KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 22.6.2005
COM(2005) 269 końcowy

KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

Realizacja strategii Wspólnoty mającej na celu zmniejszenie emisji CO_2 z samochodów: Piąty coroczny komunikat w sprawie skuteczności strategii

{SEC(2005) 826}

1. WSTĘP

Strategia Wspólnoty mająca na celu zmniejszenie emisji CO_2 z samochodów osobowych oraz poprawę oszczędności paliwa[1,2] oparta jest na trzech filarach: zobowiązaniach przemysłu samochodowego w sprawie poprawy oszczędności paliwa[3], w sprawie znakowania samochodów pod względem oszczędności paliwa[4] oraz w sprawie promowania ekonomiczności zużycia paliwa przez samochody przy pomocy środków fiskalnych. Zgodnie z art. 9 decyzji 1753/2000/WE[5] Komisja musi corocznie informować Radę i Parlament Europejski o skuteczności strategii[6].

Kamień węgielny strategii stanowią zobowiązania Europejskiego, Japońskiego i Koreańskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów do osiągnięcia do 2008/2009 r. całkowitej średniej wielkości emisji CO_2 przez park nowych samochodów osobowych wynoszącej 140 g CO_2/km (zmierzonej zgodnie z dyrektywą 93/116/WE). Zobowiązania muszą być spełnione głównie poprzez rozwój technologiczny wpływający na różne charakterystyki samochodów oraz zmiany rynkowe związane z tym rozwojem.

W oparciu o pozostałe dwa filary strategii Rada i Parlament Europejski określili jako cel strategii Wspólnoty osiągnięcie najpóźniej do 2010 r. średniej wielkości emisji CO_2 dla nowych samochodów osobowych wynoszącej 120 g CO_2/km.

Stosownie do wymagań w trakcie realizacji w roku 2003 podjęto lub zainicjowano następujące przeglądy:

Zgodnie ze zobowiązaniami w 2003 r. ACEA i JAMA dokonały przeglądu możliwości dodatkowych zmniejszeń CO_2 mając na *"...uwadze dalsze zbliżenie się do celu Wspólnoty, tj. 120 g CO_2/km, do roku 2012..."*

Zgodnie z art. 10 decyzji 1753/2000/WE dla roku 2003, dla którego wyznaczony został pośredni cel, coroczne komunikaty muszą podać, czy zmniejszenia osiągnięte przez ACEA JAMA wynikają z technicznych środków podjętych przez producentów, czy z innych środków, takich jak zmiany zachowania konsumentów (niezwiązane z technicznymi środkami podejmowany przez przemysł). I wreszcie, dobrowolne zobowiązania ACEA i JAMA zawierają obowiązek przeprowadzenia, na podstawie danych z 2003 r., wspólnego "Głównego Przeglądu".

---

1 COM(95) 689 wersja ostateczna.

2 Wnioski Rady z dnia 25.06.1996 r.

3 Zobowiązania zostały dokonane przez europejskie (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów - ACEA), japońskie (Japońskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów - JAMA) oraz koreańskie (Koreańskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów - KAMA) stowarzyszenia samochodowe.

4 Dyrektywa 1999/94/WE dotycząca dostępności informacji konsumenckich na temat oszczędności zużycia paliwa i emisji CO_2 odnośnie do sprzedaży nowych samochodów osobowych.

5 Decyzja 1753/2000/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca program monitorowania średnich właściwych emisji CO_2 z nowych samochodów osobowych.

6 Informacje dotyczące strategii Wspólnoty są również dostępne na internetowej stronie: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

Powyższe kwestie oraz niektóre inne związane z nimi sprawy są przedmiotem niniejszego komunikatu.

2. POSTĘP DOKONANY PRZEZ PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY ODNOŚNIE DO JEGO ZOBOWIĄZANIA

Strony sporządziły projekt i uzgodniły między sobą coroczne "Wspólne sprawozdania", po jednym dla każdego stowarzyszenia. Są one opublikowane i załączone do niniejszego komunikatu jako dokumenty SEC (patrz: załącznik).

Główne ustalenia dla okresu sprawozdawczego od 1995 do 2003 r. są następujące:

– Biorąc pod uwagę oficjalne dane Państw Członkowskich w roku 2003 średnie właściwe emisje CO_2 przez parki samochodowe wynoszą 163 g/km dla ACEA, 172 g/km dla JAMA i 179 g/km dla KAMA. Gdyby wziąć pod uwagę dane zebrane przez ACEA, jego średnie właściwe emisje CO_2 wyniosłyby 161 g/km. (patrz: tabela 1 w dodatku).

