

Veźměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

# Aktuální problémy měření a uvádění spotřeby a emisí u osobních vozidel

Spotřeba paliva osobních automobilů společně s emisemi především oxidu uhličitého, které vozidla vypouští, je snad více než kdy jindy pro drobnohledem politické, odborné i laické části veřejnosti. Očekávání kladená různými stranami na měření spotřeby a emisí jsou přitom velmi různá a prakticky neslučitelná. Zatímco cílem zákonodárce je snaha umožnit porovnání „úspornosti“ a „šetrnosti“ vozidel při jejich výběru a tím vytvoření tlaku na snížení emisí a zároveň snaha nastavit maximální meze emisí, na straně uživatelů vozidel všeobecně panuje vysoká míra nespokojenosti s rozdíly mezi udávanou a skutečnou spotřebou a zároveň obava z dopadů snahy o snižování měřených emisí na výkony vozidel.

## GLATZOVA & Co.

Je pravdou, že rozdíly mezi udávanou a skutečnou spotřebou existují a jsou do jisté míry nevyhnutelné (není v silách výrobce vozidel ani nikoho jiného zajistit, aby všichni řidiči řídili stejným způsobem a stejně užívaná vozidla). Na druhou stranu nesou část viny i někteří výrobci a prodejci, kteří se snaží protichůdné zájmy zákazníků a zákonodárce vyřešit poněkud nefér metodami při měření spotřeby a pak vznikají aféry typu Dieseldate, nebo nemají vůli zákazníkům důvod rozdílných hodnot spotřeby vysvětlit.

Jak tedy měřené emise správně chápat a jak zajistit co největší relevanci naměřených hodnot? Především je třeba přiznat, že jakákoliv metodika měření, pokud má zajistit hodnoty umožňující vzájemné srovnání mezi modely bude nevyhnutelně jen „příkladem“ užití a nikdy nezajistí zcela reálné hodnoty spotřeby. Nikdy nezohlední ani ohromnou škálu podmínek provozu, která může v praxi nastávat, ani nekonečné možnosti využití toho kterého vozidla jeho uživateli. To však neznamená, že by se metodika měření neměla snažit nastavit takové podmínky, které budou co nejbližší obvyklým režimům provozu.

Dosavadní systém zjišťování spotřeby byl založen na metodice NEDC (tzv. „nový evropský jízdní cyklus“). Tato metodika, používaná na základě nařízení Komise (ES) č. 692/2008, vznikla původně v roce 1970 a naposledy byla aktualizována v roce 1997. Tedy navzdory slovu „nový“ ve svém názvu již tato metodika dnes poněkud zastarávala. NEDC byl mj. vytvářen původně pro éru lehčích, jinak užívaných a výkonově slabších vozidel, osazených zcela jinými technologiemi (např. výrazně méně maloobjemových přeplňovaných motorů apod.). Tento cyklus byl také stále častěji kritizován právě pro dnes již velmi nerealistické nastavení podmínek, protože byl relativně krátký,[1] prováděný v omezeném teplotním rozmezí a obsahuje příliš dlouhé a nereálné akcelerace či zpomalování. V rámci NEDC byl také vždy testován pouze jeden typ vozidla v dané modelové řadě a výrobci při něm přistupovali k „optimalizačním“ opatřením v podobě využití pneumatik s nízkým valivým odporem, jejich přefukování pro zmenšení valivého odporu apod. Je nasnadě, že za takových podmínek byly výsledky měření často velmi vzdáleny od hodnot, které uživatelé v praxi zažívali a zároveň to do určité míry kompromitovalo i zákonodárcem sledovanou možnost srovnání spotřeba emisí mezi modely. Srovnání jednotlivých verzí téhož modelu pak NEDC neumožňoval vůbec.

Jako odpověď na kritiku byla proto celosvětově vypracována metodika WLTP (tj. „celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla“), v Evropské unii zavedená nařízením Komise C(2017) 3521 („**Nařízení**“).[2]

Účelem WLTP je snížit právě zmíněné rozdíly mezi skutečně vnímanými spotřebami a spotřebou naměřenou podle jednotné metodiky. Metodika WLTP celkově přináší prodloužení testovacího cyklu, více jízdních režimů v jeho rámci, realističtější rozložení intervalů zrychlení a zpomalení a další úpravy testovacích podmínek a jízdních intervalů.[3] Především ale také zavádí zkoušení vozidla s různou výbavou ovlivňující jeho aerodynamické vlastnosti, hmotnost a tedy i spotřebu paliva.

