KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 22.6.2005
KOM(2005) 269 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

Vykonávanie stratégie Spoločenstva na znižovanie emisií CO_2 z automobilov: Piate výročné oznámenie o účinnosti stratégie

{SEK(2005) 826}

1. ÚVOD

Stratégia Spoločenstva na znižovanie emisií CO_2 pochádzajúcich z osobných automobilov a zlepšovanie spotreby palív[1,2] spočíva na troch pilieroch: na záväzkoch automobilového priemyslu v oblasti zdokonaľovania spotreby palív[3], na označovaní automobilov podľa spotreby paliva[4] a na podpore účinnosti využitia palív v automobiloch fiškálnymi opatreniami. Podľa článku 9 rozhodnutia 1753/2000/ES[5] musí Komisia každoročne informovať Radu a Európsky parlament o účinnosti stratégie[6].

Základnými kameňmi stratégie sú záväzky združení európskych, japonských a kórejských výrobcov automobilov dosiahnuť do roku 2008/2009 priemernú úroveň emisií CO_2 všetkých nových osobných automobilov vo výške 140 g CO_2/km (meranú v súlade so smernicou 93/116/ES). Ciele týchto záväzkov sa musia dosiahnuť najmä prostredníctvom technického vývoja zameriavajúceho sa na rozličné charakteristiky automobilov a vplyvom zmien na trhu súvisiacich s technickým vývojom.

Rada a Európsky parlament stanovili ako cieľ stratégie Spoločenstva, ktorý sa má dosiahnuť najneskôr do roku 2010, priemernú hodnotu emisií CO_2 pochádzajúcich z nových osobných automobilov vo výške 120 g CO_2/km, pričom sa opierali aj o ostatné dva piliere stratégie.

V roku 2003 sa v súlade s požadovaným postupom uskutočnili alebo iniciovali nasledovné prieskumy:

Združenia ACEA a JAMA preskúmali v roku 2003 v súlade so svojimi záväzkami možnosť ďalšieho zníženia emisií CO_2 so *„…zámerom pokročiť v napĺňaní cieľa Spoločenstva vo výške 120 g CO_2/km do roku 2012…“*

Podľa článku 10 rozhodnutia 1753/2000/ES sa má v oznámeniach predkladaných každý rok uviesť, či zníženie dosiahnuté združeniami ACEA a JAMA s ohľadom na prechodný cieľový rok 2003 sú spôsobené technickými opatreniami výrobcov alebo inými opatreniami, ako sú zmeny v správaní spotrebiteľov (nesúvisiace s technickými opatreniami výrobcov). Dobrovoľné záväzky združení ACEA a JAMA obsahujú tiež povinnosť vykonať spoločný „rozsiahly prieskum“ na základe údajov z roku 2003.

Toto oznámenie sa zaoberá načrtnutými otázkami a niektorými súvisiacimi záležitosťami.

---

1 KOM(95) 689 konečná verzia.

2 Závery Rady z 25.6.1996.

3 Záväzky prijalo európske (Európske združenie výrobcov automobilov - ACEA), japonské (Japonské združenie výrobcov automobilov - JAMA) a kórejské (Kórejské združenie výrobcov automobilov - KAMA) združenie výrobcov automobilov.

4 Smernica 1999/94/ES o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO_2 pri predaji nových osobných automobilov.

5 Rozhodnutie 1753/2000/ES Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovuje systém na monitorovanie priemerných špecifických emisií CO_2 pochádzajúcich z nových osobných automobilov

6 Informácie o stratégii Spoločenstva sa nachádzajú aj na webovej stránke: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

2. POKROK AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU S OHĽADOM NA JEHO ZÁVÄZKY

Každé združenie pripravilo výročnú „spoločnú správu“, ktorú odsúhlasili zainteresované strany. Správy sú pripojené k tomuto oznámeniu ako dokumenty SEC (pozri prílohu).

Hlavné zistenia za obdobie rokov 1995 až 2003 predstavujú tieto skutočnosti:

– Na základe oficiálnych údajov členských štátov z roku 2003 dosiahli združenia nasledovné priemerné špecifické emisie CO_2 pochádzajúce z automobilov ich vozových parkov: ACEA vo výške 163 g/km, JAMA vo výške 172 g/km a KAMA vo výške 179 g/km. Ak by sa použili údaje združenia ACEA, jeho priemerné špecifické emisie CO_2 by dosiahli úroveň 161 g/km. (pozri tabuľku 1 v dodatku).