– W porównaniu do 1995 r. średnie właściwe emisje CO_2 zostały zmniejszone o 22 g/km lub 11,9 % w wypadku ACEA (24 g/km lub 13,0 %, jeśli użyć danych ACEA), 24 g/km lub 12,2 % dla JAMA oraz 18 g/km lub 9,1 % dla KAMA.

– W porównaniu do 2002 r. w roku 2003 r. wszystkie trzy stowarzyszenia obniżyły średnie właściwe emisje CO_2 ze swoich samochodów zarejestrowanych po raz pierwszy na rynku UE: ACEA o około 1,2 %[7], JAMA o około 1,0 % i KAMA około 2,2 %[8]. Od 1995 r. poprawa ekonomiczności zużycia paliwa dla samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym jest wyraźnie lepsza w porównaniu do pojazdów z silnikiem benzynowym i stały wzrost udziału pojazdów z silnikiem wysokoprężnym na unijnym rynku nowych samochodów osobowych istotnie przyczynił się do to ogólnego postępu osiągniętego do tej pory.

– JAMA i ACEA wykazują dobre postępy, choć wyniki ACEA i JAMA w 2003 r. są gorsze, jeśli porównać je z początkowymi latami. Jednak już w 2000 r. ACEA osiągnęło pośredni docelowy przedział przewidziany na rok 2003 i obecnie znajduje się poniżej dolnej granicy tego przedziału. JAMA od 2002 r. znajduje się w granicach pośredniego docelowego przedziału. Obydwa stowarzyszenia można uznać za zaawansowane.

– Postępy KAMA są nadal niezadowalające, choć w ciągu ostatnich 3 lat nadrabia ono zaległości. Istnieje realne ryzyko, że KAMA nie osiągnie swojego przewidzianego na 2004r. pośredniego docelowego przedziału 165 do 170 g/km, zważywszy że do zniwelowania różnicy 9 g/km pozostaje tylko jeden rok. Może to wpłynąć na całe podejście w sprawie CO_2[9]. Jednak KAMA ponownie potwierdziło swoje zobowiązanie

---

[7] Ta wielkość obniżenia jest oparta o dane ACEA za lata 2002 i 2003. Gdyby wziąć dane ECEA za 2002r. i oficjalne dane UE za 2003 r., to nie byłoby obniżenia. Jednak można założyć, że jest to spowodowane głównie zmianą w bazie danych. Jeśli porównać oficjalne dane UE za 2002 i 2003 r., to procentowe obniżenie jest w przybliżeniu takie samo, jak stwierdzone przy użyciu danych ACEA.

[8] Wszystkie dane za lata 2001, 2002 i 2003 są skorygowane o 0,7 % w celu uwzględnienia zmiany cyklu badań.

[9] Należy przypomnieć, że Rada poprosiła Komisję o "…niezwłoczne przedstawienie do rozpatrzenia wniosków, w tym również wniosków legislacyjnych, w razie gdyby na podstawie monitoringu i po

osiągnięcia swoich celów. To, że KAMA dokonało największego postępu w 2003 r., a także wprowadziło na rynek samochód osobowy o wartości emisji poniżej 120 g/km jest w tym kontekście dobrą wiadomością.

– Aby osiągnąć końcowy cel, tj. 140 g CO_2/km, niezbędne są dalsze wysiłki, gdyż średni roczny wskaźnik obniżenia musi zostać zwiększony. Jeśli wziąć pod uwagę wskaźnik obniżenia jako średnią za okres 1995-2008/9 r., to wyniesie on około 2 % lub około 3,5 g/km na rok. W latach pozostających do 2008/9 r. wskaźniki obniżenia muszą obecnie osiągnąć wartość średnią wynoszącą 2,8 % dla ACEA, 3,1 % dla JAMA i 3,6 % dla KAMA. Oczekiwano od początku, że średni wskaźnik obniżenia będzie wyższy w późniejszych latach. Jednak stwierdza się, że pozostające do zniwelowania różnice, wyrażone w postaci wymaganych rocznych wyników, wzrastają (patrz: tabela 2 w dodatku).

W 2003 r. całkowite średnie emisje CO_2 z nowych zarejestrowanych samochodów osobowych były niższe we wszystkich Państwach Członkowskich w porównaniu do roku 1995 i następnych lat w okresie 1995-2003 r. (patrz: rysunek 1 w dodatku). Jednak wskaźniki obniżenia różnią się nieco w zależności od kraju[10].

Wszystkie trzy stowarzyszenia zwiększyły udział samochodów z silnikiem wysokoprężnym w okresie sprawozdawczym (patrz: tabela 3). Stwarza to pewną obawę, jeśli chodzi o regulowane zanieczyszczenia. W 2003 r. coraz większa ilość producentów zgłaszała zamiar wyposażenia swoich samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym w filtr cząstek stałych. Ponadto, Komisja rozpoczęła prace nad granicznymi wartościami emisji EURO 5, które mają stać się obowiązujące około roku 2010. Można oczekiwać, że zaostrzone zostaną między innymi limity emisji cząstek stałych przez samochody osobowe z silnikiem wysokoprężnym. Patrząc na dalszą "dieselizację" unijnego parku samochodów osobowych należy wziąć pod uwagę rozwój tych wydarzeń.

