu žádné sankce. Dosud alespoň tři členské státy uložily pokuty za porušení obchodních nebo spotřebitelských právních předpisů. V Německu společnost VW souhlasila, že zaplatí 1 miliardu EUR spolkové zemi Dolní Sasko a že Audi zaplatí 800 milionů EUR spolkové zemi Bavorsko za získání nespravedlivých hospodářských výhod a za nepřijetí patřičných opatření v oblasti dohledu. V Nizozemsku nařídil orgán pro spotřebitele a trh (ACM) společnosti Volkswagen zaplatit 450 000 EUR, což je v nizozemském vnitrostátním právu nejvyšší možná sankce za nekalé obchodní praktiky²⁸. Antimonopolní úřad v Itálii udělil skupině Volkswagen pokutu ve výši 5 milionů EUR²⁹. Ve Španělsku probíhá správní a trestní řízení proti společnosti SEAT.

Nový systém pro kontrolu emisí z vozidel

Nové zkušební cykly

Nový cyklus laboratorních zkoušek

30 V roce 2007 Komise a Japonsko podpořily technickou pracovní skupinu Organizace spojených národů, jejímž úkolem bylo vyvinout nový laboratorní zkušební cyklus pro měření emisí z vozidel, tzv. celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP). Tato zkouška měla nahradit nový evropský jízdní cyklus (NEDC), který zastaral, a byla schválena dne 1. června 2017³⁰.








31 Postup WLTP se stal pro nové modely vozidel v EU povinným od září 2017 a pro všechna nově registrovaná vozidla od září 2018. WLTP měří všechny látky znečišťující ovzduší a emise skleníkových plynů, které upravoval již nový evropský jízdní cyklus (NEDC). **Obrázek 6** znázorňuje hlavní rozdíly mezi zkušebními cykly NEDC a WLTP. Snahou bylo, aby cyklus WLTP lépe odrážel podmínky jízdy na silnici.

²⁸ Internetová stránka Autoriteit Consument & Markt ACM *beboet Volkswagen voor misleiding bij diesellaaffaire* (ACM udělil pokutu společnosti Volkswagen za podvody s naftovými motory).

²⁹ PS10211 - *Antitrust sanziona il gruppo Volkswagen per 5 milioni di euro per manipolazione del sistema di controllo delle emissioni inquinanti* (Antimonopolní úřad ukládá skupině Volkswagen pokutu 5 milionů EUR za manipulaci se systémem kontroly emisí znečišťujících látek).

³⁰ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

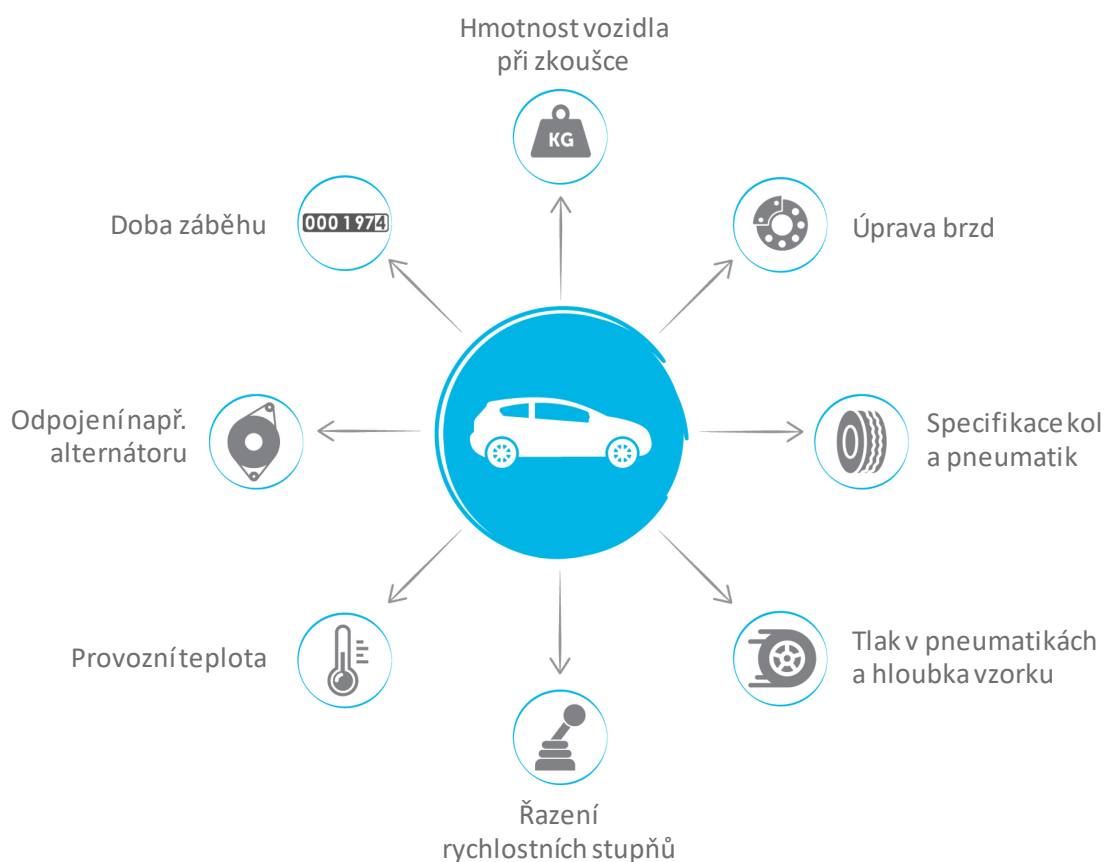
Obrázek 6 – Hlavní rozdíly mezi zkušebními cykly NEDC a WLTP

NEDC		WLTP
Jeden zkušební cyklus	Zkušební cyklus 	Dynamický cyklus více odpovídající reálnému řízení
20 minut	Délka cyklu 	30 minut
11 kilometrů	Vzdálenost ujetá v rámci cyklu 	23,25 kilometrů
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 kilometrů za hodinu
120 kilometrů za hodinu	Maximální rychlost 	131 kilometrů za hodinu
Dopad na CO ₂ a spotřebu paliva se u NEDC nebere v potaz	Vliv volitelného vybavení 	Zohledňují se dodatečné prvky (které se mohou lišit podle typu auta)

Zdroj: EÚD na základě údajů sdružení ACEA.

32 Jedním z hlavních cílů postupu WLTP je sloužit jako odvětvová norma pro emise CO₂ a spotřebu paliva. Cílem nového zkušebního cyklu je také odstranit určitý manévrovací prostor, který se vyskytoval v bývalém zkušebním režimu. **Obrázek 7** znázorňuje příklady, kde všude existoval manévrovací prostor, využívaný některými výrobci ve zkušebním cyklu NEDC:

Obrázek 7 – Známé příklady manévrovacího prostoru využívaného některými výrobci v rámci zkušební cyklu NEDC



Zdroj: EÚD na základě publikace EEA *Explaining road transport emissions* (O emisích v silniční dopravě), 2016, s. 32–37.

33 Zpráva z roku 2016 vypracovaná pro Komisi obsahuje údaje, podle kterých by rozdíl mezi množstvím emisí CO₂ naměřeným pro účely schválení typu a hodnotami naměřenými na silnici v některých případech mohl činit více než 50 %³¹. Společné výzkumné středisko ve své zprávě z roku 2018³² dospělo k závěru, že nový zkušební cyklus WLTP tento rozdíl výrazně zmenší, ale že je nutné jej průběžně sledovat a

³¹ Evropská komise (vědecký poradní mechanismus), *Closing the gap between light duty vehicle real world CO₂ emissions and laboratory testing* (Zmenšování rozdílu mezi emisemi CO₂ u lehkých vozidel v reálném provozu a při laboratorních testech), 2016, s. 27.

³² J. Pavlovic, B. Ciuffo, G. Fontaras, V. Valverde, A. Marotta; *How much difference in type-approval CO₂ emissions from passenger cars in Europe can be expected from changing to the new test procedure (NEDC vs. WLTP)?* (Jak velký rozdíl v emisích CO₂ naměřených pro účely schválení typu u osobních automobilů v Evropě lze očekávat při přechodu na nové testy (NEDC vs. WLTP) ; Evropská komise – Společné výzkumné středisko, 2018, Oddíl 5 – Závěry a provádění politiky.

motivovat k využívání technologií, které emise CO₂ za jízdních podmínek snižují. Článek 1 nařízení (EU) 2018/1832 vyžaduje, aby v nových modelech vozidel byla instalována zařízení pro monitorování spotřeby paliva.

