KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 24.8.2006
COM(2006) 463 konč.

# SPOROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU

## Izvajanje strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO2 iz osebnih vozil: Šesto letno poročilo o učinkovitosti strategije

{SEC(2006) 1078}

## 1. UVOD

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

Sporočilo obravnava spremljanja in preglede, ki so bili predloženi leta 2004: v skladu z obveznostmi je združenje KAMA preučilo 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 to že storili leta 2003, kot je bilo predvideno z njunimi obveznostmi). Poleg tega je treba v skladu s členom 10 Odločbe 1753/2000/ES v letnem poročilu za vmesno ciljno leto 2004 združenja KAMA navesti, ali so zmanjšanja, ki jih je doseglo združenje KAMA, 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 združenja KAMA pomenijo dolžnost, da bo na podlagi podatkov za leto 2004 izvedlo skupni „večji pregled“ s službami Komisije (skupni večji pregledi v združenjih ACEA in JAMA so bili izvedeni na podlagi podatkov iz leta 2003, kakor je predvideno v njunih obveznostih).

## 2. RAZVOJ POVPREČNIH EMISIJ $CO_2$ V NOVEM VOZNEM PARKU V EU-25 LETA 2004

### 2.1. Napredek avtomobilske industrije pri uresničevanju sprejetih obveznosti (EU-15)

Temelj strategije so obveznosti evropskih, japonskih in korejskih združenj proizvajalcev avtomobilov, da bi skupne povprečne emisije $CO_2$ novih osebnih vozil EU-15[6] dosegle 140 g $CO_2$/km[7] do leta 2008 (ACEA) in do leta 2009 (JAMA in KAMA). Cilje obveznosti je treba doseči zlasti s tehnološkim razvojem, ki bo vplival na različne lastnosti avtomobilov in tržne spremembe, povezane s tem razvojem.

---

1 COM(95) 689 konč. in sklepi Sveta z dne 25.6.1996

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

3 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, UL L 12, 18.1.2000.

4 Odločba 1753/2000/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavljanju sistema za spremljanje in nadzor povprečnih specifičnih emisij $CO_2$ iz novih osebnih vozil, UL L 202, 10.8.2000.

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

6 Obveznosti, ki jih je priznala Evropska komisija v letih 1999/2000, so bile prevzete v času, ko je EU vključevala le 15 držav članic, zato je njihov zemljepisni obseg omejen na EU-15.

7 Izmerjeno v skladu z Direktivo 93/116/ES, kakor je bila spremenjena.

### *2.1.1. Skupni napredek treh združenj proizvajalcev avtomobilov v letu 2004*

Vsako leto se sestavijo letna skupna poročila o spremljanju, ki jih odobrijo službe Komisije in tri združenja proizvajalcev avtomobilov; poročila so priložena temu sporočilu. Glavne ugotovitve za poročevalno obdobje od leta 1995 do 2004 so (glej tudi preglednico 1):

– V letu 2004 znašajo povprečne specifične emisije $CO_2$ novega voznega parka 161 g $CO_2$/km za združenje ACEA, ki ostaja na prvem mestu, 168 g $CO_2$/km za združenje KAMA in 170 g $CO_2$/km za združenje JAMA[8] (glej preglednico 1 v Dodatku). V primerjavi z letom 1995 so se povprečne specifične emisije $CO_2$ zmanjšale za 24 g $CO_2$/km ali 13 % za združenje ACEA, 26 g $CO_2$/km ali 13,3 % za združenje JAMA in 29 g $CO_2$/km ali 14,7 % za združenje KAMA;

– v primerjavi z letom 2003 so leta 2004 vsa tri združenja znižala povprečne specifične emisije $CO_2$ svojih osebnih vozil, prvič registriranih na trgu EU, in sicer: združenje ACEA za okoli 1,2 %, združenje JAMA za okoli 1,2 % in združenje KAMA za okoli 6,1 %. Od leta 1995 je boljša učinkovitost porabe goriva veliko opaznejša pri osebnih vozilih z dizelskim motorjem, kot pri tistih bencinskim motorjem in stalno povečevanje deleža vozil z dizelskim motorjem na trgu EU-15 z novimi osebnimi vozili je pomembno prispevalo k dosedaj doseženemu skupnemu napredku (glej preglednico 3)[9]. Te smernice zahtevajo nadaljnjo izboljšanje delovanja dizelskih osebnih vozil v zvezi z emisijami onesnaževal zraka v skladu z nedavnim predlogom Komisije EURO5[10];