3. WYKONANIE DECYZJI 1753/2000/WE

Ta dotycząca monitorowania decyzja weszła w życie dnia 30 sierpnia 2000 r. Począwszy od 2002 r. dane zebrane na podstawie tej decyzji służą jako oficjalne dane do monitorowania dobrowolnych zobowiązań. Wcześniej do monitorowania używano danych dostarczonych przez stowarzyszenia.

Jednak, gdy stają się dostępne oficjalne dane UE powstaje brak ciągłości pomiędzy poprzednimi seriami danych. Zmiana źródła danych ujawniła pewne niewielkie różnice pomiędzy nimi. W 2003 r. podjęto dalsze wysiłki w celu zidentyfikowania przyczyn obserwowanych różnic. Ogólnie biorąc, różnice pomiędzy oficjalnymi danymi a danymi dostarczonymi przez stowarzyszenia jest bardzo mała, np. rzędu 1% lub mniej. Tym niemniej, prace nad jakością danych będą kontynuowane i spodziewane jest, że na dłuższą metę różnice pomiędzy danymi powinny zmniejszyć się.

---

konsultacji ze stowarzyszeniami stało się oczywiste, że jedno lub więcej stowarzyszeń nie dotrzymuje dokonanych zobowiązań" (wnioski Rady z października 1999 r.).

10 Nie można podać wielkości dla Grecji i Finlandii za 1995 r., gdyż nie ma dostępnych danych

4. "GŁÓWNY PRZEGLĄD" ORAZ PRACE NAD ART. 10 DECYZJI 1753/2000/WE

Dobrowolne zobowiązania zmniejszenia emisji CO_2 przez nowe samochody zawierają obowiązek przeprowadzenia "Głównego Przeglądu" w oparciu o dane z 2003 r. (w wypadku KAMA – dane z 2004 r.). Ten Główny Przegląd powinien objąć "*…wyniki obniżenia emisji CO_2 do roku kalendarzowego 2003 włącznie, w tym porównanie średniej wartości dla parku samochodowego dla tegoż roku z szacowanym docelowym przedziałem.*" Ponadto powinien on wziąć pod uwagę początkowe oczekiwanie, że *"...Obniżanie emisji CO_2 nie będzie liniowe; jego tempo będzie zależeć zwłaszcza od terminu dostępności na rynku odpowiednich paliw, jak również od czasu wdrażania nowych technologii i produktów oraz ich wejścia na rynek. Zatem spodziewane jest, że przebieg obniżania będzie początkowo stosunkowo wolny, a później nabierze tempa."*

Niektóre spośród tych kwestii są również przedmiotem art. 10 decyzji 1753/2000/WE, która wymaga, aby: *"...Sprawozdania za lata celów pośrednich oraz za rok celu końcowego wskażą, czy obniżenia są wynikiem technicznych środków podjętych przez producentów, czy innych środków, takich jak zmiany zachowania konsumentów."*

Ponieważ oceny, które mają być przeprowadzone w ramach "Głównego Przeglądu" oraz na podstawie art. 10 częściowo pokrywają się, przeprowadzone zostały wspólne oceny przez Komisję oraz, odpowiednio, ACEA i JAMA. Prace te były oparte o umowę na usługę[11]. W ocenie wzięto pod uwagę dwa zasadnicze pytania:

(1) Czy istniały przeszkody, które utrudniły ACEA lub JAMA wypełnienie jego zobowiązania lub które spowodowały, że osiągnęło ono wyniki gorsze od spodziewanych?

(2) Czy istniały czynniki inne niż rozwój technologiczny, które spowodowały obniżenia właściwych emisji CO_2 przez nowe samochody osobowe?

Odpowiedzi na te pytania mają decydujące znaczenie dla ustalenia, czy obserwowane obniżenia emisji CO_2 do roku 2003 włącznie należy zaliczyć w pełni na poczet wypełnienia zobowiązań, czy nie.

Wspólne oceny doprowadziły do następujących wniosków:

(a) Zmniejszenie właściwych emisji CO_2 zostało osiągnięte w przeważającej mierze poprzez rozwój technologiczny. Obserwowane zmiany rynkowe nie wpłynęły istotnie na emisje CO_2. W każdym razie, bardzo trudno jest odróżnić zmiany rynkowe spowodowane przez technologię od zmian rynkowych spowodowanych innymi czynnikami, np. ogólnym zachowaniem konsumentów, sytuacją ekonomiczną, cenami paliw, środkami fiskalnymi, dostępnością informacji konsumenckich, głównie z dwóch powodów: zmiany rynkowe obserwowane w latach od 1995 do 2003 są stosunkowo małe i rozwiązania technologiczne mające wpływ na emisje CO_2 przeniknęły praktycznie do wszystkich kategorii pojazdów.