34 Nizozemská organizace pro aplikovaný vědecký výzkum (TNO) ve zprávě z roku 2016 uvedla³³, že hodnoty emisí CO₂ naměřené pro účely schválení typu byly v průměru o 20 g/km nižší než hodnoty získané při nezávislých zkouškách. TNO poukázala na to, že tyto rozdíly nebyly během vývoje zkušebního cyklu WLTP plně prošetřeny. Zpráva uvádí, že zkušební cyklus WLTP má sice potenciál snížit tento rozdíl o 7 g/km, nicméně jisté mezery v něm přetrvávají. Ve zprávě se rovněž upozorňuje, že výrobce, který je na dobré cestě ke splnění emisního cíle CO₂ pro vozový park v roce 2021, by mohl zneužít jisté „flexibility“ při WLTP odložit na později tím, že si ponechá pro potřeby budoucího snížení emisí CO₂ jakousi „rezervu“.

35 V červenci 2018 komisařka Bienkowská a komisař Arias Canete zaslali Evropskému parlamentu a Radě dopis, v němž je informují o zjištěních Komise, podle nichž lze emisní hodnoty emisí CO₂ při WLTP pro účely schválení typu nadhodnotit, čímž se zvýší možná „rezerva“ pro snížení emisí CO₂ po roce 2021 (viz [bod 12](#)). Výsledky zkoušek 114 vozidel, jejichž typ byl schválen v září 2017, vykazují mezi naměřenými a deklarovanými hodnotami při WLTP v průměru nárůst o přibližně 4,5 %, přičemž nejvyšší odchylka činí 15 %. V dopise se popisují tři opatření na řešení tohoto problému³⁴ a v současné době jsou zaváděna.

Zkouška emisí v reálném provozu (RDE)

36 Od roku 1990 se k certifikaci emisí výfukových plynů automobilů a lehkých užitkových vozidel, včetně NO_x, používá nový evropský jízdní cyklus (NEDC). Jedná se o přísně definovaný laboratorní test s pomocí vozidlového dynamometru s jasně definovanými parametry prostředí pro teplotu a vlhkost (viz [fotografie 2](#)). V roce 2011 zřídila Komise pracovní skupinu za účelem vytvoření nového zkušebního cyklu pro měření zejména emisí NO_x. V říjnu 2012 se pracovní skupina rozhodla vyvinout testování na silnici pomocí přenosného systému pro měření emisí (PEMS). Pro tuto novou zkoušku emisí v reálném provozu (RDE) byly vypracovány čtyři balíčky právních předpisů (viz [příloha I](#)).

³³ TNO, *NEDC – WLTP comparative testing* (Srovnávací testování NEDC a WLTP), 2016, s. 26.

³⁴ Použití hodnot naměřených při WLTP ke stanovení výchozího bodu nového cílového výpočtu pro období po roce 2020, vyjasnění podmínek testování WLTP a důsledné provádění WLTP.

Fotografie 2 – Laboratorní zkoušky emisí výfukových plynů



Zdroj: Evropská komise, internetová stránka vědeckého portálu EU Science Hub.

37 Zkouška RDE se provádí na veřejných komunikacích za běžného provozu a zahrnuje širokou škálu jízdních podmínek, s nimiž se řidiči v EU mohou setkat (viz **fotografie 3**). Má tři části (jízda ve městě, mimo město a po dálnici) vymezené rychlostí vozidla při jízdě. Aby vozidlo v této zkoušce obstálo, musí být jeho průměrné emise NO_x nižší než mezní hodnota stanovená pro měření celkově a pro městskou část. Jelikož má na množství emisí NO_x vliv styl řízení, nadmořská výška, okolní teplota, doba volnoběhu a další proměnné, Komise vymezila pro platnou zkoušku RDE určité parametry (viz **příloha II**).

Fotografie 3 – Příklad zkoušky emisí v reálném provozu s využitím přenosného systému pro měření emisí (PEMS)



Zdroj: Evropská komise, internetová stránka vědeckého portálu EU Science Hub.

38 Někteří výzkumní pracovníci namítají, že proces přijímání právních předpisů EU oslabuje účinek zavedení zkoušky RDE³⁵, protože Komisí původně navržený limit 128 mg/km u vozidel s naftovým motorem byl zvýšen na 168 mg/km do 31. prosince 2020. Naproti tomu v USA limit pro NO_x činí 40 mg/km³⁶. **Tabulka 2** obsahuje přehled provádění zkušebních cyklů WLTP a RDE pro účely schválení typu spolu s příslušnými limity NO_x pro naftové a benzínové motory.

³⁵ Hooftman, N., Messagie, M., Van Mierlo, J., Coosemans, T., *A review of the European passenger car regulations – Real driving emissions vs local air quality* (Přezkum evropských předpisů týkajících se osobních automobilů – emise v reálném provozu a kvalita místního ovzduší), 2018; s. 9–10.

³⁶ Úřad EPA využívá při hodnocení emisí v reálném provozu jisté rozpětí, které však není v právním předpisu uvedeno. Evropský parlament, *Comparative study on the differences between the EU and US legislation on emissions in the automotive sector* (Srovnávací studie o rozdílech mezi právními předpisy EU a USA týkajícími se emisí v automobilovém odvětví), 2016, s. 15.

Tabulka 2 – Norma Euro 6: rozdíly a plnění

	Euro 6b	Euro 6c	Euro 6d (temp.)	Euro 6d
Platné pro nová schválení typu (modelů) od	1. 9. 2014	–	1. 9. 2018	1. 1. 2020
Platné pro všechna nová vozidla od	1. 9. 2015	1. 9. 2018	1. 9. 2019	1. 1. 2021
Laboratorní zkoušky ³⁷	NEDC	WLTP	WLTP	WLTP
Limit pro NO _x platný při zkouškách RDE pro vozidla s naftovým motorem	Zkouška RDE se nevyžaduje	Zkouška RDE se nevyžaduje	168 mg/km	114,4 mg/km ³⁸
Limit NO _x platný při zkouškách RDE pro vozidla s benzínovým motorem	Zkouška RDE se nevyžaduje	Zkouška RDE se nevyžaduje	126 mg/km	85,8 mg/km

Zdroj: EÚD na základě právních předpisů EU.

39 Podle německého autoklubu ADAC³⁹ splňovalo normu Euro 6d-temp v listopadu 2018 celkem 463 typů vozidel s naftovým motorem 28 značek. To znamená, že typy vozidel dostupných v Německu prošly zkouškou RDE a jejich emise NO_x nepřekročily 168 mg/km. To dokládá pozitivní dopad zkoušky RDE, zejména při srovnání s emisními hodnotami NO_x u naftových vozidel splňujících normu Euro 5 (v průměru emise okolo

³⁷ Emisní limity pro NO_x platné při laboratorních zkouškách (NEDC nebo WLTP) jsou vždy stejné: 80 mg/km pro osobní automobily s naftovým motorem a 60 mg/km pro osobní automobily s benzínovým motorem a 60 mg/km.

³⁸ Hodnota založená na faktoru shodnosti 1,43, která byla přijata v právních předpisech pro RDE 4. Faktor shodnosti vyplývá z jiné přesnosti nástroje PEMS oproti laboratorním zařízením. Totéž platí pro vozidla s benzínovým motorem.

³⁹ Internetová stránka [Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. \(ADAC\)](http://www.adac.de).

800 mg/km) a Euro 6 (v průměru kolem 450 mg/km)⁴⁰. Hlavním důvodem jsou účinnější technologie následného zpracování výfukových plynů, jako je selektivní katalytická redukce (SCR – *selective catalytic reduction*), bez nichž by nebylo možné limity pro emise NO_x při zkoušce RDE splnit.

40 Zkouška RDE je nastavena tak, aby pokryla běžné jízdní podmínky. Nezahrnuje tedy například řízení za teploty nižší než minus 7 °C nebo agresivní styl řízení. Výrobci se mohou také pokusit uplatnit emisní technologie a strategie tak, aby vyhovovaly zkušebním parametrům RDE (tj. optimalizovat auta pro zkoušky RDE), místo aby se snažili snížit celkové emise NO_x. Nevládní organizace tvrdí, že parametry RDE jsou nastaveny příliš úzce⁴¹, a požadují testování vozidel nad rámec zkoušky RDE, aby bylo možné získat lepší představu o úrovni vypouštěných emisí NO_x⁴².