– Združenji ACEA in JAMA sta leta 2004 nadaljevali s trendom zmanjševanja emisij $CO_2$, čeprav je bila njuna nedavna uspešnost nižja kot letno zmanjšanje v prvih letih njunih obveznosti. Združenje ACEA je že leta 2000 doseglo vmesno ciljno območje, predvideno za leto 2003, in je od leta 2003 v spodnjem delu tega območja. Združenje JAMA je od leta 2002 znotraj vmesnega ciljnega območja. Združenje KAMA je občutno napredovalo in doseglo svoj vmesni cilj 165–170 g $CO_2$/km za leto 2004;

– 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. Če predpostavimo enakomerno stopnjo izboljšanja v celotnem obdobju med letoma 1995–2008/9, bi morala stopnja znižanja znašati okoli 3,5 $CO_2$/km ali okoli 2 % na leto. V letih, ki so preostala do leta 2008/2009, morajo sedaj povprečne stopnje znižanja doseči 3,3 % za združenje ACEA, 3,5 % za združenje JAMA in 3,3 % za združenje KAMA. Že od začetka je bilo načrtovano, da bo povprečna stopnja znižanja višja proti koncu obdobja. Vendar se ugotavlja, da so se vrzeli, ki jih je treba premostiti, izražene v zahtevani letni uspešnosti, v letu 2004 še poglobile (glej preglednico 2). To je zaskrbljujoče. Komisija bo natančno spremljala dosežke združenj v skladu z obveznostmi.

---

8 Od leta 2001 so vključeni podatki popravljeni za 0,7 % zaradi spremembe preskusnega cikla.

9 Vpliv davčnih pobud za dizelsko gorivo v večini držav članic je prav tako močno prispeval k povečanemu deležu dizelskih goriv in s tem povezanim zmanjšanjem povprečnih specifičnih emisij $CO_2$.

10 COM(2005) 683 konč.

Leta 2004 so bile skupne povprečne emisije $CO_2$ novoregistriranih osebnih vozil nižje v vseh petnajstih državah članicah v primerjavi z letom 1995 in leti vmes (glej prikaz 1 v Dodatku). Vendar pa se stopnje znižanja nekoliko razlikujejo po državah[11].

*2.1.2. „Večji pregled" združenja KAMA in uresničevanje člena 10 Odločbe 1753/2000/ES*

Prostovoljne obveznosti za znižanje emisij $CO_2$ iz novih osebnih vozil vsebujejo dolžnost, da se na podlagi podatkov za leto 2003 (za združenji ACEA in JAMA) in podatkov za leto 2004 (za združenje KAMA) izvede „*večji pregled*". Ta večji pregled bi moral obravnavati *„... rezultate zmanjšanj emisij $CO_2$ do vključno koledarskega leta 2003/4, 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 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 združenja izvedli skupne ocene. Prejšnje letno poročilo[12] je v skladu s členom 10 obravnavalo „večja pregleda" in s tem povezane ocene združenj ACEA in JAMA v letu 2003. Sedanje poročilo obravnava samo uresničevanje pregleda združenja KAMA v letu 2004, pri čemer se osredotoča na naslednja bistvena vprašanja:

(1) Ali obstajajo ovire, ki so združenju KAMA 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 2004 polno upoštevajo za izpolnitev obveznosti ali ne.