---

[11] Niemiecki Lotniczy i Kosmiczny - Instytut Badań Transportu: "*Przygotowanie przeglądu zobowiązania producentów samochodów do zmniejszenia emisji CO_2 z pojazdów M1 za rok 2003*".

(b) Wszystkie stosowne przedsięwzięcia określone w zobowiązaniach ACEA i JAMA odnośnie do emisji CO_2 zostały wykonane, a w niektórych wypadkach wykonano je ponad plan.

(c) Założenia wymienione przez ACEA i JAMA w ich odnośnych zobowiązaniach zostały spełnione i środowisko, w którym działają ich członkowie nie przeszkodziło ACEA i JAMA w wypełnieniu ich zobowiązań.

(d) ACEA i JAMA zwróciły uwagę na szereg punktów istotnych dla osiągnięcia celu, tj. wielkości 140 g CO_2/km.

W podsumowaniu ACEA, JAMA i Komisja stwierdzają, że dwa stowarzyszenia wypełniły w okresie od 1998 do 2003 r. wszystkie obowiązki przedstawione w ich zobowiązaniach.

Należy podkreślić, że stwierdzenia te uwydatniły również jeszcze jeden aspekt realizacji strategii: nieistotny wpływ środków podejmowanych w ramach pozostałych dwóch filarów: znakowania i środków fiskalnych.

Wspólne wnioski z prac w ramach "Głównego Przeglądu"/artykułu 10 są załączone do odpowiednich wspólnych sprawozdań ACEA i JAMA.

5. PRZEGLĄDY ACEA I JAMA POD KĄTEM DALSZEGO ZBLIŻENIA SIĘ DO WSPÓLNOTOWEGO CELU 120 G/KM

Zgodnie z tekstem zobowiązań oraz zaleceniami Komisji zatwierdzającymi te zobowiązania[12] ACEA i JAMA winny w 2003 r. *"... dokonać przeglądu możliwości dodatkowego obniżenia CO_2 mając na uwadze dalsze zbliżenie się do celu Wspólnoty, tj. 120 g CO_2/km, do roku 2012"*. Zarówno ACEA, jak i JAMA przedstawiły wynik swoich przeglądów w grudniu 2003r. (przegląd KAMA odbył się zgodnie z planem w 2004 r.). W swoich dokumentach stanowiskowych ACEA i JAMA stwierdzają, że choć istnieją technologiczne możliwości osiągnięcia wspólnotowego celu 120 g CO_2/km do 2012 r., to związane z tym koszty są odstręczające. Również wypaczenia rynkowe i negatywne wpływy na europejską gospodarkę byłyby znaczne. Uważają one, że zmniejszenia emisji CO_2 odpowiadające celowi Wspólnoty mogłyby być osiągnięte w sposób bardziej efektywny kosztowo przy zastosowaniu zintegrowanego podejścia z udziałem przemysłu samochodowego i innych graczy, w tym organów publicznych, dostawców oleju/paliwa, sektora rolniczego, klientów, itp. Tym niemniej, ACEA zasygnalizowało wstępnie, że dalsze zmniejszenie o 5 % średniej emisji CO_2 przez park nowych pojazdów w okresie od 2008 do 2012 r. (równe docelowej wielkości około 133 g CO_2/km) byłoby wykonalne poprzez udoskonalenia w technologiach pojazdów.

W rzeczywistości, oprócz trzech filarów strategii realnych jest jeszcze kilka innych opcji wspomagających strategię Wspólnoty, które mogą przyczynić się do zmniejszenia emisji CO_2 z samochodów pasażerskich. Ogólnie biorąc, zamierzeniem Komisji jest osiągnięcie celu Wspólnoty, tj. 120 g CO_2/km, w "zrównoważony sposób" przy uwzględnieniu trzech filarów określonych przez Radę z Gothenburga (aspektu środowiskowego, społecznego i ekonomicznego).

---

[12] Zalecenia Komisji 1999/125/WE, 2000/303/WE i 2000/304/WE.