41 Od května 2016 musí výrobci automobilů při zkoušce pro schválení typu předkládat rozsáhlou dokumentaci, v níž uvedou svou základní emisní strategii a pomocnou emisní strategii⁴³. Tento doplňkový krok, spolu se zavedením zkoušky RDE, by měl výrobcům ztížit používání nelegálních odpojovacích zařízení, která mění chování systému pro regulaci emisí. Zprv, schvalovací orgány budou schopny vyhodnotit pomocné emisní strategie. Za druhé, zkoušky RDE vozidel v provozu za různých podmínek umožní posoudit dopad těchto strategií a případně určit další, které nebyly vykázané. Pokud se později zjistí, že nějaká pomocná emisní strategie v dokumentaci chyběla, považuje se to za porušení povinností výrobce v postupu schválení typu.

⁴⁰ ICCT, *Impact of improved regulation of real world NO_x emissions from diesel passenger cars in the EU, 2015–2030* (Dopad zlepšení právní úpravy emisí NO_x u osobních automobilů s naftovým motorem v reálném provozu v EU, 2015–2030), 2016, s. iv.

⁴¹ T&E, *Cars with engines: can they ever be clean?* (Motorová vozidla: mohou být někdy čistá?), 2018, s. 16.

⁴² ICCT, *Real-driving emission test procedure for exhaust gas pollutant emissions of cars and light commercial vehicles in Europe* (Zkouška emisí výfukových plynů automobilů a lehkých užitkových vozidel v Evropě prováděná v reálném provozu), 2017, s. 8.

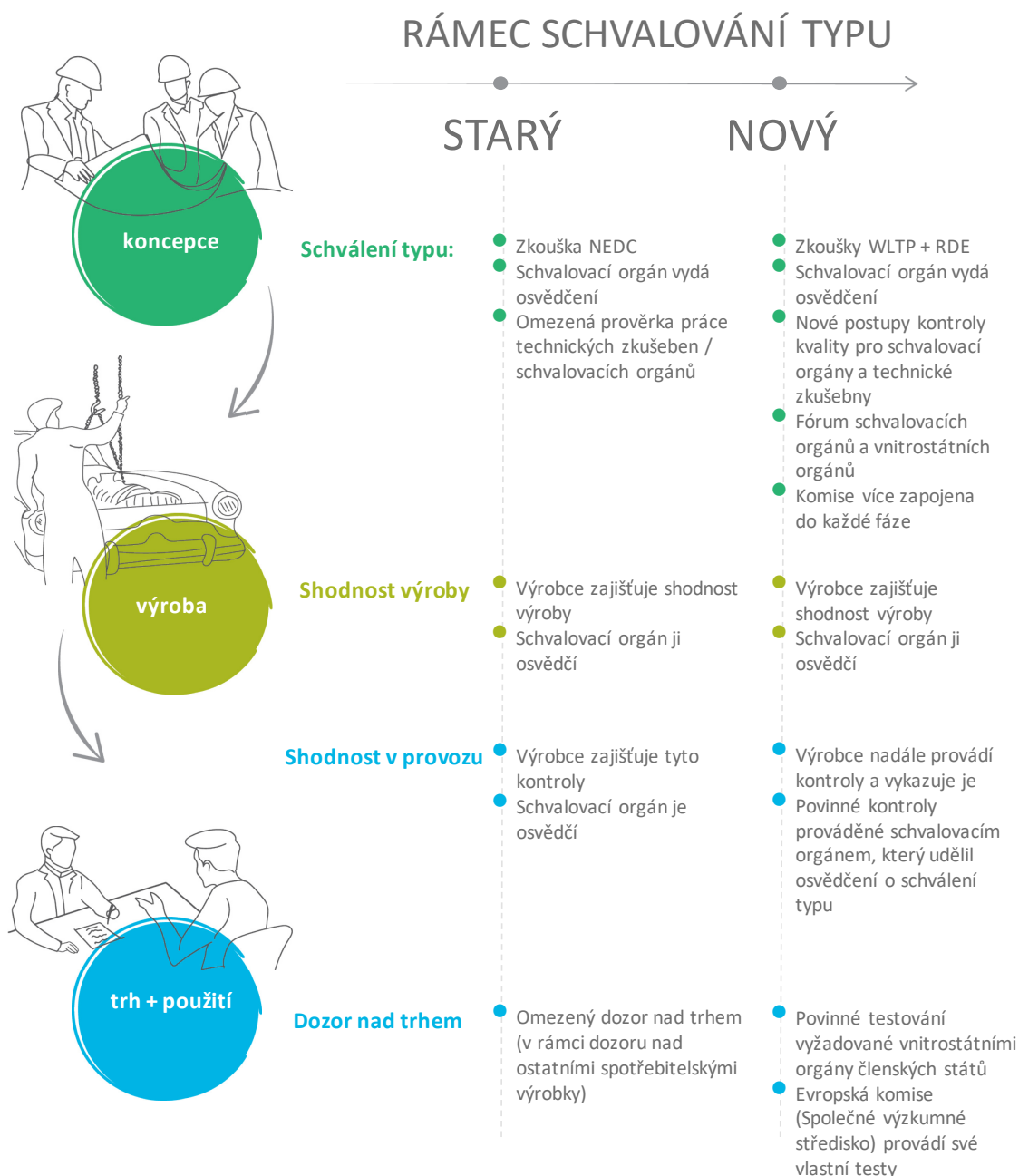
⁴³ Základní emisní strategie je strategie, která je aktivní v celém rozsahu otáček a zatížení vozidla, dokud se neaktivuje pomocná emisní strategie. Pomocná emisní strategie je strategie, která se aktivuje nebo která nahrazuje či mění základní emisní strategii za specifickým účelem nebo v reakci na specifický soubor okolních nebo provozních podmínek a která je aktivní pouze za těchto provozních podmínek.

Nové povinné kontroly emisí u vozidel v provozu

Důraz na zkoušky pro schválení typu byl zachován

42 **Obrázek 8** ukazuje hlavní prvky starých a nových systémů EU, které zajišťují, aby vozidla splňovala emisní limity. Původní a nové systémy se u nových modelů automobilů ve velké míře spoléhají na kontroly pro účely schválení typu. Nově navrhovaný systém vyžaduje více kontrol vozidel v provozu.

Obrázek 8 – Přehled starých a nových systémů EU, které zajišťují, aby vozidla splňovala emisní limity



Zdroj: EÚD.

43 Evropský parlament při svém šetření zjistil⁴⁴, že schvalovací orgány a technické zkušebny jimi určené prováděly pouze minimální kontroly vyžadované právními předpisy a že poplatky, které tyto subjekty účtují, pro ně představují významný zdroj příjmů. Šetření poukázalo na to, že výrobci automobilů si mohou technické zkušebny

⁴⁴ Evropský parlament, *Zpráva o vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu*, 2. 3. 2017, s. 47.

vybrat a že většina zkoušek se uskutečňuje v jejich vlastních laboratořích. Měli tak příležitost mnohokrát vyzkoušet nové modely vozidel ještě před tím, než k provedení závěrečné zkoušky pozvali technické zkušebny.

44 Systémy pro dodržování emisních limitů a prosazování předpisů existují i mimo EU. Rada ICCT uvádí⁴⁵, že USA, Kanada a Jižní Korea umožňují, aby zkoušky pro schválení typu prováděli sami výrobci, aniž by u zkoušek musela být přítomna technická zkušebna (jako je tomu v případě EU). Výsledky těchto zkoušek se poté předloží schvalovacímu orgánu, který je může zopakovat. Ve Spojených státech schvalovací orgány opakovaně provádí 15 % zkoušek, přičemž některé vybírají náhodně, jiné na základě rizikových kritérií. Rada ICCT rovněž uvádí, že kontroly shody v povýrobní fázi, podpořené silnými donucovacími opatřeními, jsou pro výrobce velkou motivací k tomu, aby prováděli důkladné kontroly, a vyhnuli se tak pokutám a poškození dobré pověsti.

45 Německé nevládní organizace pro životní prostředí vyzvaly k zavedení nového postupu schvalování typu. Měl by být založen na vlastních prohlášeních výrobců a doplněn o zkoušky vozidel v oběhu prováděné v reálném provozu nezávislými orgány, které by neměly být zapojeny do procesu schvalování typu (v ideálním případě agenturou pro ochranu životního prostředí), aby bylo možné ověřit vlastní prohlášení výrobce⁴⁶.

Posílení kontrol shodnosti v provozu

46 Cílem kontrol shodnosti v provozu, které provádějí jak výrobci, tak schvalovací orgány, je ověřit, zda schválený typ automobilu splňuje právní požadavky na emise v průběhu celé své životnosti. Komise systém výrazně posílila tím, že požaduje, aby schvalovací orgány vedle přezkoumání zpráv výrobců o provedených kontrolách prováděly u minimálního počtu vozidel ještě zkoušky RDE.