– V porovnaní s rokom 1995 sa priemerné špecifické emisie CO_2 združenia ACEA znížili o 22 g/km alebo o 11,9 % (o 24 g/km alebo o 13,0 %, ak by sa použili údaje ACEA), zníženie o 24 g/km alebo o 12,2 % dosiahlo združenie JAMA a o 18 g/km alebo o 9,1 % združenie KAMA.

– Všetky tri združenia znížili v roku 2003 priemerné špecifické emisie CO_2 pochádzajúce z ich automobilov novoregistrovaných na trhu EÚ v porovnaní s rokom 2002 takto: ACEA o približne 1,2 %[7], JAMA o približne 1,0 % a KAMA o približne 2,2 %[8]. Zdokonalenie účinnosti využitia paliva je od roku 1995 zjavne lepšie v naftových osobných automobiloch než v benzínových automobiloch a stále zvyšovanie podielu naftových automobilov na trhu nových osobných vozidiel EÚ významne prispelo k celkovým doteraz dosiahnutým výsledkom.

– Združenia JAMA a ACEA vykazujú dobrý pokrok, i keď sú ich výsledky v roku 2003 horšie než v prvých rokoch. Združenie ACEA však dosiahlo rozsah stanovený ako prechodný cieľ na rok 2003 už v roku 2000 a teraz sa nachádza pod úrovňou spodnej hranice tohto rozsahu. JAMA zotrváva od roku 2002 vo vnútri rozsahu stanoveného ako prechodný cieľ. Dá sa povedať, že obe združenia sú na dobrej ceste v napĺňaní záväzkov.

– Pokrok združenia KAMA je ešte stále neuspokojivý, i keď v posledných troch rokoch združenie vyrovnáva svoje zaostávanie. Existuje reálne riziko, že KAMA nedosiahne svoj prechodný cieľový rozsah pre rok 2004 vo výške 165 až 170 g/km z pohľadu toho, že na odstránenie rozdielu vo výške 9 g/km mu zostáva už len rok. To by mohlo ovplyvniť celý prístup k emisiám CO_2[9]. Združenie KAMA však opätovne potvrdilo odhodlanie splniť svoje záväzky. V tejto súvislosti je dobrou správou skutočnosť, že najväčší pokrok dosiahlo v roku 2003 a tiež to, že na trh uviedlo osobný automobil s úrovňou emisií nižšou ako 120 g/km.

---

7 Tento údaj o znížení vychádza z dát združenia ACEA za roky 2002 a 2003. Ak by sa vychádzalo z údajov ACEA za rok 2002 a z oficiálnych údajov EÚ za rok 2003, zníženie by sa nepreukázalo. Dá sa však predpokladať, že je to najmä zmenou v databáze. Ak sa však porovnajú oficiálne údaje EÚ za roky 2002 a 2003, percentuálne zníženie je približne rovnaké ako pri použití dát ACEA.

8 Všetky údaje za roky 2001, 2002 a 2003 sú opravené o 0,7 % s ohľadom na zmenu jazdného cyklu.

9 Je potrebné pripomenúť, že Rada vyzvala Komisiu „…predložiť na posúdenie návrhy, vrátane legislatívnych návrhov, ihneď po tom, keď by sa na základe monitorovania alebo po konzultáciách so združeniami preukázalo, že jedno alebo viac združení už nestojí za záväzkami, ktoré prijalo“ (závery Rady z októbra 1999).

– Na splnenie konečného cieľa vo výške 140 g CO_2/km je nutné ďalšie úsilie, pretože všetky tri združenia musia zvýšiť ročnú mieru znižovania emisií. V priemernom vyjadrení musí miera znižovania dosahovať počas celého obdobia rokov 1995-2008/9 hodnotu vo výške približne 2 % alebo približne 3,5 g/km ročne. Miera znižovania musí teraz v zostávajúcich rokoch do obdobia 2008/9 dosiahnuť priemerne 2,8 % u združenia ACEA, 3,1 % u združenia JAMA a 3,6 % u združenia KAMA. Od začiatku sa predpokladalo, že priemerná miera znižovania sa v neskorších rokoch bude zvyšovať. Je však zjavné, že rozdiel voči cieľu, ktorý sa má odstrániť, vyjadrený výsledkami požadovanými v každom roku, sa zvyšuje (pozri tabuľku 2 v dodatku).

