KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 22.6.2005
KOM(2005) 269 končno

SPOROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU

Izvajanje strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO_2 iz osebnih vozil: Peto letno poročilo o učinkovitosti strategije

{SEC(2005) 826}

1. UVOD

Strategija Skupnosti za zmanjšanje emisij CO_2 iz osebnih vozil in izboljšanje ekonomičnosti porabe goriva[1,2] temelji na treh stebrih; obveznostih avtomobilske industrije glede izboljšanja ekonomičnosti porabe goriva[3], označevanju ekonomičnosti porabe goriva na osebnih vozilih[4] in spodbujanju učinkovitosti porabe goriva pri vozilih z davčnimi ukrepi. V skladu s členom 9 Odločbe 1753/2000/ES[5] mora Komisija Svet in Evropski parlament vsako leto obveščati o učinkovitosti strategije[6].

Temelj strategije so obveznosti evropskih, japonskih in korejskih združenj proizvajalcev avtomobilov, da bi do leta 2008/2009 skupne povprečne emisije CO_2 novih osebnih vozil dosegle 140 g CO_2/km (izmerjeno v skladu z Direktivo 93/116/ES). Cilje obveznosti je treba zlasti doseči s tehnološkim razvojem, ki bo vplival na različne lastnosti avtomobilov in tržne spremembe, povezane s tem razvojem.

Svet in Evropski parlament sta si ob podpori drugih dveh stebrov strategije za cilj strategije Skupnosti zastavila, da bosta najpozneje do leta 2010 dosegla 120 g CO_2/km kot srednjo vrednost za emisije CO_2 pri novih osebnih vozilih.

Kot je zahtevano v postopku, so se v letu 2003 izvedli ali začeli naslednji pregledi:

V skladu z obveznostmi sta leta 2003 združenji ACEA in JAMA preučili možnost za dodatno zmanjšanje CO_2, da bi „*... se še bolj približali cilju Skupnosti 120 g* CO_2*/km do leta 2012 ...*“.

V skladu s členom 10 Odločbe 1753/2000/ES je treba v letnih poročilih za vmesno ciljno leto 2003 navesti, ali so zmanjšanja, ki sta jih dosegli ACEA in JAMA, posledica tehničnih ukrepov, ki so jih sprejeli proizvajalci, ali drugih ukrepov, kot so na primer spremembe v obnašanju potrošnikov (nepovezane s tehničnimi ukrepi industrije). Ne nazadnje prostovoljne obveznosti združenj ACEA in JAMA pomenijo dolžnost, da bodo na podlagi podatkov za leto 2003 izvedla skupni „večji pregled“.

V tem sporočilu so obravnavana zgornja vprašanja in nekatere druge s tem povezane zadeve.

---

1 COM(95) 689 konč.

2 Sklepi Sveta z dne 25. 6. 1996.

3 Obveznosti so prevzeli evropsko (Združenje evropskih proizvajalcev avtomobilov – ACEA), japonsko (Združenje japonskih proizvajalcev avtomobilov – JAMA) in korejsko (Združenje korejskih proizvajalcev avtomobilov – KAMA) avtomobilsko združenje.

4 Direktiva 1999/94/ES o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO_2, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil.

5 Odločba 1753/2000/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavljanju sistema za spremljanje in nadzor povprečnih specifičnih emisij CO_2 iz novih osebnih vozil.

6 Informacije o strategiji Skupnosti so na voljo tudi na spletni strani: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

2. NAPREDEK POSAMEZNIH AVTOMOBILSKIH INDUSTRIJ PRI URESNIČEVANJU SPREJETIH OBVEZNOSTI

Vsako leto se sestavi letno „skupno poročilo“ za vsako združenje, ki ga odobrita obe stranki. Priložena so temu sporočilu in objavljena kot dokumenti SEC (glej Prilogo).

Glavne ugotovitve za poročevalno obdobje od leta 1995 do 2003 so:

– Če upoštevamo uradne podatke držav članic za leto 2003, znašajo povprečne specifične emisije CO_2 voznih parkov 163 g/km za združenje ACEA, 172 g/km za združenje JAMA in 179 g/km za združenje KAMA. Če bi upoštevali podatke, ki jih je zbralo združenje ACEA, bi bile njegove povprečne specifične emisije CO_2 161 g/km (glej tabelo 1 v Dodatku).