47 Informace potřebné k výpočtu toho, kolik vozidel bude v roce 2019 podrobeno kontrole shodnosti v provozu, nejsou veřejně přístupné. Schvalovací orgány, které neudělily žádná schválení typu, nebudou muset shodnost v provozu kontrolovat

⁴⁵ ICCT, *Global baseline assessment of compliance and enforcement programs for vehicle emissions and energy efficiency* (Globální základní posouzení souladu s předpisy, které se týkají emisí a energetické účinnosti vozidel, a jejich prosazování), s. 22–32 a 45.

⁴⁶ Internetová stránka VCD *Lehren aus dem Abgasskandal: Typzulassung von Pkw reformieren und reale Emissionen messen* (Ponaučení z emisního skandálu: reforma schvalování typu a měření skutečných emisí).

u žádných vozidel. Komise například uvedla, že orgány ve Francii, Španělsku a Lucembursku budou muset každý rok zkontrolovat přibližně pět modelů vozidel. Pro kontrolu každého modelu vozidla je nezbytné provést zkoušky tří až deseti různých vozů.

48 Výhody povinného ověřování shody schvalovacími orgány bude možné posoudit až od roku 2021, kdy uběhnou alespoň dva celé roky provádění těchto kontrol.

Minimální činnosti v oblasti dozoru nad trhem vyžadované od roku 2020

49 Článek 8 nařízení (EU) 2018/858 zavedl pro Komisi (JRC) a členské státy povinnost provádět činnosti v oblasti dozoru nad trhem. Tyto činnosti budou zahrnovat analýzu dostupných údajů o souladu vozidel s normami, aby bylo možné vybrat vzorek vozidel v oběhu k měření emisí. Komise pracuje na prováděcích nařízeních k novému rámci pro schvalování typu.

50 Členské státy musí zabezpečit, aby úkoly a odpovědnost jejich vlastních orgánů dozoru nad trhem a schvalovacích orgánů byly přísně odděleny. Mnoho nevládních organizací by dalo přednost tomu, aby zkoušky emisí prováděly nezávislé orgány na ochranu životního prostředí⁴⁷, jako je tomu ve Spojených státech, kde činnosti v oblasti dozoru nad trhem a prosazování práva na federální úrovni provádí Úřad pro ochranu životního prostředí. V EU plní tuto úlohu pouze dva orgány pro ochranu životního prostředí: v Nizozemsku a ve Španělsku (v autonomním městě Melilla).

51 Článek 8 nařízení (EU) 2018/858 vyžaduje od orgánů pro dozor nad trhem provádět jednu zkoušku na 40 000 registrovaných vozidel, avšak alespoň pět zkoušek ročně. Z vybraných automobilů by se alespoň u 20 % měla provést zkouška výfukových emisí. To znamená, že v některých členských státech tedy může být pro zkoušky emisí vybrán pouze malý počet automobilů (například v Nizozemsku to byly tři)⁴⁸. V minulosti některé členské státy v rámci dozoru nad trhem zkoušky vozidel prováděly. S výjimkou

⁴⁷ [Internetová stránka VCD *Lehren aus dem Abgasskandal: Typzulassung von Pkw reformieren und reale Emissionen messen*](#) (Ponaučení z emisního skandálu: reforma schvalování typu a měření skutečných emisí).

⁴⁸ Počet lehkých vozidel registrovaných v Nizozemsku v roce 2016 byl 455 158, takže minimální počet vozidel vybraných pro účely dozoru nad trhem by byl 11 ($11,38 = 455\,158 / 40\,000$), ale minimální počet vozidel, u nichž proběhla kontrola emisí, by byl pouze tři vozidla ($2,28 = 0,2 \times 11,38$).

Švédsko všechny členské státy tyto své činnosti ukončily⁴⁹. Účinnost kontrol dozoru nad trhem bude záviset na tom, jak je členské státy nastaví a jak je budou provádět.

52 Kromě vozidel testovaných v členských státech však Společné výzkumné středisko plánuje provést každý rok zkoušky 40 až 50 modelů⁵⁰. Pokud by se tak stalo, překročilo by to průměrný počet modelů ročně testovaných v USA Úřadem pro ochranu životního prostředí (40) mezi lety 2009 a 2013⁵¹.

Nové donucovací pravomoci Komise

53 Nový legislativní rámec Komisi udělil nové pravomoci k prosazování právních předpisů, jako je možnost pozastavit nebo zrušit schválení typu vozidla, zahájit svolání nevyhovujících vozidel a uplatnit sankce. Vyžaduje rovněž vytvoření poradního orgánu, fóra pro výměnu informací o prosazování, složeného ze zástupců schvalovacích orgánů členských států a orgánů dozoru nad trhem. Fórum by mělo vytvořit platformu pro výměnu osvědčených postupů a usilovat o jednotné provádění platných právních předpisů v celé EU.

54 Komise bude rovněž posuzovat postupy schvalovacích orgánů pro schvalování typu, provádění kontrol shodnosti výroby a pro jmenování a monitorování technických zkušeben. Kromě toho mohou být schvalovací orgány rovněž podrobeny vzájemnému hodnocení postupů pro posuzování a monitorování technických zkušeben. Ty budou provádět týmy složené ze dvou schvalovacích orgánů z jiných členských států a případně Komise⁵².

⁴⁹ ICCT, *Global baseline assessment of compliance and enforcement programs for vehicle emissions and energy efficiency* (Globální základní posouzení souladu s předpisy, které se týkají emisí a energetické účinnosti vozidel, a jejich prosazování), s. 31.

⁵⁰ Společné výzkumné středisko rozšířilo své laboratorní vybavení pro tyto zkoušky a přijalo a vyškolovalo pro ně zaměstnance.

⁵¹ ICCT, *A historical review of the U.S. vehicle emission compliance program and emission recall cases* (Historický přehled o programu USA pro splnění požadavků na emise vozidel a o případech svolání), 2017, s. 29.

⁵² Pokud práci technických zkušeben posuzuje a sleduje vnitrostátní akreditační orgán, vzájemné hodnocení se nevyžaduje. Komise se může rozhodnout, že se zapojí do hodnotícího týmu, na základě analýzy posouzení rizik (článek 67 nařízení (EU) 2018/858).

55 Stejně jako členské státy bude mít Komise možnost ukládat hospodářským subjektům, které nařízení nedodrží, sankce. Bude tak však moci činit pouze v případě, že sankce ještě neuložily orgány členských států. Právní předpisy neobsahují žádné podrobné pokyny ohledně pokut, s výjimkou povinného stropu ve výši 30 000 EUR na jedno vozidlo a požadavku, aby byly účinné, přiměřené a odrazující. Vzhledem k tomu, že schvalovací orgány doposud pokuty výrobcům automobilů neukládaly a nařízení nestanoví v tomto směru žádné podrobné pokyny, nelze posoudit, zda sankce, které nakonec uloží, budou tato kritéria splňovat.

Transparentnost údajů

56 Údaje o zkouškách pro schválení typu vozidel v EU, například výsledky emisních měření, jsou roztržštěné. Komise ani členské státy o nich nemají ucelený přehled. Obecně jsou existující údaje uchovávány na úrovni členských států⁵³.

57 Ve Spojených státech zveřejňuje údaje o zkouškách automobilů Úřad pro ochranu životního prostředí (EPA)⁵⁴. Nedostatečná transparentnost a dostupnost údajů v EU znesnadňují situaci těm, kteří mají zájem tuto problematiku sledovat a podílet se na monitorování emisí z motorových vozidel. Články 61 až 66 nařízení (EU) 2018/858 použitelné od roku 2020 stanoví základ pro normalizaci a budoucí využití údajů shromažďovaných palubními systémy měření emisí, které mohou zvýšit dostupnost údajů o emisích z automobilů v EU. Nová pravidla shodnosti v provozu v právních předpisech týkajících se zkoušek RDE (čtvrtý balíček – viz **příloha I**) umožňují přístup ke všem údajům potřebným pro testování vozidel, která jsou typově schválena od ledna 2019. Komise vyvíjí nástroj, který by měl výrobcům, schvalovacím orgánům nebo nezávislým zkušebnám usnadnit přístup k takovým údajům. Všechny zprávy o kontrolách shodnosti v provozu budou veřejně dostupné.

⁵³ Například německý schvalovací orgán KBA zveřejňuje údaje o svých emisních měřeních. Viz [internetová stránka Kraftfahrt-Bundesamt](#). Britský schvalovací orgán VCA zveřejnil údaje o emisích z vozidel u modelů v prodeji na britském trhu, které jsou dostupné v internetovém vyhledávacím systému (viz [internetová stránka Vehicle Certification Agency](#)) nebo po stažení souboru ve formátu CSV (comma-separated values) (viz [internetová stránka Vehicle Certification Agency](#)).