V roku 2003 boli priemerné emisie CO_2 novoregistrovaných osobných automobilov vo všetkých členských štátoch nižšie v porovnaní s rokom 1995 a s rokmi vo vnútri sledovaného obdobia (pozri obrázok 1 v dodatku). Miera zníženia sa však v jednotlivých krajinách mierne líši[10].

V sledovanom období zvýšili všetky tri združenia podiel naftových automobilov (pozri tabuľku 3). Spôsobuje to isté obavy s ohľadom na regulované znečisťujúce látky. V roku 2003 oznámil väčší počet výrobcov svoj úmysel vybaviť svoje naftové osobné automobily filtrami na zachytávanie častíc. Komisia začala tiež pracovať na limitných hodnotách emisií EURO 5, ktoré sa majú začať uplatňovať okolo roku 2010. Okrem iného sa dá očakávať, že sa pre naftové osobné automobily sprísnia limitné hodnoty emisií častíc. V úvahách o ďalšom zvyšovaní podielu naftových motorov vo vozovom parku osobných automobilov EÚ je potrebné počítať s týmto vývojom.

3. VYKONÁVANIE ROZHODNUTIA 1753/2000/ES

Takzvané „monitorovacie“ rozhodnutie nadobudlo účinnosť 30. augusta 2000. Od roku 2002 sa údaje získané v súlade s týmto rozhodnutím používajú ako oficiálne údaje na monitorovanie dobrovoľných záväzkov. Predtým sa na monitorovanie používali údaje, ktoré poskytli združenia.

S tým však, ako sa sprístupnili oficiálne údaje EÚ, vznikla diskontinuita s radmi údajov minulých rokov. Zmena v zdrojoch dát odhalila medzi nimi malé nezrovnalosti. V roku 2003 sa vynaložilo ďalšie úsilie na určenie príčin pozorovaných rozdielov. Celkovo sú rozdiely medzi oficiálnymi údajmi a údajmi poskytnutými združeniami veľmi malé, t. j. v rozsahu 1 % alebo menej. Práca na skvalitnení údajov však bude pokračovať a očakáva sa, že v dlhodobom horizonte by sa mali rozdiely zmenšovať.

4. „ROZSIAHLY PRIESKUM“ A PRÁCA V SÚVISLOSTI S ČLÁNKOM 10 ROZHODNUTIA 1753/2000/ES

Dobrovoľné záväzky znížiť emisie CO_2 pochádzajúce z nových osobných automobilov obsahujú povinnosť vykonať „rozsiahly prieskum“ vychádzajúci z údajov z roku 2003 (2004 v prípade združenia KAMA). Tento prieskum by sa mal zaoberať „*…výsledkami znižovania emisií CO_2 do roku 2003 a vrátane neho a zahŕňať porovnanie priemeru pre vozový park za uvedený rok voči očakávanému cieľovému rozsahu.*“ Mali by však vziať do úvahy aj pôvodné

[10] V prípade Grécka a Fínska sa nedá uviesť žiadny číselný údaj za rok 1995, pretože dáta nie sú dostupné

očakávania, a to že „*...Znižovanie emisií CO_2 nebude lineárne; rýchlosť bude významne závisieť od načasovania dostupnosti palív, ktoré to umožnia, na trhu, ako aj od času potrebného na uvedenie technológií a výrobkov na trh a od miery ich prieniku na trhu. Očakáva sa preto, že profil znižovania bude spočiatku pomerne pomalý, až neskôr sa zrýchli.*“

Nutnosť zaoberať sa niektorými z týchto otázok je aj predmetom článku 10 rozhodnutia 1753/2000/ES, v ktorom sa stanovuje, že: *„...Správy za prechodné cieľové roky a finálne cieľové roky ukážu, či zníženie sa dosiahne technickými opatreniami prijatými výrobcami alebo inými opatreniami, ako sú zmeny v správaní spotrebiteľov.*“

Pretože sa hodnotenia, ktoré sa majú vykonať podľa „rozsiahleho prieskumu“ a podľa článku 10 čiastočne prekrývajú, uskutočnili sa spoločné hodnotenia Komisie a združenia ACEA a JAMA osobitne. Táto práca bola podporená zmluvou o poskytnutí služby[11]. Hodnotenie sa zameralo na dve rozhodujúce otázky:

(1) Existovali prekážky, ktoré bránili združeniam ACEA alebo JAMA v dosiahnutí ich záväzku alebo ktoré spôsobili nedostatočnosť výsledkov?