– V primerjavi z letom 1995 so se povprečne specifične emisije CO_2 znižale za 22 g/km ali 11,9 % za združenje ACEA (24 g/km ali 13,0 %, če uporabimo podatke združenja ACEA), 24 g/km ali 12,2 % za združenje JAMA in 18 g/km ali 9,1 % za združenje KAMA.

– V primerjavi z letom 2002 so leta 2003 vsa tri združenja znižala povprečne specifične emisije CO_2 njihovih osebnih vozil, prvič registriranih na trgu EU, in sicer združenje ACEA za okoli 1,2 %[7], združenje JAMA za okoli 1,0 % in združenje KAMA za okoli 2,2 %[8]. Od leta 1995 je boljša učinkovitost porabe goriva veliko opaznejša pri osebnih vozilih z dizelskim motorjem kot bencinskim motorjem in stalno povečevanje deleža vozil z dizelskim motorjem na trgu EU z novimi osebnimi vozili je pomembno prispevalo k do zdaj doseženemu skupnemu napredku.

– Združenji JAMA in ACEA sta dosegli velik napredek, čeprav je njuna uspešnost v letu 2003 slabša, če jo primerjamo s prvimi leti. Vendar pa je združenje ACEA že leta 2000 doseglo vmesno ciljno območje, predvideno za leto 2003, in je sedaj v spodnjem delu tega območja. Združenje JAMA je od leta 2002 znotraj vmesnega ciljnega območja. Za obe združenji lahko rečemo, da sta na pravi poti.

– Napredek združenja KAMA še vedno ni zadovoljiv, čeprav je v zadnjih treh letih rahlo nadoknadila zamujeno. Še vedno obstaja nevarnost, da združenje KAMA ne bo doseglo svojega vmesnega cilja 165 do 170 g/km, glede na to, da mu je preostalo samo še leto za premostitev vrzeli 9 g/km. To bi lahko vplivalo na celotni pristop na področju CO_2[9]. Vendar pa je združenje KAMA potrdilo svojo odločenost, da bo izpolnilo cilje. Dobri novici pri tem sta, da je združenje KAMA največji napredek doseglo leta 2003 in prav tako na trg dalo osebno vozilo z emisijsko vrednostjo pod 120 g/km.

---

7 Ta številka o zmanjšanju temelji na podatkih združenja ACEA za leti 2002 in 2003. Če bi se upoštevali podatki združenja ACEA za leto 2002 in uradni podatki EU za leto 2003, ne bi bilo zmanjšanja. Vendar lahko domnevamo, da je glavni vzrok za to sprememba podatkovne zbirke. Če uradne podatke EU za leti 2002 in 2003 primerjamo z odstotkom zmanjšanja, je skoraj enako, kot je bilo ugotovljeno, ko so se uporabile številke združenja ACEA.

8 Vsi podatki za leta 2001, 2002 in 2003 so popravljeni za 0,7 % zaradi upoštevanja spremembe preskusnega cikla.

9 Kot je treba poudariti, je Svet Komisijo povabil, da „…. nemudoma predloži v obravnavo predloge, vključno z zakonodajnimi predlogi, če bi se na podlagi spremljanja in po posvetovanju z združenji izkazalo, da eno ali več združenj ne bi izpolnilo prevzetih obveznosti“ (Sklepi Sveta iz oktobra 1999).

– Da bi dosegli končni cilj 140 g CO_2/km, si je treba še bolj prizadevati, saj je treba povprečno letno stopnjo znižanja vseh treh združenj povečati. V povprečju bi morala v celotnem obdobju med letoma 1995 in 2008/2009 stopnja znižanja znašati okoli 2 % ali okoli 3,5 g/km na leto. V letih, ki so preostala do leta 2008/2009, morajo sedaj povprečne stopnje znižanja doseči 2,8 % za združenje ACEA, 3,1 % za združenje JAMA in 3,6 % za združenje KAMA. Že od začetka je bilo načrtovano, da bo povprečna stopnja znižanja višja proti koncu obdobja. Vendar se ugotavlja, da se vrzeli, ki jih je treba premostiti, izražene v zahtevani letni uspešnosti, poglabljajo (glej tabelo 2 v Dodatku).