⁵⁴ [Internetová stránka EPA Data on Cars used for Testing Fuel Economy](#) (Údaje o automobilech použitých pro měření spotřeby paliva).

58 Úřad Spojených států pro ochranu životního prostředí provozuje také internetový nástroj, který uživatelům umožňuje snadno porovnat emise CO₂ různých modelů automobilů, které jsou dostupné na trhu USA⁵⁵. V EU nejsou snadno srovnatelné informace o spotřebě paliva schválených typů vozidel a jejich emisích CO₂ a NO_x z centrální databáze k dispozici. Pro občany je proto složitější se při nákupu automobilu informovaně rozhodnout. Prodejci vozidel musí nicméně informace o spotřebě automobilů, která prodávají, uvádět ve svých předváděcích prostorách i v reklamních médiích⁵⁶. Emise CO₂ nově registrovaných vozidel sleduje a každoročně zveřejňuje Evropská agentura pro životní prostředí. Komise hodlá zpřístupnit informace o emisích NO_x také v centrální databázi.

Provádění zkoušek třetí stranou se stává součástí právních předpisů

59 Články 8, 9 a 13 nařízení (EU) 2018/858 stanoví, že zkoušky třetí stranou provádějí uznané třetí strany, které mají oprávněný zájem v oblasti veřejné bezpečnosti nebo ochrany životního prostředí. Komise musí ještě přijmout prováděcí akty obsahující pravidla pro uznávání těchto třetích stran, pro které by mohlo být překážkou, že provádět zkoušky WLTP a RDE je nákladné⁵⁷.

60 Existují i méně nákladné možnosti měření emisí z vozidel, například měření emisí výfukových plynů pomocí dálkového snímání nebo testování v reálném provozu s využitím systému SEMS⁵⁸. I když tato měření mohou být méně přesná, obvykle stačí k identifikaci vozidel, která výrazně překračují mezní hodnoty emisí, a vyžadují proto další zkoušky.

⁵⁵ [Internetová stránka amerického ministerstva energetiky.](#)

⁵⁶ Směrnice 1999/94/ES – o označování automobilů.

⁵⁷ Náklady na zařízení PEMS mohou dosáhnout kolem 80 000 EUR, k čemuž je třeba připočítat další variabilní náklady na každou zkoušku (poplatky za odborníky, náklady na pronájem vozidel apod.). Zkouška WLTP je vzhledem k malému počtu nezávislých laboratoří nákladnější.

⁵⁸ *Smart Emissions Measurement System* – SEMS (inteligentní systém měření emisí) vyvinula organizace TNO. Jedná se o kompaktní systém měření emisí na bázi senzorů, který lze do vozidla snadno zabudovat a to následně běžně používat.

Vysoce znečišťující vozidla ve stávajícím vozovém parku

Informace o automobilech v provozu

61 Podle Sdružení evropských výrobců automobilů (ACEA) bylo v EU v roce 2016 v provozu okolo 257 milionů osobních automobilů a 31 milionů lehkých užitkových vozidel⁵⁹. Přibližně 42 % osobních automobilů a téměř 90 % lehkých užitkových vozidel jezdí na motorovou naftu. Je možné, že více než 93 milionů těchto vozidel s naftovým motorem nemá zabudovány filtry pevných částic⁶⁰.

62 Je se ukázalo při skandálu dieseldate, jednotlivé emisní normy Euro (Euro 1 až Euro 6) nejsou spolehlivým vodítkem pro určování emisí NO_x v provozu⁶¹. Ačkoli informace o určitých vozidlech s naftovým motorem (odpovídajících většinou normě Euro 5 a 6) lze získat z různých zdrojů, ucelené údaje o emisích nejsou na úrovni EU snadno dostupné. To je překážkou pro jakoukoliv případnou iniciativu usilující o to, aby vozidla, která více znečišťují životní prostředí, byla stažena z provozu.

Milióny vozidel byly svolány k úpravě, ale dopad na emise je nejasný

63 Od roku 2015 skupina Volkswagen svolala k úpravě v EU více než 8 milionů automobilů. Značný počet vozidel svolali i další výrobci. Komise zřídila speciální platformu, kde zveřejnila údaje o počtu vozidel, jež byla svolána (viz **obrázek 9**), přičemž ve většině případů to bylo za účelem aktualizace softwaru, který řídí jejich výfukové systémy. U svolaných vozidel jsme našli jen velmi málo veřejně dostupných výsledků jejich zkoušek, což svědčí o tom, že dopad na snížení emisí NO_x je spíše malý. Například rakouské, německé a švýcarské automobilové kluby testovaly devět vozidel

⁵⁹ Internetová stránka ACEA *Report: Vehicles in Use* (Zpráva: Vozidla v oběhu).

⁶⁰ Z celkového počtu automobilů s naftovým motorem (asi 136,4 milionu) je odečteno 43 milionů automobilů odpovídajících normám Euro 5 a 6 uvedených ve zprávě organizace Transport & Environment (2018). *Cars with engines: can they ever be clean?* (Motorová vozidla: mohou být někdy čistá?) [online] Brusel: Transport & Environment, s. 10. [Konzultováno 22. října 2018].

⁶¹ T&E, *Cars with engines: can they ever be clean?* (Motorová vozidla: mohou být někdy čistá?), 2018, s. 3.

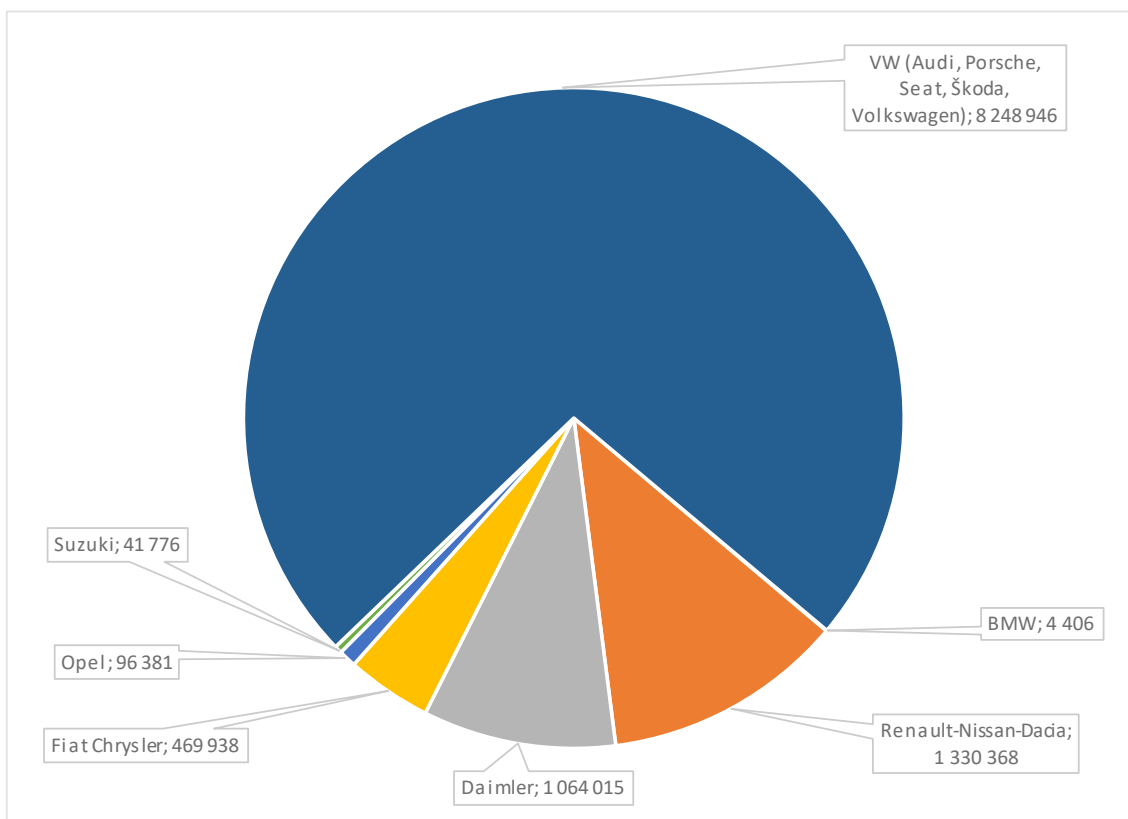
během dálničního cyklu⁶² a zjistily průměrné snížení emisí o 25 %⁶³. Množství emisí NO_x u těchto vozidel během dálničního cyklu činilo v průměru 590 mg/km⁶⁴.