I přestože je metodika WLTP jistě přesnější a modernější, nevyhne se ani ta některým kritickým připomínkám. Zachovány například zůstaly nešvary v podobě příliš pomalého zrychlování nebo zpomalování, nebo zcela chybí jakákoliv jízda do kopce.

Jakkoliv se zavedení měření WLTP jeví jako jednoznačně žádoucí a jako nutná korekce na měnící se potřeby využití automobilů, problémy přináší samotný přechod na tuto metodiku, a tedy zavádění nového cyklu a právní otázky s ním spojené. Hodnoty spotřeby a emisí zjištěné každou z obou metod jsou totiž vzájemně prakticky neporovnatelné.

Vedle Nařízení tedy vydala Komise i doporučení Komise (EU) 2017/948 („**Doporučení**“),[4] které by mělo upravovat podmínky nabízení nových vozidel spotřebitelům v kontextu informování spotřebitelů o spotřebě a emisích vozidel v období přechodu mezi NEDC a WLTP.

Jelikož jsou spotřeby a emise měřeny obvykle jako součást homologace daného modelu vozidla, nelze s ohledem na životní cyklus modelů vozidel předpokládat, že by mohly být všechny modely vozidel najednou přetestovány podle WLTP. Nařízení proto předpokládá postupný přechod měření, kdy od 1. září 2017 budou probíhat měření pro homologace nových modelů osobních automobilů již podle WLTP. Pro nové osobní automobily starých typů pak platí WLTP podle Nařízení od 1. září 2018 s dvanáctiměsíčním přechodným obdobím, takže od 1. září 2019 už musí být všechny nové vozy nabízené na území EU již ozkoušeny výhradně podle metodiky WLTP.

Doporučení (zdůrazněme jeho povahu nezávazného doporučení pro členské státy) radí zároveň státům, jak nastavit pravidla pro informování spotřebitelů prodejci vozidel. Bohužel doporučení není snadné v praxi vyhovět. Podle doporučení by do 31. prosince 2018 měly být všechny informační hodnoty pro spotřebitele uváděny dle NEDC (tedy dle předchozího testovacího cyklu) a od 1. ledna 2019 pak zase mají být všechny hodnoty uváděny již jen dle WLTP. Cílem doporučení je zajistit, že budou vždy v danou dobu uváděny plošně hodnoty podle jednoho z obou cyklů tak, aby byla zajištěna funkce srovnatelnosti hodnot. Jelikož WLTP se používá pro testování v rámci nových homologací od září 2017, je zřejmé, že pokud bychom měli vyhovět nařízení i doporučení zároveň, bude nezbytné po určitou dobu mj. přepočítávat hodnoty zjištěné v rámci testu podle WLTP „zpět“ na NEDC hodnoty. Po určitou dobu tak budou nevyhnutelně uváděny pro srovnání hodnoty, které prakticky nebyly naměřeny, ale byly je zpětně „odvozeny“ teoretickým přepočtem z hodnot skutečně zjištěných.

Komise sice v Doporučení dále „umožňuje“ (opět s přihlédnutím k nezávazné povaze Doporučení), aby u vozidel z výběhu sérií byly i po 1. lednu 2019 uváděny údaje dle NEDC, neexistuje-li odzkoušení dle WLTP, avšak s dovětkem, že vozidlo není dle WLTP testováno. V úplném kontrastu nakonec Doporučení dodává, že státy mohou i před 1. lednem 2019 nechat uvádět hodnotu WLTP, ale pouze jako tzv. doplňkovou informaci vedle povinných údajů dle NEDC.

Zcela logicky tak vyvstávají dotazy výrobců, importérů a prodejců vozidel, jak se k Nařízení a Doporučení postaví a nastavit si prodejní a propagační materiály. Uvedené nabývá na významu ve

světle skutečně závazných právních povinností a požadavků stanovených § 28 odst. 1 písm. m) a n) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích („**Zákon**“)[5]. Podle uvedeného ustanovení Zákona platí, že v propagačních a dalších materiálech k osobním automobilům musí být uváděny hodnoty spotřeby a emisí CO<sub>2</sub> obsažené v osvědčení o schválení typu vozidla, tedy osvědčení vydávaném při schvalování technické způsobilosti daného vozidla.