Leta 2003 so bile skupne povprečne emisije CO_2 novoregistriranih osebnih vozil nižje v vseh državah članicah v primerjavi z letom 1995 in leti vmes (glej prikaz 1 v Dodatku). Vendar pa se stopnje znižanja nekoliko razlikujejo po državah[10].

Vsa tri združenja so v poročevalnem obdobju povečala delež vozil z dizelskimi motorji (glej tabelo 3). To povzroča rahlo zaskrbljenost v zvezi z onesnaževali, urejenimi s predpisi. Leta 2003 je več proizvajalcev izjavilo, da nameravajo svoja osebna vozila z dizelskimi motorji opremiti s filtrom za delce. Poleg tega je Komisija pričela pripravljati mejne vrednosti emisij EURO 5, ki se bodo uporabljale okoli leta 2010. Med drugim lahko pričakujemo, da se bodo omejitve za emisije delcev iz osebnih vozil z dizelskimi motorji poostrile. Ta razvoj je treba upoštevati pri preučevanju nadaljnje „dizelizacije“ voznega parka osebnih vozil EU.

3. IZVAJANJE ODLOČBE 1753/2000/ES

Tako imenovana odločba „spremljanja“ je začela veljati 30. avgusta 2000. Od leta 2002 se podatki, zbrani v skladu s to odločbo, uporabljajo kot uradni podatki za spremljanje prostovoljnih obveznosti. Prej so se za spremljanje uporabljali podatki, ki so jih predložila združenja.

Vendar pa še vedno obstajajo razlike med razpoložljivimi uradnimi podatki EU in starimi serijami podatkov. Sprememba podatkovnega vira je razkrila nekatera manjša neskladja med njimi. Leta 2003 so bila potrebna dodatna prizadevanja, da so se našli vzroki za ugotovljene razlike. Na splošno so razlike med uradnimi podatki in podatki, ki so jih predložila združenja, zelo majhne, npr. v obsegu okoli 1 % ali manj. Kljub temu se bo delo na področju kakovosti podatkov nadaljevalo in pričakuje se, da bi se dolgoročno morale razlike med podatki zmanjšati.

4. „VEČJI PREGLED“ IN URESNIČEVANJE ČLENA 10 ODLOČBE 1753/2000/ES

Prostovoljne obveznosti za znižanje emisij CO_2 iz novih osebnih vozil vsebujejo dolžnost, da se bo na podlagi podatkov za leto 2003 (podatkov za leto 2004 za združenje KAMA) izvedel „večji pregled“. Ta večji pregled bi moral obravnavati „*... rezultate zmanjšanj emisij CO_2 do vključno koledarskega leta 2003, vključno s primerjavo povprečja voznega parka v navedenem letu z ocenjenim ciljnim območjem*“. Poleg tega bi moral upoštevati začetna pričakovanja, da „*... znižanje emisij CO_2 ne bo enakomerno; hitrost bo zlasti odvisna od časovnega okvira razpoložljivosti prilagojenih goriv na trgu ter od časa, ki bo pretekel od idejne zasnove novih tehnologij in proizvodov do njihove uveljavitve na trgu. Tako se*

[10] Za Grčijo in Finsko ni mogoče dati nobenih številk za leto 1995, ker podatki niso na voljo.

pričakuje, da bo profil znižanja sorazmerno nizek na začetku in bo kasneje pridobil na hitrosti.“

Nekatera od teh vprašanj so obravnavana tudi v členu 10 Odločbe 1753/2000/ES, ki zahteva, da: *„… bodo poročila za vmesna ciljna leta in končno ciljno leto pokazala, ali so zmanjšanja posledice tehničnih ukrepov, ki so jih sprejeli proizvajalci, ali drugih ukrepov, kot so na primer spremembe v obnašanju potrošnikov.“*

Ker se vrednotenja, ki jih je treba izvesti v okviru „večjega pregleda“ in člena 10, delno prekrivajo, so Komisija ter združenji ACEA in JAMA izvedli skupne ocene. To delo je bilo podprto s pogodbo o izvajanju storitev[11]. V tej oceni sta bili obravnavani dve ključni vprašanji:

(1) Ali obstajajo ovire, ki so združenju ACEA ali JAMA onemogočile, da bi izpolnilo svojo obveznost, ali zavirale njegov napredek?