⁶² Laboratorní dálniční cyklus (s využitím vozidlového dynamometru) je součástí ekologického zkušebního cyklu vypracovaného německým autoklubem ADAC. Představuje jízdu na německé dálnici při maximální rychlosti 130 km/h.

⁶³ Důkladnější úpravy mohou vést ke snížení o 60–95 %, jak ukazuje studie auditorů Giechaskiel, B., Suarez-Bertoa, R., Lähde, T., Clairotte, M., Carriero, M., Bonnel, P. a Maggiore, M., *Evaluation of NO_x emissions of a retrofitted Euro 5 passenger car for the Horizon prize „Engine retrofit (Hodnocení emisí NO_x osobních automobilů upravených podle normy Euro 5 pro ocenění „Úprava motoru“*, *Environmental Research*, 2018, s. 298–309.

⁶⁴ Zdroj: ICCT, *VW defeat devices: A comparison of U.S. and EU required fixes (Odpojovací zařízení VW: srovnání požadovaných změn v USA a EU)*, 2017, s. 6 (průměry za pouze osm vozidel).

Obrázek 9 – Přehled vozidel, která mají být svolána kvůli problémům s emisemi NO_x (ke 14. září 2018)



Zdroj: EÚD na základě údajů poskytnutých členskými státy a konsolidovaných Komisí. Údaje mohou obsahovat nepřesnosti a slouží pouze pro ilustraci.

64 Alternativou k softwarovým úpravám by mohly být také dodatečné mechanické úpravy⁶⁵. Takové úpravy se již uskutečnily u těžkých nákladních vozidel. Předběžné zkoušky provedené Společným výzkumným střediskem přinesly dobré výsledky, neboť emise NO_x byly po dodatečných úpravách výrazně nižší⁶⁶. Hlavní nevýhodou dodatečných mechanických úprav jsou jejich náklady. Ve Spojených státech musela společnost Volkswagen buď vozidla modernizovat tak, aby se snížily jejich emise NO_x

⁶⁵ Úpravou se rozumí dovybavení existujícího systému vozidla, např. motoru, novou technologií nebo prvky. Mechanické úpravy obnáší přidání nového zařízení nebo fyzickou úpravu motoru.

⁶⁶ Giechaskiel, B., Suarez-Bertoa, R., Lähde, T., Clairotte, M., Carriero, M., Bonnel, P. a Maggiore, M. (2018). *Evaluation of NO_x emissions of a retrofitted Euro 5 passenger car for the Horizon prize „Engine retrofit (Hodnocení emisí NO_x osobních automobilů upravených podle normy Euro 5 pro ocenění „Úprava motoru“)*. *Environmental Research*, 166, s. 298–309.

pod mezní hodnotu, nebo je nechat sešrotovat. Úřad Spojených států pro ochranu životního prostředí účinnost těchto úprav testoval a vydal k nim osvědčení.

Manipulace s emisními systémy vozidel

65 Řidiči, kteří chtějí zvýšit výkon svého automobilu, snížit spotřebu nebo omezit vysoké náklady na údržbu, mohou provádět zásahy do systémů následného zpracování výfukových plynů, podobně jako to dělají provozovatelé těžkých vozidel⁶⁷. To může vést k tomu, že automobily vypouštějí různé škodlivé látky v množství mnohonásobně převyšujícím zákonný limit, což značně ovlivňuje kvalitu ovzduší ve městech. Například automobily, z nichž byly odstraněny filtry pevných částic (DPF), mohou vypouštět 20 až 50krát více pevných částic než automobily s patřičně fungujícími filtry⁶⁸. Jelikož problém takových manipulací nespadá pod schvalování typu, shodnost v provozu nebo dozor nad trhem, je na členských státech, aby jej upravily ve vnitrostátních právních předpisech.

66 Nedovolenou manipulaci lze zjistit pomocí vznikajících technologií měření emisí vozidel, jako je např. dálkový průzkum a používání speciálních automobilů k měření emisí (viz **fotografie 4**). Toto opatření by bylo možné zkombinovat s tím, že největší původci emisí budou vyzváni k dalšímu testování. Další možnosti jsou pravidelné technické kontroly⁶⁹, při nichž se však stále od orgánů nevyžaduje měřit množství NO_x a pevných částic. Jejich účinnost je navíc potřeba zvýšit, má-li být možné odhalit případy, kdy se ve vozidlech prováděly zásahy⁷⁰.

⁶⁷ Viz T&E, *Cars with engines: can they ever be clean?* (Motorová vozidla: mohou být někdy čistá?), 2018, s. 21.

⁶⁸ Spreen, J., Kadijk, G. a van der Mark, P., *Diesel particulate filters for light-duty vehicles: operation, maintenance, repair, and inspection* (Filtry pevných částic pro lehká vozidla: provoz, údržba, oprava a kontrola) (TNO 2016-R10958), 2016, s. 13.

⁶⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

⁷⁰ Hooftman, N., Messagie, M., Van Mierlo, J. a Coosemans, T. (2018). *A review of the European passenger car regulations – Real driving emissions vs local air quality* (Přezkum evropských předpisů v oblasti osobních automobilů – snížení emisí v reálném provozu a místní kvalita ovzduší). *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 86, s. 14.

Fotografie 4 – Automobil k měření emisí vyvinutý organizací TNO



Zdroj: TNO.

Iniciativy členských států pro města s nejvíce znečištěným ovzduším

67 Dalším výsledkem skandálu s emisemi je větší ochota některých členských států omezit provoz automobilů, aby se zlepšila kvalita ovzduší. Několik evropských měst s vysokým znečištěním ovzduší například vytvořilo nízkoemisní zóny, kam mají automobily zákaz vjezdu. Místní orgány mohou také během období s nejvyššími hodnotami znečištění vyhlásit jistá dopravní omezení. Tato opatření obvykle vycházejí z emisních norem Euro, které však nutně nevypovídají o emisích NO_x na silnici, a tudíž jsou tato opatření méně účinná⁷¹. Podle našich zjištění například nejméně čtyři místní nízkoemisní zóny v EU vycházejí pouze z příslušné normy Euro, aniž by pro účely omezení provozu rozlišovaly mezi vozidly s benzínovým a naftovým motorem⁷².

68 V rámci EU vznikla nesourodá směsice tohoto typu omezení vjezdu vozidel. Řidiči cestující do více členských států tak musí dodržovat stále více místních předpisů, pokud

⁷¹ Giorgiev, P., *How to get rid of dirty diesels on city roads: Analysis of diesel restriction measures in European cities to date* (Jak se zbavit špinavých dieselů v ulicích měst: analýza aktuálních omezení vozidel s naftovým motorem v evropských městech). [online] Transport and Environment, 2018 [konzultováno 13. 11. 2018], s. 8–9.

⁷² Přehled nízkoemisních zón v Evropě je k dispozici na internetové stránce [Urban Access Regulations](#) (Pravidla pro přístup do měst).

nechtějí platit pokutu. Soulad s místními předpisy často musí prokázat umístěním nálepek na přední sklo vozidla. Aby Komise řidičům pomohla se v těchto předpisech zorientovat, vytvořila internetové stránky, které obsahují informace o dopravních omezeních v celé EU⁷³, a připravuje dokument s pokyny, jejichž cílem je pomoci řidičům porozumět místním pravidlům.

69 Podle nevládní organizace Transport & Environment⁷⁴ měl emisní skandál a omezení týkající se provozu automobilů dopad na ceny ojetých automobilů s naftovým motorem. Byl také zároveň zaznamenán nárůst jejich vývozu do východoevropských zemí. To bude mít vliv na kvalitu ovzduší v těchto zemích v závislosti na tom, zda ojetá vozidla nahrazují starší nebo novější modely.

Odškodnění spotřebitelů v souvislosti se skandálem dieseldate

70 Při emisním skandálu dieseldate se také ukázalo, že jednotný systém schvalování typu zavedený v EU není doplněn jednotným systémem pro odškodňování spotřebitelů, ale že každý členský stát má svůj vlastní. V reakci na tuto situaci předložila Komise návrh směrnice o „*zástupných žalobách na ochranu kolektivních zájmů spotřebitelů*“⁷⁵. Znění návrhu obsahuje soubor harmonizovaných požadavků na zřízení systémů pro kolektivní odškodnění spotřebitelů v členských státech EU⁷⁶. Spotřebitelé, které zasáhl skandál dieseldate, však možnost využít tento systém mít nebudou.

71 Podle studie, kterou vypracovala Evropská organizace spotřebitelů (BEUC), devět členských států EU nemá žádný systém kolektivního odškodnění spotřebitelů. Čtrnáct členských států má buď systémy se závažnými nedostatky, nebo jsou příliš nové na to, aby je bylo možné posoudit. To znamená, že pouze v pěti členských státech existuje plně fungující systém pro kolektivní odškodnění spotřebitelů (viz **obrázek 10**).