W świetle tych dokumentów stanowiskowych Komisja postanowiła, że przeprowadzona zostanie wspólna ocena z udziałem Komisji, głównych zainteresowanych oraz krajowych ekspertów i konsultantów w celu rozstrzygnięcia dwu następujących kluczowych kwestii:

(1) Koszty i możliwości technologii oraz innych środków w zakresie zmniejszenia emisji CO_2

(2) Ocena wpływu scenariuszy polityki zmniejszania emisji CO_2 z samochodów osobowych w UE

W tym celu przeprowadzone zostaną oceny techniczne i ekonomiczne wsparte modelowaniem komputerowym. Wyniki tych prac zostaną włączone do przeprowadzanej przez Komisję oceny wpływu, która ma zostać rozpoczęta do połowy 2005 r. W oparciu o wyniki tej oceny wpływu Komisja zamierza przedstawić Radzie i Parlamentowi Europejskiemu wniosek dotyczący osiągnięcia docelowej wielkości 120 g CO_2/km mniej więcej pod koniec 2005 r.

6. WYKONANIE DYREKTYWY 1999/94/WE

Wszystkie Państwa Członkowskie wykonały dyrektywę 1999/94/WE[13] w sprawie dostępności informacji konsumenckich na temat ekonomiczności zużycia paliwa i emisji CO_2. Zgodnie z art. 9 Państwa Członkowskie musiały do 31 grudnia 2003 r. złożyć sprawozdanie w sprawie skuteczności dyrektywy. Komisja otrzymała 14 sprawozdań, które są obecnie oceniane. Wstępne wyniki pokazują, że:

– Ogólnie, skuteczność dyrektywy wydaje się być niska; nie można było na razie zauważyć istotnego wpływu na decyzje konsumentów.

– Wyjątkiem od tego ogólnego obrazu wydają się zastosowane w 2002 r. w Niderlandach systemy zwrotów, które zostały dobrze przyjęte przez konsumentów i wykazały niezwykły wpływ na decyzje zakupu pojazdów.

Można spodziewać się, że na podstawie tej oceny Komisja zgłosi zmiany do dyrektywy mając ogólnie na celu poprawę skuteczności dyrektywy.

7. PRACE NAD ŚRODKAMI FISKALNYMI

W roku 2002 Komisja opublikowała komunikat w sprawie środków fiskalnych, a w szczególności w sprawie opodatkowania samochodów osobowych w UE[14]. Komunikat zawierał szereg opcji polityki dla przyszłego działania i miał na celu otwarcie konsultacji z Państwami Członkowskimi, Parlamentem Europejskim, przemysłem samochodowym oraz innymi ważnymi zainteresowanymi stronami. Oprócz tych konsultacji, Komisja jest w końcowym stadium przygotowywania propozycji ustawodawczej, która ma zostać przedstawiona w czerwcu 2005 r.

---

13 Dz.U. L 12, 18.01.2000, str. 16.

14 COM(2002) 431 wersja ostateczna.

8. INNE ZWIĄZANE ŚRODKI

We wnioskach Rady ds. Środowiska z dnia 10 października 2000 r. Komisja proszona jest o zbadanie środków zmniejszenia emisji odnośnie do "Lekkich pojazdów do eksploatacji handlowej" (LCV, pod względem technicznym odpowiadających pojazdom kategorii N_1[15]) oraz przewoźnych systemów klimatyzacyjnych używanych w samochodach osobowych[16].

Jeżeli chodzi o LCV, Rada i Parlament przyjęli dyrektywę 2004/3/WE zmieniającą dyrektywy Rady 70/156/EWG i 80/1268/EWG odnośnie do pomiaru emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa przez pojazdy N_1[17]. Dyrektywa ta podaje informacje na temat emisji CO_2 z pojazdów tej kategorii. Komisja kontynuuje swoje prace w tej dziedzinie. Ogłosiła ona przetarg na poprawę protokołu pomiarowego zmienionej dyrektywy 80/1268/EWG oraz dalsze rozwinięcie oceny opcji polityki dla zmniejszania emisji z pojazdów kategorii N_1.

W odniesieniu do przewoźnej klimatyzacji Komisja ogłosiła przetarg na opracowanie efektywnej kosztowo procedury pomiarowej, która ma być włączona do dyrektywy 80/1268/EWG lub do innego stosownego oficjalnego dokumentu. Komisja szczegółowo oceni sprawę po zawarciu umowy.

9. WNIOSKI

Wspólnotowa strategia zmniejszania emisji CO_2 z samochodów osobowych i poprawy oszczędności paliwa ma na celu osiągnięcie najpóźniej do roku 2010 wielkości średniej właściwej emisji CO_2 dla samochodów osobowych nowo zarejestrowanych we Wspólnocie wynoszącej 120 g CO_2/km. Właściwa wartość CO_2/km osiągnięta w roku kalendarzowym 2003 wynosiła 164 g CO_2/km[18], co w porównaniu do wartości 186 g CO_2/km w roku 1995, będącym referencyjnym rokiem strategii Wspólnoty, oznacza zmniejszenie o około 12 %. Oceny przeprowadzone w ramach "Głównego Przeglądu" i na podstawie art. 10 decyzji 1753/2000/WE pokazują, że ACEA i JAMA w okresie od 1998 do 2003 r. wypełniły wszystkie obowiązki określone w ich zobowiązaniach. Przemysł samochodowy wniósł przez to spory wkład do unijnej strategii mającej na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych oraz do realizacji jej celów zmniejszenia emisji, wynikających z protokołu z Kioto.