(2) Existovali iné vplyvy, ako je technický vývoj, ktoré viedli k zníženiu špecifických emisií CO_2 pochádzajúcich z nových osobných automobilov?

Odpovede na tieto otázky sú rozhodujúce pre zodpovedanie toho, či sa zníženie emisií CO_2 dosiahnuté do roku 2003 a vrátane neho premietne v plnom rozsahu do splnenia záväzkov.

Spoločné hodnotenie došlo k nasledovným záverom:

(a) Zníženie špecifických emisií CO_2 sa dosiahlo predovšetkým vplyvom technického rozvoja. Pozorované zmeny na trhu emisie CO_2 výrazne neovplyvnili. V každom prípade je však veľmi ťažké odlíšiť medzi zmenami na trhu spôsobenými technológiami a zmenami na trhu spôsobenými inými činiteľmi, napr. všeobecným správaním spotrebiteľov, hospodárskou situáciou, cenami palív, fiškálnymi opatreniami, prístupom spotrebiteľov k informáciám, a to predovšetkým z dvoch dôvodov: zmeny na trhu pozorované v období rokov 1995 a 2003 sú relatívne malé a technický vývoj súvisiaci s emisiami CO_2 prenikol prakticky do všetkých kategórií automobilov.

(b) Všetky predsavzatia týkajúce sa emisií CO_2 uvedené v záväzkoch združení ACEA a JAMA boli splnené, v niektorých prípadoch prekročené.

(c) Predpoklady uvedené v záväzkoch združení ACEA a JAMA sa dosiahli a prostredie, v ktorom ich členovia pôsobia, nezabránilo týmto združeniam splniť ich záväzky.

(d) Združenia ACEA a JAMA upozornili na niekoľko bodov, ktoré sú dôležité pre dosiahnutie cieľa vo výške 140 g CO_2/km.

---

[11] German Aerospace Centre - Institute of Transport Research: ”*Preparation of the 2003 review of the commitment of car manufacturers to reduce CO_2 emissions from M1 vehicles”(Príprava prieskumu za rok 2003 v súvislosti so záväzkom výrobcov znížiť emisie CO_2 z vozidiel M1)*

Súhrnne možno konštatovať, že združenia ACEA a JAMA spolu s Komisiou dospeli k záveru, že obe združenia splnili v období rokov 1998 až 2003 všetky povinnosti uvedené vo svojich záväzkoch.

Je dôležité zdôrazniť, že tieto zistenia upozorňujú aj na iný aspekt vykonávania stratégie: na zanedbateľný vplyv opatrení prijímaných v ďalších dvoch pilieroch - v označovaní automobilov a fiškálnych opatreniach.

Spoločné závery, ku ktorým sa dospelo v procese „rozsiahleho prieskumu“ a postupu v zmysle článku 10, sú pripojené k spoločným správam združení ACEA a JAMA.

5. PRIESKUM S CIEĽOM POKROČIŤ V NAPĹŇANÍ CIEĽA SPOLOČENSTVA VO VÝŠKE 120 G/KM VYKONANÝ ZDRUŽENIAMI ACEA A JAMA

Podľa znenia záväzkov a podľa odporúčaní Komisie, ktorými podporuje záväzky[12], ACEA a JAMA v roku 2003 *„… preskúmajú možnosť ďalšieho zníženia emisií CO_2 so zámerom pokročiť v napĺňaní cieľa Spoločenstva vo výške 120 g CO_2/km do roku 2012“*. Obe združenia, ACEA a JAMA, predložili výsledok svojho prieskumu v decembri 2003 (prieskum združenia KAMA sa uskutočnil podľa plánu v roku 2004). V správach o svojich stanoviskách ACEA a JAMA tvrdia, že i keď je technický potenciál splniť cieľ Spoločenstva vo výške 120 g CO_2/km do roku 2012 dosiahnuteľný, náklady, ktoré by si to vyžadovalo, by splnenie cieľa znemožnili. Deformácia trhu a negatívne vplyvy na európske hospodárstvo by boli tiež značné. Sú presvedčení, že zníženie emisií CO_2 ekvivalentné cieľu Spoločenstva sa dá dosiahnuť efektívnejším spôsobom využitím integrovaného prístupu zahrnujúceho automobilový priemysel a iných hráčov na trhu, vrátane verejných orgánov, dodávateľov ropy/palív, odvetvia poľnohospodárstva, zákazníkov a pod. Združenie ACEA však poskytlo predbežný údaj naznačujúci, že ďalšie zníženie priemerných emisií CO_2 pochádzajúcich z nových automobilov v rozpätí rokov 2008 až 2012 o 5 % (zhodné s cieľom vo výške asi 133 g CO_2/km) by bolo dosiahnuteľné zlepšeniami v automobilových technológiách.