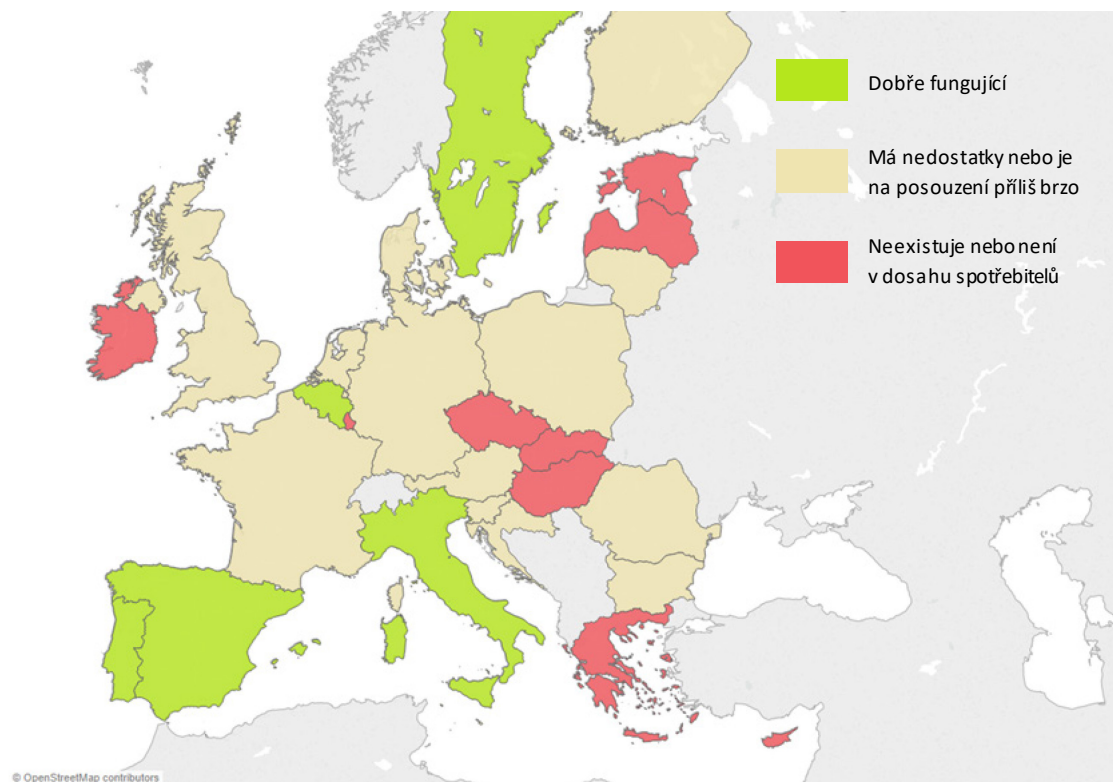
⁷³ Internetová stránka [Urban Access Regulations In Europe](#) (Pravidla pro přístup do evropských měst).

⁷⁴ T&E, *Dirty diesels heading East* (Špinavé diesely směřují na východ), 2018, s. 2–3.

⁷⁵ COM(2018) 184 final ze dne 11. 4. 2018.

⁷⁶ Systém kolektivního odškodnění je mechanismus, který skupině spotřebitelů postižených podobným problémem umožňuje podat jednu žalobu (v soudním nebo správním řízení) na hospodářský subjekt. Pokud takový systém neexistuje, musí spotřebitelé podat individuální žalobu, což může být nad rámec finančních možností jednotlivce, nebo náklady na ni mohou být vyšší, než kolik by činilo případné odškodnění.

Obrázek 10 – Stav v oblasti systémů odškodnění spotřebitelů v EU



Poznámka: hranice třetích zemí nejsou zobrazeny.

Zdroj: EÚD, na základě údajů BEUC.

72 Navrhovaná pravidla posílí práva spotřebitelů, ale odškodnění občanů nebude v rámci EU všude stejné. Odškodnění spotřebitelů se i nadále bude řídit vnitrostátními právními předpisy.

Závěr

73 Emisní skandál urychlil řadu legislativních změn v systému EU pro kontroly emisí z motorových vozidel:

- Komise má nyní pravomoc přezkoumávat práci vnitrostátních schvalovacích orgánů, provádět testy vozidel, odejmout nebo pozastavit schválení typu a ukládat sankce.
- Testování vozidel v oběhu je nyní v členských státech povinné, a to buď prostřednictvím kontrol shodnosti v provozu, nebo v rámci činností dozoru nad trhem.
- Aby se odstranil značný rozdíl mezi množstvím emisí CO₂ naměřeným v laboratoři a na silnicích, začala se uplatňovat nová laboratorní zkouška podle celosvětově harmonizovaného zkušebního postupu pro lehká vozidla (WLTP).
- Pro měření emisí NO_x byl zaveden systém zkoušek emisí v reálném provozu (RDE).
- Emisní zkoušky mohou nyní provádět také zúčastněné třetí strany.

74 Komise hodlá současnou situaci, kdy jsou údaje o zkouškách emisí vozidel omezené, roztržitěné a nesnadno dostupné, zlepšit. Navzdory nedávným legislativním opatřením je třeba konstatovat následující:

- Vzhledem k velkému počtu vysoce znečišťujících vozidel, která jezdí na silnicích, může trvat mnoho let, než se kvalita ovzduší ve městechlepší.
- Přestože bylo k úpravě svoláno více než 10 milionů vozidel různých značek, z omezených údajů, které jsou k dispozici, vyplývá, že na emise NO_x to mělo jen malý vliv.
- I když zavedení zkoušek emisí v reálném provozu vedlo u vozidel s naftovým motorem k výraznému snížení emisí, dopad tohoto opatření mohl být ještě větší, pokud by byl přijat původně navržený dočasný limit pro NO_x 128 mg/km namísto 168 mg/km.

75 Než se projeví zlepšení plynoucí ze zavedených legislativních změn, ještě to nějakou dobu potrvá. Účinnou realizaci změn mohou ovlivnit tyto skutečnosti:

- Účinnost kontrol v rámci dozoru nad trhem bude záviset na tom, jak je členské státy nastaví a budou provádět.

- Přestože se prostor pro optimalizaci osobních automobilů zmenšil a aktuální právní předpisy Komise umožňují lépe sledovat rozdíly mezi laboratorními údaji a emisemi CO₂ na silnicích, výrobci mohou v laboratorních testech WLTP najít nové způsoby, jak snížit emise CO₂.
- Existuje riziko, že výrobci optimalizují vozidla pro zkoušku RDE a že emise NO_x při jízdě, která má jiné parametry, které jsou stanoveny pro zkoušku, zůstanou vysoké. Řešením tohoto rizika by mohly být testy vozidel v provozu nad rámec parametrů RDE.
- Nově zavedené nezávislé testování třetí stranou může být omezeno kvůli vysokým nákladům na provádění testů WLTP a RDE.

Zkratková slova a zkratky

ACEA: Evropské sdružení výrobců automobilů

BEUC: Evropská organizace spotřebitelů (francouzsky *Bureau Européen des Unions de Consommateurs*)

CO₂: Oxid uhličitý

EEA: Evropská agentura pro životní prostředí (*European Environment Agency*)

EMIS: Vyšetřovací výbor pro měření emisí v automobilovém průmyslu (*Committee of Inquiry into Emissions Measurements in the Automotive Sector*)

EPA: Úřad Spojených států pro ochranu životního prostředí (*United States Environmental Protection Agency*)

GŘ CLIMA: Generální ředitelství Evropské komise pro oblast klimatu

GŘ GROW: Generální ředitelství Evropské komise pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky

GŘ JUST: Generální ředitelství Evropské komise pro spravedlnost a spotřebitele.

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

JRC: Generální ředitelství Evropské komise – Společné výzkumné středisko

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

NO_x: Oxidy dusíku

PEMS: Přenosný systém pro měření emisí (*Portable Emissions Measurement System*)

PM: Pevné částice (*particulate matter*)

RDE: Emise v reálném provozu (*Real Driving Emissions*)

T&E: Transport and Environment

TS: Technické služby

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

Glosář

Celosvětově harmonizovaný zkušební cyklus pro lehká vozidla (WLTP): Zkušební jízdní cyklus pro posouzení emisí výfukových plynů automobilů při schvalování typu. Ve standardizovaných laboratorních podmínkách měří emise CO₂, NO_x a pevných částic, počet částic a THC.