Med skupnimi ocenami je bilo ugotovljeno naslednje (podrobni sklepi so priloženi skupnemu poročilu z združenjem KAMA): zmanjšanje specifičnih emisij $CO_2$ se je večinoma doseglo s tehnološkim razvojem. Vse veljavne zaveze in predpostavke, opredeljene v obveznostih združenja KAMA glede $CO_2$, so bile izpolnjene in v nekaterih primerih presežene in okolje, v katerem člani združenju KAMA delujejo, mu ni preprečilo izpolnitve svojih obveznosti. Če povzamemo, združenje KAMA in Komisija ugotavljata, da je združenje KAMA v obdobju med letoma 1995 in 2004 izpolnilo vse dolžnosti, navedene v njegovih obveznostih. Kljub težkim gospodarskim razmeram v prvih letih ciljnega obdobja je korejska avtomobilska industrija prispevala k strategiji EU za zmanjšanje emisij $CO_2$ in njenim kjotskim ciljem, kot je predvideno v njenih obveznostih.

---

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

[12] COM(2005) 269 konč.

Te ugotovitve izpostavljajo tudi drug vidik izvajanja strategije: do zdaj omejen vpliv ukrepov, sprejetih v okviru drugih dveh stebrov: ukrepov označevanja in davčnih ukrepov (glej odstavka 3 oziroma 4).

### *2.1.3. Pregled združenja KAMA o možnosti, da bi se še bolj približalo cilju Skupnosti 120 g $CO_2$/km*

Kot je predvideno v obveznostih združenja KAMA je to decembra 2004 predstavilo rezultate svojega *„pregleda o možnosti za dodatno zmanjšanje $CO_2$, da bi se še bolj približalo cilju Skupnosti 120 g $CO_2$/km do leta 2012“*. V svojem dokumentu o stališču združenje KAMA navaja, da je ob kombinaciji nadaljnjega napredka konvencionalnih tehnologij s pretežnim deležem hibridnih vozil (25,3 %) na voljo tehnološki potencial za izpolnitev cilja Skupnosti 120 g $CO_2$/km do leta 2012, vendar poudarja, da bo po njegovem mnenju to povzročilo „čezmerne finančne obremenitve združenja KAMA in potrošnikov“. Zmanjšanja $CO_2$, enakovredna cilju Skupnosti, bi se lahko dosegla na bolj stroškovno učinkovit način z uporabo celostnega pristopa, ki bi vključeval avtomobilsko industrijo in druge akterje, vključno z dobavitelji nafte/goriva, organi oblasti, vozniki itd.

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 in lahkih gospodarskih vozil. Ob upoštevanju tega dokumenta o stališču, ki sta ga leta 2003 predložili združenji ACEA in JAMA, je Komisija odločila, da se leta 2005–2006 izvede pregled strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij $CO_2$ iz osebnih vozil in lahkih gospodarskih vozil. Glede na obstoječi cilj Skupnosti o povprečnih emisijah $CO_2$ novih voznih parkov osebnih vozil 120 g $CO_2$/km bo Komisija pregledala možnosti, ki so na voljo za dodatno zmanjšanje emisij $CO_2$ iz osebnih vozil in lahkih gospodarskih vozil, ki so predmet presoje vpliva, in upoštevala delo skupine na visoki ravni CARS21. Ta pregled bo izveden v okviru Evropskega programa za podnebne spremembe. Komisija namerava predstaviti sporočilo o revidirani strategiji Evropskemu parlamentu in Svetu v drugi polovici leta 2006.

## 2.2. Povprečne emisije $CO_2$ novega voznega parka v EU-25 v letu 2004

Ločeno od izvajanja spremljanja v letu 2004 in po širitvi EU so leta 2004 podatki o emisijah $CO_2$ postali v večini držav članic (Slovaška in Malta nista predložili podatkov) prvič razpoložljivi. Naslednja preglednica predstavlja stanje EU-15, EU-10 in EU-25:

| | **Podatki o spremljanju iz leta 2004 za EU-15** | | **Podatki o spremljanju iz leta 2004 za EU-10[13]** | | **Podatki o spremljanju iz leta 2004 za EU-25[13]** | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Gorivo** | Registracije | g $CO_2$/km | Registracije | g $CO_2$/km | Registracije | g $CO_2$/km |
| **Motorni bencin** | 7 001 245 | 170 | 533 665 | 158 | 7 534 910 | 169 |
| **Dizelsko gorivo** | 6 787 834 | 155 | 168 284 | 151 | 6 956 118 | 155 |
| **Motorni bencin+dizelsko gorivo** | 13 789 079 | **163** | 701 949 | **156** | 14 491 028 | **162** |

[13] COM(2005) 269 konč.