Skutočne, okrem uvedených troch pilierov môžu k podpore stratégie Spoločenstva prispieť aj iné alternatívy, ktoré by umožnili znížiť emisie CO_2 pochádzajúce z osobných automobilov. Zámerom Komisie je dosiahnuť cieľ Spoločenstva vo výške 120 g CO_2/km „trvalo udržateľným spôsobom“ s ohľadom na tri piliere vytýčené Radou v Göteborgu (environmentálne, sociálne a ekonomické aspekty).

S ohľadom na tieto správy o stanoviskách Komisia rozhodla, že sa vykoná spoločné hodnotenie, ktoré zahrnie Komisiu, zúčastnené strany, národných expertov a konzultantov, s cieľom zamerať sa na dve kľúčové otázky:

(1) Náklady na technológie a ich možnosti zníženia emisií CO_2 a ďalšie opatrenia na zníženie emisií CO_2

(2) Posúdenie dopadov scenárov politík zameraných na zníženie emisií CO_2 pochádzajúcich z osobných automobilov v EÚ.

---

[12] Odporúčania Komisie č. 1999/125/ES, 2000/303/ES a 2000/304/ES.

Za týmto účelom sa uskutoční technické a ekonomické hodnotenie s využitím počítačového modelovania. Výsledky hodnotenia sa zahrnú do hodnotenia dopadov, ktoré Komisia má začať v polovici roku 2005. Na základe výsledkov tohto hodnotenia chce Komisia ku koncu roka 2005 predložiť Rade a Európskemu parlamentu návrh týkajúci sa dosiahnutia cieľa vo výške 120 g CO_2/km.

6. VYKONÁVANIE SMERNICE 1999/94/ES

Všetky členské štáty zaviedli smernicu 1999/94/ES[13] o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO_2. Podľa článku 9 museli členské štáty podať správu do 31. decembra 2003 o účinnosti smernice. Komisia prijala 14 správ, ktoré sa v súčasnosti hodnotia. Predbežné výsledky naznačujú tieto skutočnosti:

– Vo všeobecnosti sa zdá, že účinnosť smernice je nízka; významný vplyv na rozhodnutia spotrebiteľov sa ešte nedal zaznamenať.

– Zdá sa, že výnimkou z tohto všeobecného javu je systém náhrad v Holandsku z roku 2002, ktorý prijali spotrebitelia dobre a ktorý preukázal pozoruhodný vplyv na rozhodnutia o kúpe vozidiel.

Dá sa očakávať, že Komisia na základe tohto hodnotenia predloží zmeny a doplnenia smernice s cieľom zlepšiť jej účinnosť.

7. PRÁCA NA FIŠKÁLNYCH OPATRENIACH

V roku 2002 uverejnila Komisia oznámenie o fiškálnych opatreniach a zvlášť o zdaňovaní osobných automobilov v EÚ[14]. Oznámenie obsahovalo niekoľko alternatívnych politík pre činnosť v budúcnosti a jeho cieľom bolo otvorenie konzultácií s členskými štátmi, Európskym parlamentom, automobilovým priemyslom a ďalšími významnými zúčastnenými stranami. Komisia je teraz po týchto konzultáciách v záverečnom štádiu príprav legislatívneho návrhu, ktorý má predložiť v júni 2005.

8. OSTATNÉ SÚVISIACE OPATRENIA

V záveroch Rady pre životné prostredie z 10. októbra 2000 sa požadovalo, aby Komisia preskúmala opatrenia na zníženie emisií ľahkých komerčných vozidiel (technicky zhodných s kategóriou vozidiel N_1[15]) a mobilných klimatizačných systémov používaných v osobných automobiloch[16].

---

13 Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16.

14 KOM(2002)431 konečná verzia.

15 vozidlá N1 sa definujú ako vozidlá využívané na prepravu tovarov s hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 tony.