Problémem se tak stává navíc nedostatečná provázanost mezi prováděcími akty Komise (EU) a národní legislativou, která nedokáže dostatečně rychle reflektovat jedno nebo dvouleté přechodné lhůty založené evropskými předpisy a doporučením.

Vypořádání se všemi popsányi překážkami se může na první pohled zdát složité. Je důležité si nicméně uvědomit, z jakých předpisů vyplývají klíčové právní povinnosti v rámci prodeje vozidel. V rámci ČR je z pohledu výrobců, importérů a prodejců aut v rámci koncového prodeje víceméně jedinou vynutitelnou povinností jen “uvádění údaje obsaženého v osvědčení o schválení typu vozidla”.

Správným řešením je tak dle nás za současného stavu uvádět v propagačních, marketingových a dalších materiálech k vozidlům, případně na prodejních, údaje o vozidlu obsažené právě v tomto osvědčení o schválení typu vozidla, a to minimálně do doby změny zákona, přijetí prováděcího předpisu nebo přímo aplikovatelné unijní legislativy.

Samozřejmě je možné a dokonce vhodné uvést současně i údaj podle druhé z metodik (je-li k dispozici), společně s popisem obou cyklů a vyjasněním rozdílů či časového přechodu mezi nimi, přičemž z naší zkušenosti se většina výrobců přiklání právě k této variantě.

**Mgr. Michael Mráček**

[Glatzová & Co., s.r.o.](#)

Betlémský palác  
Husova 5  
110 00 Praha 1

Tel.: +420 224 401 440

Fax: +420 224 248 701

e-mail: [office@glatzova.com](mailto:office@glatzova.com)

---

[1] Test NEDC trvá celkem 1180 sekund. Vozidlo při něm ujede 11,06 kilometru, a to průměrnou rychlostí 33,6 km/h. Test se provádí pro podmínky provozu městského a mimo město.

[2] Nařízení Komise C(2017) 3521 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení (ES) č. 692/2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

[3] Test nově trvá 1800 sekund. Vozidlo při něm ujede 23,25 kilometru, a to průměrnou rychlostí 46,5 km/h. Test se provádí pro čtyři rychlostní intervaly, a to do 60/80/100 a 130 km/h. Test se také provádí na dynamometru.

[4] Doporučení Komise (EU) 2017/948 ze dne 31. května 2017 týkající se používání hodnot spotřeby paliva a emisí CO<sub>2</sub> schválených pro daný typ a měřených v souladu s celosvětově harmonizovaným zkušebním postupem pro lehká vozidla při zpřístupňování informací pro spotřebitele podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES (Úř. věst. L 142/100, 2.6.2017).

[5] Zákon č. [56/2001](#) Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. [168/1999](#) Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), v platném znění.

© EPRAVO.CZ - Sbíрка zákonů , judikatura, právo | [www.epravo.cz](http://www.epravo.cz)

## Další články:

- [Novinky z české a evropské regulace finančních institucí za měsíc únor 2026](#)
- [Digital Fairness Act a influencer marketing - cesta ke konci roztržitosti regulace?](#)
- [Novinky z české a evropské regulace finančních institucí za měsíc leden 2026](#)
- [IATA Travel & Cargo akreditace v letectví - v čem spočívají její výhody?](#)
- [Digital Omnibus o AI: návrh nařízení o zjednodušení pravidel pro umělou inteligenci](#)
- [Rozhodčí nálezy vydané ruskými rozhodčími soudy a jejich uznání a výkon na území EU](#)
- [Environmentální tvrzení společností v hledáčku EU: Jak se vyhnout greenwashingu a obstát v nové regulaci?](#)
- [AIFMD II v České republice: Schvalovací proces a co čeká investiční společnosti](#)
- [Novinky z české a evropské regulace finančních institucí za měsíc prosinec 2025](#)
- [GLP-1 v potravinářství: čekají nás v EU „GLP-1 friendly potraviny“?](#)
- [Rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie o předběžné otázce - C-386/23 ze dne 30. dubna 2025 - Prolomení zákazu uvádět zdravotní tvrzení týkající se rostlinných látek?](#)