Treba je poudariti, da je vrednost $CO_2$ v EU10 približno 4 % nižja od vrednosti v EU-15 in da skupno število registracij v EU-10 predstavlja samo približno 5 % registracij EU-15. Medtem ko dizelska vozila zdaj predstavljajo okoli 50 % odstotkov novih registracij v EU-15, predstavljajo manj kot 25 % v EU-10[13].

### 2.3. Kakovost podatkov

Odločbo „spremljanja“ 1753/2000/ES sta sprejela Evropski parlament in Svet 30. avgusta 2000. Podatki od leta 2002 naprej, zbrani v skladu s to odločbo, se uporabljajo kot uradni podatki za spremljanje prostovoljnih obveznosti. V prejšnjih letih so se za spremljanje uporabljali podatki, ki so jih predložila združenja.

Ta prehod v podatkovnih bazah se je odražal v razlikah med serijami podatkov združenj in uradnimi podatki EU, kar je razkrilo tudi manjša neskladja. V preteklih letih so bila potrebna dodatna prizadevanja, da so se našli vzroki za ugotovljene razlike in da bi se izboljšala kakovost podatkov. Na splošno tri združenja menijo, da so uradni podatki EU-15 zadovoljivi, in vrzel v zvezi s podatki, ki jih je predložila industrija, je zelo majhna. Prizadevanja držav članic za kakovost podatkov se bodo nadaljevala, da bi še bolj povečali njihovo točnost ter reprezentativnost stanja v EU-15 in EU-25.

## 3. IZVAJANJE DIREKTIVE 1999/94/ES

Vse države članice so priglasile ukrepe za prenos Direktive 1999/94/ES[14] o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah $CO_2$, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil. V zvezi z izvajanjem Direktive Komisije 2003/73/ES Avstrija in Grčija še nista priglasili s tem povezanih ukrepov. Na podlagi poročil držav članic o izvajanju Direktive 1999/94/ES je bila leta 2004 za Komisijo izvedena študija[15]za oceno učinkovitost te zakonodaje in morebitne možnosti za izboljšavo. Rezultati te študije, predstavljene interesnim skupinam v začetku leta 2005, kažejo, da se zdi na splošno učinkovitost Direktive slaba, saj še vedno ni mogoče opaziti večjega vpliva na odločitve potrošnikov. Najbolj obetavne možnosti za izboljšanje obstoječe zakonodaje s ciljem povečanja ozaveščanja potrošnikov o učinkovitosti goriva in emisijah $CO_2$ so povezane z uvedbo razredov energijske učinkovitosti na etiketi in dodatnim usklajevanjem njenega načrtovanja.

Na podlagi te ocene in kot del splošnega pregleda strategije za zmanjšanje emisij $CO_2$ iz osebnih vozil in lahkih gospodarskih vozil bo Komisija leta 2006 ocenila potrebo po predložitvi predloga o spremembi za izboljšanje učinkovitosti Direktive.

## 4. PRIZADEVANJA NA PODROČJU DAVČNIH UKREPOV

Leta 2002 je Komisija sprejela sporočilo[16] o obdavčitvi osebnih vozil v Evropski uniji. Sporočilo je vsebovalo številne možnosti politike za prihodnje ukrepe in sledila so mu številna posvetovanja z državami članicami, Evropskim parlamentom, avtomobilsko

---

14 UL L 12, 18.1.2000, str. 16.

15 „Študija o učinkovitosti Direktive 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“, ADAC za Evropsko komisijo, končno poročilo, marec 2005, v elektronski obliki na http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_directive.htm

16 COM(2002) 431 konč.

industrijo in drugimi pomembnimi interesnimi skupinami. Poleg teh posvetovanj je Komisija julija 2005 sprejela predlog Direktive[17] o obdavčitvi osebnih vozil med drugim zato, da bi države članice, ki imajo takšne davke, v svoje izračune vključile element $CO_2$, da bi spodbujali nakup avtomobilov z nizko porabo goriva.