16 Rada pre životné prostredie z 10. októbra 2000 prijala záver, že „Rada žiada, aby Komisia v oblasti dopravnej politiky skúmala a pripravovala opatrenia v nasledovných oblastiach, pričom zoberie do úvahy mieru rastu emisií z odvetvia dopravy ako aj potrebu zohľadniť náklady v sociálnej oblasti a v oblasti životného prostredia pre každý spôsob dopravy, ako sa to uvádza v správe predloženej Európskej rade v Helsinkách:

Pokiaľ ide o ľahké komerčné vozidlá, Rada a Parlament prijali smernicu 2004/3/ES, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice Rady 70/156/EHS a 80/1268/EHS, pokiaľ ide o meranie emisií oxidu uhličitého a spotreby paliva vozidiel kategórie N_1[17]. Táto smernica poskytne informácie o emisiách CO_2 vozidiel tejto kategórie. Komisia pokračuje v práci v tejto oblasti. Vyhlásila verejnú súťaž na zdokonalenie protokolu meraní nachádzajúceho sa v zmenenej a doplnenej smernici 80/1268/EHS a na ďalšie rozpracovanie alternatívnych politík znižovania emisií pochádzajúcich z vozidiel kategórie N_1.

Pokiaľ ide o mobilné klimatizačné zariadenia, Komisia vyhlásila verejnú súťaž na vývoj hospodárneho postupu merania, ktorý sa má včleniť do smernice 80/1268/EHS alebo do iného vhodného oficiálneho dokumentu. Komisia posúdi túto záležitosť po uzatvorení zmluvy.

9. ZÁVERY

Stratégia Spoločenstva na zníženie emisií CO_2 pochádzajúcich z osobných automobilov a na zdokonalenie spotreby pohonných látok má za cieľ dosiahnuť najneskôr v roku 2010 hodnotu priemerných špecifických emisií CO_2 pochádzajúcich z novoregistrovaných osobných automobilov v Spoločenstve vo výške 120 g CO_2/km. Špecifická hodnota CO_2/km dosiahnutá v kalendárnom roku 2003 predstavovala 164 g CO_2/km[18] v porovnaní s hodnotou 186 g CO_2/km v roku 1995, referenčnom roku stratégie Spoločenstva – dosiahlo sa zníženie o približne 12 %. Hodnotenia vykonané v rámci „rozsiahleho prieskumu“ a v zmysle článku 10 rozhodnutia 1753/2000/ES ukazujú, že združenia výrobcov ACEA a JAMA splnili v období rokov 1998 až 2003 všetky povinnosti vyplývajúce z ich záväzkov. Týmto činom prispel automobilový priemysel významne k stratégii EÚ na zníženie emisií skleníkových plynov a k cieľom EÚ z Kjóta.

Všetky tri združenia musia zvýšiť svoje úsilie, aby dosiahli konečný cieľ svojich záväzkov (140 g CO_2/km). Komisia nemá žiaden dôvod domnievať sa, vychádzajúc zo spoločných správ, že združenie JAMA nedosiahne svoj záväzok. Združenie ACEA dosiahlo svoj prechodný cieľ pre rok 2003 v roku 2000 a vyjadrilo svoje pevné odhodlanie urobiť všetko pre dosiahnutie svojho záväzku týkajúceho sa emisií CO_2, ďalej však už nepotvrdilo záverečné stanovisko zo svojich predošlých správ. Komisia zdôrazňuje význam splnenia cieľa, čo považuje za dosiahnuteľné. Pokiaľ ide o združenie KAMA, existujú tu skutočné obavy. Združeniu KAMA bola táto skutočnosť zdôraznená, združenie však opätovne potvrdilo svoje odhodlanie dosiahnuť ciele, ku ktorým sa zaviazalo.

I keď je právna transpozícia smernice č. 1999/94 ukončená, hodnotenie jej účinnosti signalizuje významné nedostatky. Ak sa má v roku 2010 dosiahnuť cieľ Spoločenstva vo výške 120 g/km, je zjavne potrebné prijať opatrenia na posilnenie tohto piliera, rovnako ako aj piliera fiškálnych opatrení.

Správy o stanoviskách, ktoré v roku 2003 predložili združenia ACEA a JAMA[19] ako výsledok svojho prieskumu možnosti pokročiť v napĺňaní cieľa Spoločenstva vo výške 120 g CO_2/km

---

- znižovanie emisií CO2 pochádzajúcich z vozidiel, najmä emisií CO2 z ľahkých úžitkových automobilov
- znižovanie všetkých skleníkových plynov z klimatizačných zariadení automobilov“.