Aby osiągnąć końcowy cel zobowiązań (140 g CO_2/km) wszystkie trzy stowarzyszenia muszą zwiększyć swoje wysiłki. Na podstawie wspólnych sprawozdań Komisja nie ma powodu sądzić, aby JAMA nie miała wywiązać się ze swojego zobowiązania. ACEA osiągnęło w 2000 r. swój przejściowy cel przewidziany na rok 2003 i wyraziło swoją mocną determinację, aby dołożyć wszelkich możliwych starań w celu wywiązania się ze swojego zobowiązania

---

15 Pojazdy N1 są zdefiniowane jako pojazdy używane do przewożenia towarów i posiadające masę nieprzekraczającą 3,5 tony.

16 Rada ds. Środowiska z dnia 10 października 2000 r. stwierdziła, że
"W dziedzinie polityki transportowej Rada prosi Komisję o zbadanie i przygotowanie środków w następujących obszarach uwzględniając tempo wzrostu emisji z sektora transportowego, a także potrzebę odzwierciedlenia kosztów społecznych i środowiskowych dla każdego rodzaju transportu, jak określono również w sprawozdaniu do Rady Europejskiej w Helsinkach:
- zmniejszenie emisji CO_2 z pojazdów, w szczególności zmniejszenie emisji CO_2 z pojazdów do lekkiej eksploatacji
- zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych (GHG) z klimatyzacji w pojazdach".

17 Dziennik Urzędowy L 49 , 19.2.2004 str. 36 - 41 dyrektywa 2004/3/WE.

18 Wielkość oparta o oficjalne dane UE.

odnośnie do CO_2, lecz nie mogło już potwierdzić ostatecznego oświadczenia podanego w poprzednich sprawozdaniach. Komisja podkreśla znaczenie zrealizowania celu, który jest możliwy do osiągnięcia. Jeśli chodzi o KAMA, to nie ma realnej obawy. Zostało to wyraźnie przekazane KAMA, które jednakże powtórnie wyraziło swoją determinację, aby osiągnąć cele, do których się zobowiązało.

Choć transpozycja prawna dyrektywy 1999/94 jest już zakończona, to prace nad jej skutecznością sygnalizują istotne wady. Jest oczywiste, że muszą zostać podjęte środki w celu wzmocnienia tego filara, jak również filara związanego ze środkami fiskalnymi, jeśli docelowa wielkość 120 g/km ma być osiągnięta w 2010 r.

Dokumenty stanowiskowe przedstawione w 2003 r.[19] przez ACEA i JAMA jako wynik ich przeglądów możliwości dalszego zbliżenia się do wspólnotowego celu, tj. 120 g CO_2/km do roku 2012 sygnalizują, że stowarzyszenia nie widzą możliwości osiągnięcia tego celu w sposób efektywny kosztowo przy pomocy technicznych środków. Komisja przeprowadzi swoją własną ocenę i przedstawi Radzie i Parlamentowi wniosek w drugiej połowie 2005 r.

Komisja kontynuuje swoje prace dotyczące emisji CO_2 z lekkich pojazdów do eksploatacji handlowej oraz emisji CO_2 w wyniku używania przewoźnej klimatyzacji.

[19] W 2003 r. dla ACEA i JAMA, w 2004 r. dla KAMA.

Dodatek

Tabela 1: Średnie właściwe emisje CO_2 przez nowe samochody osobowe według rodzaju paliwa, dla każdego stowarzyszenia i Unii Europejskiej

	CO_2 (g/km)									
	1995	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001(3)**	**2002(3)**	**2003(3)**	**Zmiana 95/03 [%](4)**
ACEA										
Benzyna	188	186	183	182	180	177	172	172/171 (5)	171/170(5)	-9,0 / -9,6 % (6)
Olej napędowy	176	174	172	167	161	157	153	155/152 (5)	154/152(5)	-12,5 / -13,6 %(6)
Wszystkie paliwa (1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**165**	**165/163 (5)**	**163/161(5)**	**-11,9 / -13 %(6)**
JAMA										
Benzyna	191	187	184	184	181	177	174	172	170	-11,0 %
Olej napędowy	239	235	222	221	221	213	198	180	177	-25,9 %
Wszystkie paliwa (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**178**	**174**	**172**	**-12,2 %**
KAMA										
Benzyna	195	197	201	198	189	185	179	178	171	-12,3 %
Olej napędowy	309	274	246	248	253	245	234	203	201	-35,0 %
Wszystkie paliwa (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**187**	**183**	**179**	**-9,1 %**
UE-15(2)										
Benzyna	189	186	184	182	180	178	173	172	171	-9,5 %
Olej napędowy	179	178	175	171	165	163	156	157	157	-12,3 %
Wszystkie paliwa (1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**167**	**166**	**164**	**-11,8 %**

(1) Tylko pojazdy o napędzie benzynowym i wysokoprężnym, inne paliwa i statystycznie niezidentyfikowane pojazdy nie powinny znacząco wpływać na te średnie.