(2) Ali poleg tehničnega razvoja obstajajo drugi dejavniki, ki so povzročili zmanjšanja specifičnih emisij CO_2 iz novih osebnih vozil?

Odgovora na ti vprašanji sta odločilna za ugotovitev, ali se lahko ugotovljena zmanjšanja CO_2 do vključno leta 2003 polno upoštevajo za izpolnitev obveznosti ali ne.

Med skupnimi ocenami je bilo ugotovljeno naslednje:

(a) Zmanjšanje specifičnih emisij CO_2 se je večinoma doseglo s tehnološkim razvojem. Ugotovljene tržne spremembe niso občutno vplivale na emisije CO_2. Vsekakor pa je zelo težko razlikovati med tržnimi spremembami, ki jih je povzročila tehnologija, in tržnimi spremembami, ki so jih povzročili drugi dejavniki, npr. splošno obnašanje potrošnikov, gospodarske razmere, cene goriva, davčni ukrepi, informacije, ki so na voljo potrošnikom, zlasti iz dveh razlogov: tržne spremembe, ugotovljene v obdobju med letoma 1995 in 2003, so sorazmerno majhne, in tehnološki razvoj v zvezi s CO_2 si je praktično utrl pot v vse kategorije vozil.

(b) Vse veljavne zaveze, opredeljene v obveznostih združenj ACEA in JAMA glede CO_2, so bile izpolnjene in v nekaterih primerih presežene.

(c) Predpostavke, ki sta jih združenji ACEA in JAMA navedli v svojih obveznostih, so bile izpolnjene in okolje, v katerem njuni člani delujejo, jima ni preprečilo, da ne bi izpolnili svojih obveznosti.

(d) ACEA in JAMA sta opozorili na številne točke, ki so pomembne za izpolnitev cilja 140 g CO_2/km.

Če povzamemo, združenji ACEA in JAMA ter Komisija ugotavljajo, da sta obe združenji v obdobju med letoma 1998 in 2003 izpolnili vse dolžnosti, navedene v njihovih obveznostih.

---

[11] Nemški letalski in vesoljski center – Inštitut za raziskave na področju prometa: *„Priprava pregleda obveznosti proizvajalcev avtomobilov za leto 2003, da bodo zmanjšali emisije CO_2 iz vozil M1 (Preparation of the 2003 review of the commitment of car manufacturers to reduce CO_2 emissions from M1 vehicles)“.*

Treba je poudariti, da te ugotovitve izpostavljajo tudi drug vidik izvajanja strategije: zanemarljiv vpliv ukrepov, sprejetih v okviru drugih dveh stebrov: ukrepov označevanja in davčnih ukrepov.

Skupne ugotovitve v zvezi z „večjim pregledom“ in uresničevanjem člena 10 so priložene zadevnim skupnim poročilom združenj ACEA in JAMA.

5. PREGLEDI ZDRUŽENJ ACEA IN JAMA, DA BI SE ŠE BOLJ PRIBLIŽALI CILJU SKUPNOSTI 120 G/KM

V skladu z besedilom obveznosti in priporočili Komisije o potrditvi obveznosti[12] združenji ACEA in JAMA v letu 2003 „*... preučita možnost za dodatno zmanjšanje CO_2, da bi se še bolj približali cilju Skupnosti 120 g CO_2/km do leta 2012*“. Združenji ACEA in JAMA sta rezultate svojega pregleda predstavili decembra 2003 (pregled združenja KAMA je potekal leta 2004, kot je bilo načrtovano). V svojih dokumentih o stališčih združenji ACEA in JAMA trdita, da bi bili stroški, povezani z izpolnitvijo cilja Skupnosti 120 g CO_2/km do leta 2012, previsoki, čeprav je na voljo tehnološki potencial. Izkrivljanje trga in negativni vplivi na evropsko gospodarstvo bi bili prav tako veliki. Menita, da bi se zmanjšanja CO_2, enakovredna cilju Skupnosti, lahko dosegla na bolj stroškovno učinkovit način z uporabo celostnega pristopa, ki bi vključeval avtomobilsko industrijo in druge akterje, vključno z organi oblasti, dobavitelji nafte/goriva, kmetijskega sektorja, potrošnikov itd. Združenje ACEA je kljub temu prvič navedlo, da bi lahko bilo dodatno 5-odstotno zmanjšanje povprečne emisije CO_2 iz novega voznega parka med letoma 2008 in 2012 (enakovredno cilju okoli 133 g CO_2/km) izvedljivo z izboljšavami tehnologij vozil.