## 5. DRUGI S TEM POVEZANI UKREPI

Okoljski svet je v sklepih z dne 10. oktobra 2000 Komisijo zaprosil, da preuči ukrepe za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov pri lahkih gospodarskih vozilih (imenovanih tudi vozila „N1“[18]) in klimatskih sistemih, ki se uporabljajo v osebnih vozilih[19].

V zvezi z vozili N1 bo Direktiva 2004/3/ES[20] zahtevala merjenje emisij ogljikovega dioksida in zagotavljanje podatkov za to kategorijo vozil. Ob tem je Komisija sestavila pogodbo o pripravi ukrepov za zmanjšanje emisij $CO_2$ iz vozil N1[21]. V zvezi z mobilnimi klimatskimi sistemi je Komisija prav tako sestavila pogodbo, da bi se izvedel postopek merjenja za oceno vpliva klimatskih sistemov na porabo goriva[22].
Komisija bo obravnavala morebitno zmanjšanje toplogrednih plinov iz vozil N1 in mobilnih klimatskih sistemov v okviru integriranega pristopa pri pregledu strategije o emisijah $CO_2$ iz osebnih vozil in lahkih gospodarskih vozil (glej 2.1.3).

## 6. SKLEPNE UGOTOVITVE

Cilj strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij $CO_2$ iz osebnih vozil in izboljšanje ekonomičnosti porabe goriva je doseči, da bi povprečna vrednost emisij $CO_2$ novoregistriranih osebnih vozil v Skupnosti znašala 120 g $CO_2$/km. Leta 2004 je povprečna dosežena vrednost v EU-15 znašala 163 g $CO_2$/km[23]v primerjavi s 186 g $CO_2$/km v letu 1995, ki je referenčno leto strategije Skupnosti – gre za okoli 12,4-odstotno zmanjšanje. Ocene, ki so bile opravljene v okviru „večjega pregleda“ in člena 10 Odločbe 1753/2000/ES kažejo, da so združenja ACEA, JAMA in KAMA v obdobju med letoma 1998 in 2004 izpolnila 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.

---

17 COM(2005) 261 konč.

18 Vozila N1 so opredeljena kot vozila, ki se uporabljajo za prevoz blaga z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 3,5 ton.

19 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* $^{CO2}$ *iz vozil, zlasti zmanjšanje emisij CO2 iz lahkih tovornih vozil,*
- *zmanjšanje vseh toplogrednih plinov iz klimatskih naprav v vozilih“.*

20 Direktiva 2004/3/EC dopolnjuje Direktivi Sveta 70/156/EEC in 80/1268/EEC v zvezi z meritvami emisij $CO_2$ in porabe goriva vozil N1., UL L 49, 19.2.2004, str. 36

21 "*Measuring and preparing reduction measures for* $CO_2$ *emissions from N1 vehicles*", TNO za Evropsko Komisijo, december 2004, dostopno na: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_9482_final%20report.pdf.

22 "*Development of a procedure for the determination of the additional fuel consumption of passenger cars (M1 vehicles) due to the use of mobile air conditioning equipment*", TNO za Evropsko Komisijo, julij 2005, dostopno na: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_16174.pdf.

23 Številke temeljijo na uradnih podatkih EU.