(2) Nowe samochody osobowe wprowadzone na rynek UE przez producentów nieobjętych zobowiązaniami nie wpłynęłyby znacząco na średnią UE.

(3) Wielkości dla lat 2001, 2002 i 2003 są skorygowane o 0,7 % w celu uwzględnienia zmiany w cyklu napędowym. Dla 2002 i 2003 r. wzięto dane dostarczone przez Państwa Członkowskie.

(4) Wartości procentowe obliczono na podstawie niezaokrąglonych wielkości CO_2.

(5) Pierwsza wielkość jest oparta o dane otrzymane od Państw Członkowskich; druga wielkość oparta jest o dane otrzymane od ACEA.

(6) Pierwsza wielkość jest oparta o dane za 2003 r. otrzymane od Państw Członkowskich oraz dane za 1995 r. otrzymane od ACEA; druga wielkość jest oparta wyłącznie o dane otrzymane od ACEA.

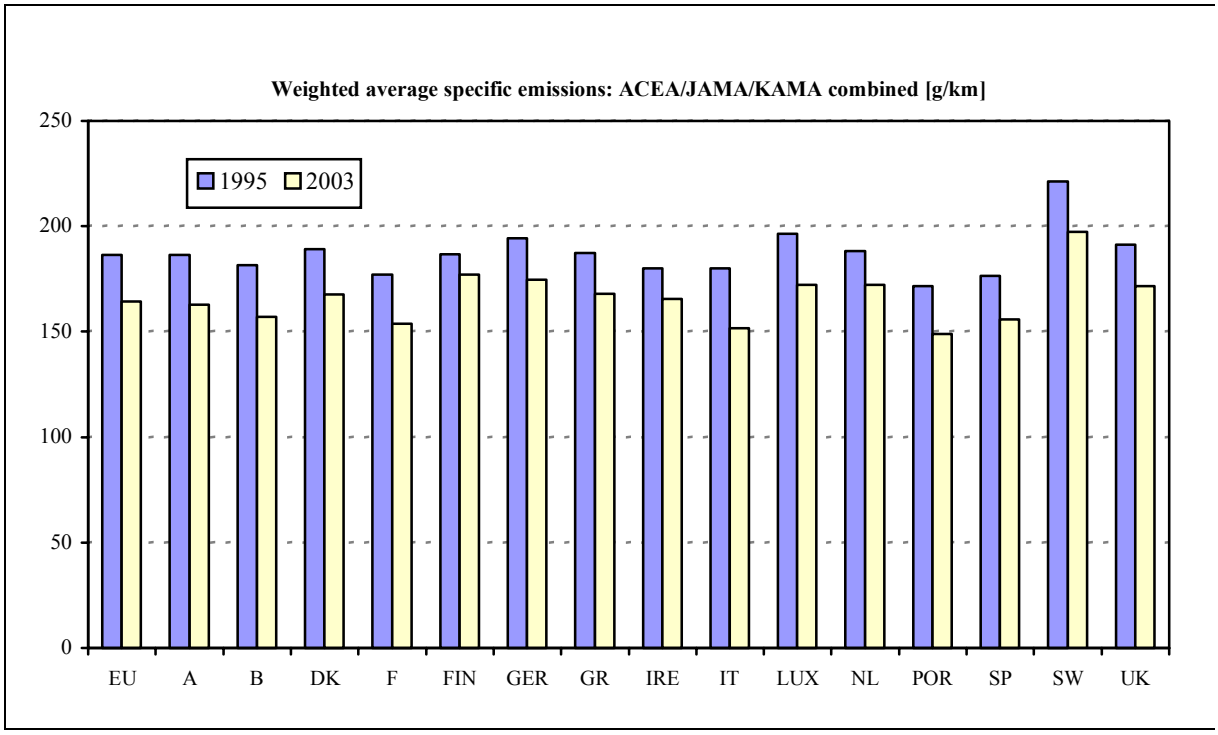
(7) Otrzymane od ACEA wielkości podane w niniejszym komunikacie obejmują Rover/MG. Jednakże ponieważ Rover/MG – który początkowo był objęty zobowiązaniem jako część BMW – nie jest już członkiem ACEA, ACEA stwierdziło, że stowarzyszenie nie może brać odpowiedzialności za wyniki odnośnie do CO_2 uzyskane przez Rover do 2008 r.