17 Ú. v. EÚ L 49, 19.2.2004, s. 36 - 41, smernica 2004/3/ES.

18 Číselný údaj vychádza z oficiálnych dát EÚ.

19 2003 pre ACEA a JAMA, 2004 pre KAMA.

do roku 2012 signalizujú, že združenia nevidia žiadnu možnosť dosiahnuť tento cieľ technickými opatreniami s primeranými nákladmi. Komisia vykoná svoje vlastné hodnotenie a návrh predloží Rade a Parlamentu v druhej polovici roku 2005.

Komisia pokračuje v práci, ktorá sa týka emisií CO_2 pochádzajúcich z ľahkých komerčných vozidiel a emisií CO_2 vplyvom využívania mobilných klimatizačných zariadení.

Dodatok

Tabuľka 1: Priemerné špecifické emisie CO_2 pochádzajúce z nových osobných automobilov rozčlenené podľa druhu paliva pre všetky združenia a Európsku úniu

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

(1) Len vozidlá na benzínový a naftový pohon, neočakáva sa, že by iné palivá a štatisticky neidentifikované vozidlá významne ovplyvnili tieto priemery.

(2) Nové osobné automobily uvedené na trh EÚ výrobcami, ktorí nie sú zahrnutí do záväzkov, neovplyvnia významne priemer EÚ.

(3) Údaje za roky 2001, 2002 a 2003 sú opravené o 0,7 % s ohľadom na zmenu jazdného cyklu. Za roky 2002 a 2003 sa použili údaje poskytnuté členskými štátmi.

(4) Percentá sú vypočítané z nezaokrúhlených hodnôt emisií CO_2.

(5) Prvá hodnota vychádza z údajov členských štátov, druhá hodnota z údajov združenia ACEA.

(6) Prvá hodnota vychádza z údajov členských štátov za rok 2003 a údajov združenia ACEA za rok 1995; druhá hodnota vychádza len z dát združenia ACEA.

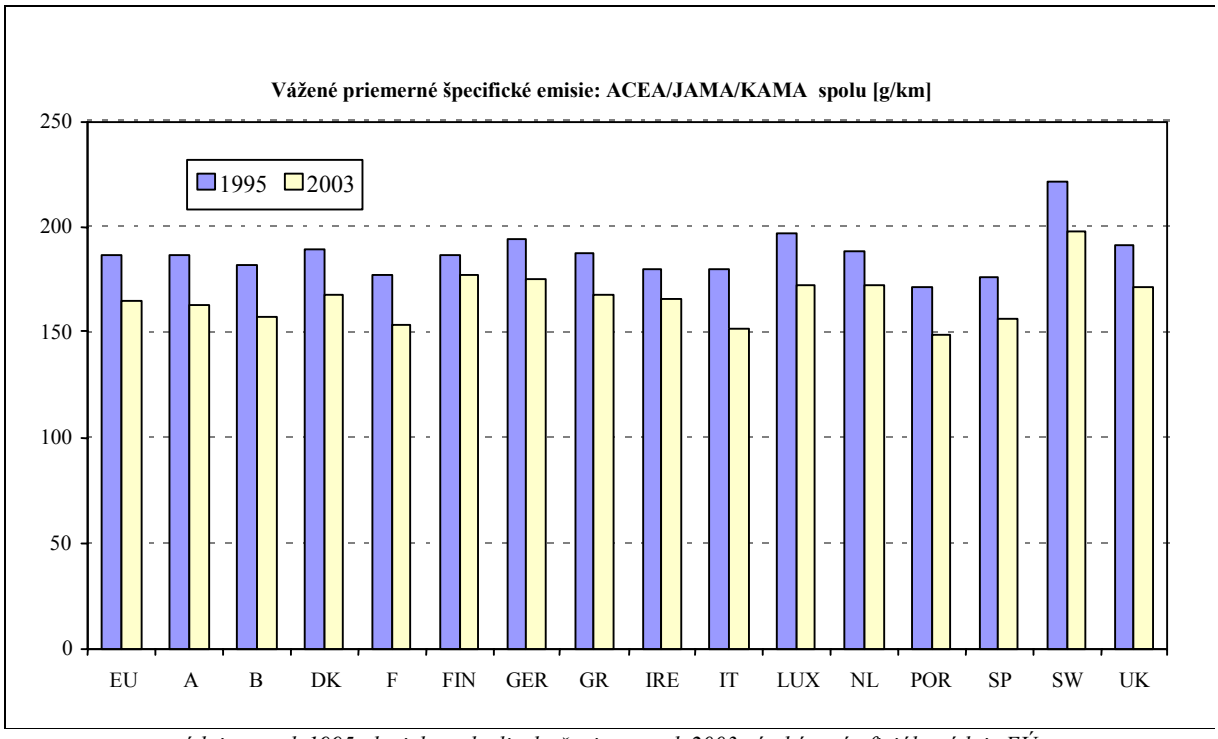
(7) Údaje združenia ACEA uvedené v tomto oznámení zahŕňajú Rover/MG. Pretože však Rover/MG – ktorý bol pôvodne zahrnutý do záväzkov ako súčasť koncernu BMW – už nie je členom ACEA, ACEA uviedlo, že združenie nemôže niesť zodpovednosť za výsledky značky v oblasti emisií CO_2 do roku 2008.