Poleg treh stebrov strategije je izvedljivih več drugih možnosti v podporo strategije Skupnosti, ki bi lahko prispevale k zmanjšanju emisij CO_2 iz osebnih vozil. Na splošno je namen Komisije doseči cilj Skupnosti 120 g CO_2/km na „trajnosten način“ ob upoštevanju treh stebrov Sveta iz Göteborga (okoljskih, socialnih in gospodarskih vidikov).

Ob upoštevanju teh dokumentov o stališču je Komisija odločila, da se izvede skupno vrednotenje, ki bo vključevalo Komisijo, interesne skupine, nacionalne izvedence in svetovalce, da se bosta razrešili dve ključni vprašanji:

(1) stroški in potencial za zmanjšanje tehnologij in drugih ukrepov za zmanjšanje emisij CO_2,

(2) presoja vplivov predvidene politike za zmanjševanje emisij CO_2 iz osebnih vozil v EU.

Zaradi tega se bodo izvedle tehnične in gospodarske presoje, ki bodo podprte z računalniškim modeliranjem. Rezultati tega dela se bodo vključili v presojo vplivov, ki jo bo Komisija izvedla v sredini leta 2005. Komisija namerava na podlagi rezultatov te presoje vplivov pri Svetu in Evropskem parlamentu proti koncu leta 2005 vložiti predlog v zvezi z izpolnitvijo cilja 120 g CO_2/km.

---

[12] Priporočila Komisije 1999/125/ES, 2000/303/ES in 2000/304/ES.

6. IZVAJANJE DIREKTIVE 1999/94/ES

Vse države članice izvajajo Direktivo 1999/94/ES[13] o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO_2, ki so na voljo potrošnikom. V skladu s členom 9 so morale države članice do 31. decembra 2003 poročati o učinkovitosti direktive. Komisija je prejela 14 poročil, ki se trenutno ocenjujejo. Predhodni rezultati kažejo, da:

– se zdi na splošno učinkovitost direktive slaba; še vedno ni mogoče opaziti večjega vpliva na odločitve potrošnikov.

– Od tega splošnega vtisa odstopajo sistemi vračil, ki so se uporabili na Nizozemskem leta 2002, potrošniki so jih zelo dobro sprejeli in kažejo izjemen vpliv na odločitve glede nakupa vozil.

Pričakujemo lahko, da bo Komisija na podlagi te ocene izdelala predlog sprememb k direktivi, katerega skupni cilj bo izboljšanje učinkovitosti direktive.

7. DELO NA PODROČJU DAVČNIH UKREPOV

Leta 2002 je Komisija objavila sporočilo o davčnih ukrepih in zlasti o obdavčitvi osebnih vozil v EU[14]. Sporočilo je vsebovalo številne možnosti politike za prihodnje ukrepe in si je prizadevalo za začetek posvetovanj z državami članicami, Evropskim parlamentom, avtomobilsko industrijo in drugimi pomembnimi interesnimi skupinami. Poleg teh posvetovanj je Komisija v zadnji fazi priprav zakonodajnega predloga, ki naj bi ga predstavila junija 2005.

8. DRUGI S TEM POVEZANI UKREPI

Okoljski svet je v sklepih z dne 10. oktobra 2000 Komisijo zaprosil, da preuči ukrepe za zmanjšanje emisij pri lahkih gospodarskih vozilih (v tehničnem smislu enakovredno kategoriji vozil N_1[15]) in mobilnih klimatskih sistemih, ki se uporabljajo v osebnih vozilih[16].