Tabela 2: Osiągnięcie celu 140g/km w latach 2008/2009

			Cel 140g/km: różnica			
			Ogółem		Na rok	
	1995	2003	% od 2003 do 2008/9	g/km od 2003 do 2008/9	% od 2003 to 2008/9	g/km od 2003 do 2008/9
ACEA wszystkie paliwa*	**185**	**163/161**	14,1/ 13	23 / 21	2,8 / 2,6	4,6 / 4,2
JAMA wszystkie paliwa **	**196**	**172**	18,6	32	3,1	5,3
KAMA wszystkie paliwa **	**197**	**179**	21,8	39	3,6	6,5

** Pierwsza wielkość jest oparta o dane Państw Członkowskich; druga wielkość jest oparta o dane ACEA*
***Oparte o dane Państw Członkowskich*

Rysunek 1: Średnie właściwe emisje CO_2 przez nowe samochody osobowe w UE i w Państwach Członkowskich w 1995 i 2003 r. (średnie ważone oparte o dane dla pojazdów wysokoprężnych i benzynowych)[20]



Dane za 1995 r. dostarczone przez stowarzyszenia; za 2003 r. przedstawione są oficjalne dane UE
Dane za 2003 r. są skorygowane o 0,7 % w celu uwzględniania zmiany cyklu

[20] Dane UE za 1995 r. nie zawierają danych dla Grecji i Finlandii ze względu na niedostateczność dostępnych danych. Dla roku 2003 te dwa Państwa Członkowskie są ujęte.

Tabela 3: Tendencje w składzie nowych samochodów rejestrowanych na rynku, dla każdego stowarzyszenia i UE

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Zmiana '95-03' (2)
Benzyna	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	52,4%	-21,0
Olej napędowy	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	47,5%	23,5
Wszystkie paliwa	10241651	10811011	11226009	11935533	12518260	12217744	12552498	11649782	11533323	12,6%
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**Zmiana '95-03' (2)**
Benzyna	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	71,8%	-10,3
Olej napędowy	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	28,2%	18,7
Wszystkie paliwa	1233975	1342144	1510818	1666816	1716048	1667987	1520643	1501937	1703960	38,1%
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**Zmiana '95-03' (2)**
Benzyna	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	73,9%	-14,0
Olej napędowy	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	26,1%	24,5
Wszystkie paliwa	169060	236454	275453	373230	463724	491244	396792	325436	427341	152,8%
UE-15 (1)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**Zmiana '95-03' (2)**
Benzyna	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	55,4%	-19,1
Olej napędowy	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	44,4%	22,2
Wszystkie paliwa (3)	11644686	12389609	13012280	13975579	14698032	14376975	14469933	13477155	13664624	17,3%

(1) Nowe samochody osobowe wprowadzone na rynek UE przez producentów, którzy nie są objęci zobowiązaniami nie wpływają znacząco na wielkości.

(2) Zmiana w okresie od 1995 do 2003 r. dla samochodów o napędzie benzynowym i wysokoprężnym stanowi zmianę bezwzględnego udziału każdego rodzaju paliwa w całkowitej ilości rejestracji. Zmiana dla wszystkich samochodów oznacza bezwzględny wzrost lub zmniejszenie ilości nowych rejestracji. Zmiana całkowitej ilości samochodów stanowi wzrost liczby nowych rejestracji w UE-15 w ciągu tego okresu.

(3) Sumy obejmują statystycznie niezidentyfikowane pojazdy oraz pojazdy używające "innych rodzajów paliwa".

(4) Dla 2002 i 2003 r. wzięto dane dostarczone przez Państwa Członkowskie.

ZAŁĄCZNIK (SEC(2005) 826)

(1) Monitorowanie zobowiązania ACEA w sprawie zmniejszenia emisji CO_2 z samochodów osobowych (2003), wspólne sprawozdanie Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów i Służb Komisji, wersja ostateczna z 5.10.2004 r.

(2) Monitorowanie zobowiązania JAMA w sprawie zmniejszenia emisji CO_2 z samochodów osobowych (2003), wspólne sprawozdanie Japońskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów i Służb Komisji, wersja ostateczna z 5.10.2004 r.

(3) Monitorowanie zobowiązania KAMA w sprawie zmniejszenia emisji CO_2 z samochodów osobowych (2003), wspólne sprawozdanie Koreańskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów i Służb Komisji, wersja ostateczna z 5.10.2004 r.

Załączniki są dostępne wyłącznie w języku angielskim