Částice (pevné částice): Směs pevných částic a tekutých kapek v ovzduší. Liší se velikostí i tvarem. Některé jsou viditelné pouhým okem (jako prach, nečistoty, saze nebo kouř), ale mohou být rovněž mikroskopické velikosti. Pojmem „částice“ se běžně rozumí částice ve fázi pohybu ve vzduchu (polétavý materiál) a pojmem „pevná částice“ se rozumí usazený materiál.

Emise pevných částic: Odpovídá hmotnosti všech částic vypouštěných z výfuku vozidla.

Normy Euro „x“: Evropské normy pro emise z lehkých vozidel definované v řadě právních aktů EU. Obvykle se označují jako Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4, Euro 5 a Euro 6 podle fáze, ve které byly zavedeny.

Nový evropský jízdní cyklus (NEDC): Zkušební jízdní cyklus pro měření emisí výfukových plynů automobilů při schvalování typu. Ve standardizovaných laboratorních podmínkách měří emise CO₂, NO_x a pevných částic, počet částic a THC.

Orgán dozoru nad trhem: Orgán členského státu, který jednak ověřuje, že výrobky prodávané na trhu jsou bezpečné a nepoškozují životní prostředí a že jde o tytéž výrobky, jaké byly původně testovány a schváleny.

Oxidy dusíku (NO_x): Obecný termín pro různé druhy plynů složené z atomů dusíku a kyslíku, jako je oxid dusnatý (NO) a oxid dusičitý (NO₂.) Považují se za znečišťující látky a liší se od plynného dusíku (N₂), který se přirozeně vyskytuje ve vzduchu. Oxidy dusíku přispívají k tvorbě smogu, kyselého deště a troposférického ozónu.

Počet emitovaných částic: Odpovídá celkovému počtu pevných částic vypouštěných z výfuku vozidla.

Schválení typu: Postup uplatňovaný orgány členských států před schválením uvedení nového modelu vozidla na trh, s cílem potvrdit, že splňuje všechny bezpečnostní, environmentální a výrobní normy EU.

Schvalovací orgány: Veřejné orgány členských států odpovědné za certifikaci vozidel před jejich uvedením na trh EU.

Technické služby (TS): Zkušebny a laboratoře speciálně určené orgány členských států pro schvalování typu k provádění zkoušek pro schválení typu v souladu s právními předpisy EU.

Zkouška emisí v reálném provozu: Zkušební postup, který doplňuje laboratorní zkoušky emisí, jehož cílem je potvrdit laboratorní měření u NO_x a počtu emitovaných částic za podmínek skutečného provozu.

Přílohy

Příloha I — Hlavní právní předpisy týkající se schvalování typu a měření emisí z vozidel

Právní předpisy o schvalování typu vozidel v EU

Hlavním právním základem pro schvalování typu vozidel v EU byla směrnice 2007/46/ES (rámcová směrnice). Tato směrnice v současné době existuje vedle nařízení (EU) 2018/858, které se použije v plném rozsahu od 1. září 2020. Nový rámec poskytuje Komisi pravomoci k prosazování právních předpisů a ukládá povinné testování vozidel.

Celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP)

Celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP) byl do právních předpisů EU začleněn v roce 2017 nařízením Komise 2017/1151 ze dne 1. června 2017. Ve standardizovaných laboratorních podmínkách měří emise CO₂, NO_x a pevných částic, počet částic a THC.

Legislativní balíčky týkající se zkoušek emisí v reálném provozu

První legislativní balíček⁷⁷ zahrnuje základní prvky zkoušky emisí v reálném provozu, jako například specifikace zkušební trasy pro emise při skutečném provozu, koncepce „skupiny vozidel“, specifikace nástrojů hodnocení údajů, které se mají použít, technické požadavky zařízení přenosného systému a vykazovací povinnosti.

Druhý legislativní balíček⁷⁸ se zabývá otázkami, jako je specifikace faktorů shodnosti, harmonogram pro provádění zkoušek RDE a také zavedení dynamických parametrů a omezení nárůstu nadmořské výšky.

⁷⁷ Nařízení Komise (EU) č. 2016/427 ze dne 10. března 2016 (Úř. věst. L 82, 31.3.2016, s. 1).

⁷⁸ Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016 (Úř. věst. L 109, 26.4.2016, s. 1).

Třetí legislativní balíček⁷⁹ zavádí měření počtu částic. Obsahuje také konkrétní legislativní ustanovení pro hybridní vozidla a postup pro zahrnutí studených startů a případů regenerace do zkoušek RDE.

Čtvrtý legislativní balíček⁸⁰ se týká zkoušek shodnosti v provozu a kontrolních zkoušek, nezávislého testování třetí stranou a metodiky hodnocení emisí v reálném provozu. Rovněž upravuje snížení faktoru shodnosti, který odpovídá technickým a statistickým odchylkám v měření emisí v reálném provozu, a to z 1,50 na 1,43.

Příloha II — Specifikace a omezení zkoušky emisí v reálném provozu

Zkouška emisí v reálném provozu musí odpovídat souboru specifikací a omezení stanovených v právních předpisech, shrnutých v **tabulce 3**.

Tabulka 3 – Specifikace a omezení zkoušek emisí v reálném provozu

Specifikace/parametry		Hodnoty
Celková doba jízdy		90 až 120 minut
Vzdálenost	Ve městě	Více než 16 km
	Mimo město	Více než 16 km
	Na dálnici	Více než 16 km
Složení jízdy	Ve městě	29–44 % vzdálenosti
	Mimo město	23–43 % vzdálenosti
	Na dálnici	23–43 % vzdálenosti
Průměrná rychlost	Ve městě	15–40 km/h
	Mimo město	60–90 km/h
	Na dálnici	Více než 90 km/h (více než 100 km/h po dobu alespoň 5 minut)
Užitečné zatížení		≤ 90 % maximální hmotnosti vozidla
Nadmořská výška	Mírná	0–700 metrů nad mořem
	Vyšší	700–1 300 metrů nad mořem
Rozdíl v nadmořské výšce		Ne více než 100 m rozdíl nadmořské výšky mezi začátkem a koncem zkoušky

⁷⁹ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 7. července 2016 (Úř. věst. L 175, 7.7.2016, s. 708).

⁸⁰ Nařízení Komise (EU) 2018/1832 ze dne 5. listopadu 2018 (Úř. věst. L 301, 27.11.2018, s. 1).

Kumulativní nárůst nadmořské výšky		1 200 metrů na 100 km
Okolní teplota	Mírná	0 až 30 °C
	Rozšířená	-7 až 0 °C a 30 až 35 °C
Procentuální podíl stání		6–30 % času ve městě
Maximální rychlost		145 km/h (160 km/h u 3 % jízdy po dálnici)
Použití pomocných systémů		Stejně jako na silnici (například automatický stop/start)

Zdroj: EÚD, na základě právních předpisů a práce ICCT.

Tým EÚD:

Tento informační dokument přijal senát I, který se zaměřuje na udržitelné využívání přírodních zdrojů a jemuž předsedá člen EÚD Nikolaos Milionis. Tento úkol vedl člen EÚD Samo Jereb a podporu mu poskytovali vedoucí kabinetu Kathrine Hendersonová a tajemnice kabinetu Jerneja Vrabičová, vyšší manažer Michael Bain, vedoucí úkolu Jindřich Doležal a dále Ernesto Roessing, João Nuno Coelho Dos Santos, Radostina Simeonovová a Joachim Otto. Jazykovou podporu zajišťoval Richard Moore.



Zleva doprava: João Nuno Coelho Dos Santos, Ernesto Roessing, Michael Bain, Jindřich Doležal, Samo Jereb, Jerneja Vrabičová.

Nesrovnalosti mezi údaji o emisích vozidel naměřenými v laboratorních podmínkách a v reálném provozu se staly ostře sledovanou kauzou během tzv. skandálu dieseldate, když v září 2015 vyšlo najevo, že skupina Volkswagen manipulovala s emisními systémy vozidel.

Tento informační dokument pojednává o opatřeních přijatých Evropskou unií a členskými státy a popisuje změny, které nastaly v systému měření emisí vozidel po září 2015. Cílem dokumentu není posoudit, zda přijatá a navržená opatření daný problém vyřešila.



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR



Úřad pro publikace

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

© Evropská unie, 2019

K jakémukoli použití či reprodukci fotografií nebo jiných materiálů, které nejsou chráněny autorskými právy Evropské

Titulní strana: © Evropská unie 2013 EP / Jennifer Jacquemart

Obrázky 2, 3, 4 a 5 (všechny upravené auditory EÚD): © Mezinárodní rada pro čistou dopravu.

Oprávnění: CC BY-SA 3.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>).