V zvezi z lahkimi gospodarskimi vozili sta Svet in Evropski parlament sprejela Direktivo 2004/3/ES o spremembi direktiv Sveta 70/156/EGS in 80/1268/EGS glede merjenja emisij ogljikovega dioksida in porabe goriv vozil kategorije N_1[17]. Ta direktiva bo zagotovila informacije o emisijah CO_2 iz te kategorije vozil. Komisija nadaljuje svoje delo na tem področju. Sestavila je pogodbo za izboljšanje protokola merjenja spremenjene Direktive

---

13 UL L 12, 18.1.2000, str. 16.

14 COM(2002) 431 konč.

15 Vozila N_1 so opredeljena kot vozila, ki se uporabljajo za prevoz blaga z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 3,5 tone.

16 Okoljski svet z dne 10. oktobra 2000 je ugotovil, da
„na področju prometne politike Svet zahteva, da Komisija preuči in pripravi ukrepe na naslednjih področjih, ob upoštevanju stopnje povečanja emisij iz prometnega sektorja ter potrebe, da se upoštevajo socialni in okoljski stroški za vsak način prevoza, kakor je tudi poudarjeno v poročilu Evropskega sveta v Helsinkih:
– zmanjšanje emisij CO_2 iz vozil, zlasti zmanjšanje emisij CO_2 iz lahkih tovornih vozil,
– zmanjšanje vseh toplogrednih plinov iz klimatskih naprav v vozilih.“

17 UL L 49, 19.2.2004, str. 36–41, Direktiva 2004/3/ES.

80/1268/EGS in za nadaljnji razvoj vrednotenja možnosti politike za zmanjšanje emisij iz kategorije vozil N_1.

V zvezi z mobilnimi klimatskimi napravami je Komisija sestavila pogodbo, da bi razvila stroškovno učinkovit postopek merjenja, ki se bo vključil v Direktivo 80/1268/EGS ali kateri koli drug ustrezni uradni dokument. Komisija bo zadevo podrobneje preučila po sklenitvi pogodbe.

9. SKLEPNE UGOTOVITVE

Cilj strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO_2 iz osebnih vozil in izboljšanje ekonomičnosti porabe goriva je najpozneje do leta 2010 doseči, da bi povprečna vrednost specifičnih emisij CO_2 novoregistriranih osebnih vozil v Skupnosti znašala 120 g CO_2/km. Specifična vrednost CO_2/km je v koledarskem letu 2003 znašala 164 g CO_2/km[18] v primerjavi s 186 g CO_2/km leta 1995, ki je referenčno leto strategije Skupnosti – gre za okoli 12-odstotno zmanjšanje. Ocene, ki so bile opravljene v okviru „večjega pregleda“ in člena 10 Odločbe 1753/2000/ES kažejo, da sta združenji ACEA in JAMA v obdobju med letoma 1998 in 2003 izpolnili vse dolžnosti, navedene v njihovih obveznostih. Avtomobilska industrija je s tem precej prispevala k strategiji EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in njenim kjotskim ciljem glede zmanjšanja.

Vsa tri združenja morajo še povečati svoja prizadevanja, da bi dosegli končni cilj iz obveznosti (140 g CO_2/km). Na podlagi skupnih poročil Komisija nima nobenega vzroka, dane bi verjela, da združenje JAMA ne bo izpolnilo svojih obveznosti. Združenje ACEA je svoj vmesni cilj za leto 2003 izpolnilo leta 2000 in je bilo trdno odločeno, da si bo čim bolj prizadevalo upoštevati svojo obveznost glede CO_2, vendar ne more več potrditi sklepne trditve, ki jo je dalo v prejšnjih poročilih. Komisija poudarja, kako pomembno je, da se izpolni cilj, ki ga je mogoče doseči. V zvezi z združenjem KAMA je resnično zaskrbljena. Na to je opozorila tudi združenje KAMA, ki pa je ponovno poudarilo svojo odločenost, da bo doseglo cilje, za katere se je obvezalo.

Medtem ko je prenos Direktive 1999/94 v zakonodaje končan, pa prizadevanje za njeno učinkovitost opozarja na velike pomanjkljivosti. Očitno je, da je treba sprejeti ukrepe za okrepitev tega stebra ter stebra o davčnih ukrepih, če želimo, da se leta 2010 doseže cilj Skupnosti 120 g/km.