Tabuľka 2: Dosiahnutie cieľa 140g/km v roku 2008/2009

			Cieľ 140g/km: rozdiel			
			Spolu		Ročne	
	1995	2003	% od 2003 do 2008/9	g/km od 2003 do 2008/9	% od 2003 do 2008/9	g/km od 2003 do 2008/9
ACEA všetky palivá*	**185**	**163/161**	14,1/ 13	23 / 21	2,8 / 2,6	4,6 / 4,2
JAMA všetky palivá **	**196**	**172**	18,6	32	3,1	5,3
KAMA všetky palivá **	**197**	**179**	21,8	39	3,6	6,5

** Prvá hodnota vychádza z údajov členských štátov; druhá hodnota vychádza z údajov ACEA*
***Vychádza z údajov členských štátov*

Obrázok 1: Priemerné špecifické emisie CO_2 pochádzajúce z nových osobných áut v EÚ a v členských štátoch v rokoch 1995 a 2003 (vážené priemery vychádzajú z údajov pre naftové a benzínové vozidlá)[20]



údaje za rok 1995 ako ich poskytli združenia; za rok 2003 sú ukázané oficiálne údaje EÚ
údaje za rok 2003 sú opravené o 0,7 % s ohľadom na úpravu jazdného cyklu

[20] Údaj pre EÚ 1995 nezahŕňa dáta Grécka a Fínska z dôvodu ich nedostupnosti. Tieto dva členské štáty sú zahrnuté do údaju za rok 2003.

<u>Tabuľka 3</u>: Trendy v zložení novoregistrovaných automobilov na trhu pre všetky združenia a EÚ

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

(1) Nové osobné automobily uvedené na trh EÚ výrobcami, ktorí nie sú zahrnutí do záväzkov, neovplyvňujú hodnoty výrazne.

(2) Zmena za obdobie rokov 1995 až 2003 pre automobily s benzínovým a naftovým motorom predstavuje zmenu absolútneho podielu všetkých registrácií pre každý typ paliva. Zmena celkového počtu automobilov je vzrast alebo pokles novoregistrovaných automobilov. Zmena celkového počtu automobilov predstavuje celkový vzrast novoregistrovaných automobilov v EÚ-15 v sledovanom období.

***(3)** Úhrny zahŕňajú štatisticky neidentifikované vozidlá a vozidlá s „iným typom paliva“.*

(4) Za roky 2002 a 2003 sa použili údaje poskytnuté členskými štátmi.

PRÍLOHA (SEC(2005) 826)

(1) Monitorovanie záväzkov združenia ACEA v oblasti zníženia emisií CO_2 pochádzajúcich z osobných automobilov (2003), Spoločná správa Európskeho združenia výrobcov automobilov a útvarov Komisie, konečná verzia z 5.10.2004

(2) Monitorovanie záväzkov združenia JAMA v oblasti zníženia emisií CO_2 pochádzajúcich z osobných automobilov (2003), Spoločná správa Japonského združenia výrobcov automobilov a útvarov Komisie, konečná verzia z 5.10.2004

(3) Monitorovanie záväzkov združenia KAMA v oblasti zníženia emisií CO_2 pochádzajúcich z osobných automobilov (2003), Spoločná správa Kórejského združenia výrobcov automobilov a útvarov Komisie, konečná verzia z 5.10.2004.

Prílohy sú dostupné len v anglickom jazyku.