Dokumenti o stališču, ki sta jih leta 2003 predložili združenji ACEA in JAMA[19] zaradi njune preučitve možnosti, da se čim bolj približa cilju Skupnosti 120 g CO_2/km do leta 2012, opozarjajo, da združenja ne vidijo nobene možnosti, da bi stroškovno učinkovito dosegle ta cilj s tehničnimi ukrepi. Komisija bo izvedla presojo ter Svetu in Evropskemu parlamentu predložila predlog v drugi polovici leta 2005.

Komisija nadaljuje svoje delo v zvezi z emisijami CO_2 iz lahkih gospodarskih vozil in emisijami CO_2 zaradi uporabe mobilnih klimatskih naprav.

---

18 Številke temeljijo na uradnih podatkih EU.

19 2003 za združenji ACEA in JAMA, 2004 za združenje KAMA.

Dodatek

Tabela 1: Povprečne specifične emisije CO_2 novih osebnih vozil glede na vrsto goriva, za vsako združenje in Evropsko unijo

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

(1) Samo vozila z bencinskim in dizelskim motorjem, druga goriva in statistično neopredeljena vozila naj ne bi občutneje vplivala na ta povprečja.

(2) Nova osebna vozila, ki so jih na trg EU dali proizvajalci, ki niso prevzeli obveznosti, ne bi občutneje vplivala na povprečje EU.

(3) Vrednosti za leta 2001, 2002 in 2003 so popravljena za 0,7 % zaradi spremembe voznega cikla. Za leti 2002 in 2003 se upoštevajo podatki, ki so jih predložile države članice.

(4) Odstotki so izračunani iz nezaokroženih vrednosti CO_2.

(5) Prva številka temelji na podatkih držav članic; druga številka temelji na podatkih združenja ACEA.

(6) Prva številka temelji na podatkih držav članic za leto 2003 in podatkih združenja ACEA za leto 1995; druga številka temelji zgolj na podatkih združenja ACEA.

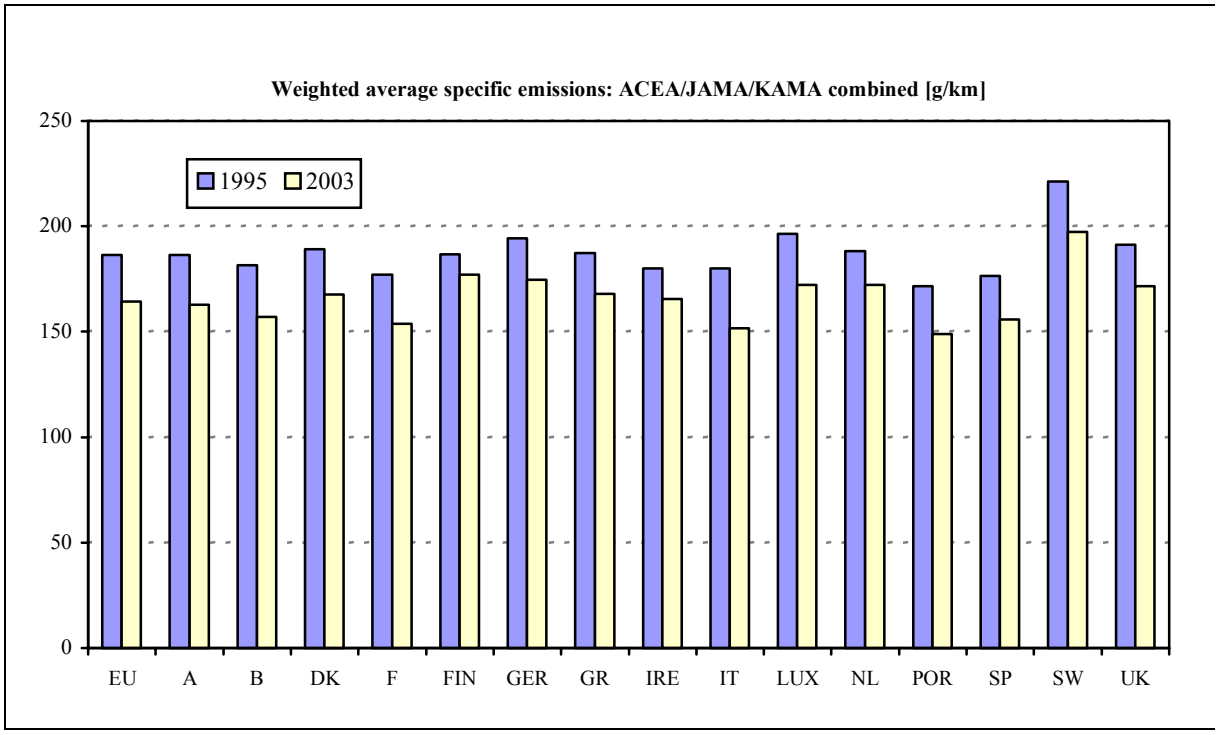
(7) Podatki združenja ACEA, ki so navedeni v tem sporočilu, vključujejo Rover/MG. Ker pa Rover/MG – ki je na začetku prevzel obveznost kot del BMW-ja – ni več član združenja ACEA, je slednje navedlo, da združenje ne more prevzeti nobene odgovornosti za izpolnitev cilja glede CO_2 pri Roverju do leta 2008.

Tabela 2: Izpolnitev cilja 140 g/km v letu 2008/2009

			Cilj 140g/km: vrzel			
			Skupaj		Na leto	
	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 vsa goriva*	**185**	**163/161**	14,1/ 13	23 / 21	2,8 / 2,6	4,6 / 4,2
JAMA vsa goriva**	**196**	**172**	18,6	32	3,1	5,3
KAMA vsa goriva**	**197**	**179**	21,8	39	3,6	6,5

** Prva številka temelji na podatkih držav članic; druga številka temelji na podatkih združenja ACEA*
*** Na podlagi podatkov držav članic*

Prikaz 1: Povprečne specifične emisije CO_2 novih osebnih vozil v EU in državah članicah v letih 1995 in 2003 (ponderirana povprečja na podlagi podatkov za vozila z bencinskim in dizelskim motorjem)[20]



Podatki za leto 1995, kot so jih navedla združenja; za leto 2003 so prikazani uradni podatki EU
Podatki za leto 2003 so popravljeni za 0,7 % zaradi prilagoditve na spremembo ciula

[20] Za leto 1995 EU ne zajema podatkov za Grčijo ali Finsko, ker niso na voljo. Za leto 2003 sta ti dve državi članici vključeni.

<u>Tabela 3</u>: Gibanja glede sestave novih osebnih vozil, registriranih na trgu, za vsako združenje in EU

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

(1) Nova osebna vozila, ki so jih na trg EU dali proizvajalci, ki niso prevzeli obveznosti, ne vplivajo občutneje na številke.

(2) Sprememba v obdobju med letoma 1995 in 2003 za vozila z bencinskim in dizelskim motorjem je sprememba v absolutnem deležu posamezne vrste goriva pri skupnem številu registracij. Sprememba pri skupnem številu osebnih vozil je rast ali padec absolutnega števila novih registracij. Sprememba skupnega števila osebnih vozil pomeni rast števila novih registracij v EU-15 v tem obdobju.

(3) Skupne številke vključujejo statistično neopredeljena vozila in vozila, ki uporabljajo „druge vrste goriva“.

(4) Za leti 2002 in 2003 se upoštevajo podatki, ki so jih predložile države članice.

PRILOGA (SEC(2005)826)

(1) Spremljanje obveznosti združenja ACEA glede zmanjšanja emisij CO_2 iz osebnih vozil (2003), Skupno poročilo Združenja evropskih proizvajalcev avtomobilov in služb Komisije, končna verzija z dne 5. 10. 2004

(2) Spremljanje obveznosti združenja JAMA glede zmanjšanja emisij CO_2 iz osebnih vozil (2003), Skupno poročilo Združenja japonskih proizvajalcev avtomobilov in služb Komisije, končna verzija z dne 5. 10. 2004

(3) Spremljanje obveznosti združenja KAMA glede zmanjšanja emisij CO_2 iz osebnih vozil (2003), Skupno poročilo Združenja korejskih proizvajalcev avtomobilov in služb Komisije, končna verzija z dne 5. 10. 2004.

Priloge so na voljo samo v angleškem jeziku.