Vsa tri združenja morajo še povečati svoja prizadevanja, da bi dosegla končni cilj iz obveznosti (140 g $CO_2$/km). Na podlagi priloženih skupnih poročil Komisija priznava, da so vsa tri združenja potrdila svojo odločenost, da si bodo čim bolj prizadevala upoštevati svoje obveznosti. Vendar združenji ACEA in JAMA nista mogli trdneje kot v preteklih letih zagotoviti, da bosta dosegli vrednost 140 g $CO_2$/km, do leta 2008 (združenje ACEA) in do leta 2009 (združenje JAMA), čeprav se ciljno obdobje izteka; združenje KAMA je v letu 2004 doseglo znatno zmanjšanje in potrdilo, da Komisija nima nobenega vzroka, da ne bi verjela v izpolnitev obveznosti združenja KAMA.i[24]. Komisija poudarja, kako pomembno je za avtomobilsko industrijo, da se izpolni cilj 140 g $CO_2$/km, za katerega Komisija meni, da je dosegljiv, in za katerega se je industrija obvezala. Poudarja tudi potrebo po nadaljnjih prizadevanjih za tehnične raziskave, razvoj in prikaz bolj učinkovitih pogonskih in pomožnih sistemov (vključno z mobilnimi klimatskimi sistemi) za osebna vozila in lahka gospodarska vozila, da bi zmanjšali stroške in izboljšali delovanje, vključno s splošno učinkovitostjo in trajnostjo.

Dokumenti o stališču, ki so jih predstavila združenja ACEA, JAMA in KAMA[25] o svojih preučitvah možnosti, da se do leta 2012 čim bolj približajo cilju Skupnosti 120 g $CO_2$/km, navajajo mnenje združenj, da je potreben celostni pristop kot nasprotje osredotočenju samo na avtomobilsko tehnologijo. Slednje bi po mnenju združenj „resno škodilo prihodnji konkurenčnosti in finančni sposobnosti za razvoj evropske industrijske proizvodnje avtomobilov ter oslabilo gospodarstvo EU“ (ACEA).

Komisija je odločila, da leta 2005-2006 izvede pregled strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij $CO_2$ iz osebnih vozil in lahkih gospodarskih vozil. V zvezi s ciljem Skupnosti 120 g CO2/km bo Komisija preučila možnosti, ki so na voljo, vključno z zakonskimi, za dodatno zmanjšanje emisij $CO_2$ iz osebnih vozil in lahkih gospodarskih vozil, ki so predmet presoje vpliva, in upoštevala delo skupine na visoki ravni CARS21. To bo izvedeno v okviru programa za evropske podnebne spremembe in v drugi polovici leta 2006 namerava Komisija predložiti sporočilo o revidirani strategiji Evropskemu parlamentu in Svetu.

---

24 Treba je spomniti, da 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).

25 Leto 2003 za združenji ACEA in JAMA, leto 2004 za združenje KAMA.

## Dodatek

**Preglednica 1: Povprečne specifične emisije $CO_2$ novih osebnih vozil glede na vrsto goriva, za vsako združenje in EU-15**

| | $CO_2$ (g/km) | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001(3)** | **2002(3)** | **2003(3)** | **2004(3)** | **Sprememba 95/04 [%]** |
| **ACEA** | | | | | | | | | | | |
| Motorni bencin | 188 | 186 | 183 | 182 | 180 | 177 | 172 | 172 | 171 | 170 | -9,6 % |
| Dizelsko gorivo | 176 | 174 | 172 | 167 | 161 | 157 | 153 | 155 | 154 | 153 | -13,1 % |
| **Vsa goriva(1)** | **185** | **183** | **180** | **178** | **174** | **169** | **165** | **165** | **163** | **161** | **-13 %** |
| **JAMA** | | | | | | | | | | | |
| Motorni bencin | 191 | 187 | 184 | 184 | 181 | 177 | 174 | 172 | 170 | 171 | -10,5 % |
| Dizelsko gorivo | 239 | 235 | 222 | 221 | 221 | 213 | 198 | 180 | 177 | 170 | -28,9 % |
| **Vsa goriva(1)** | **196** | **193** | **188** | **189** | **187** | **183** | **178** | **174** | **172** | **170** | **-13,3 %** |
| **KAMA** | | | | | | | | | | | |
| Motorni bencin | 195 | 197 | 201 | 198 | 189 | 185 | 179 | 178 | 171 | 160 | -17,9 % |
| Dizelsko gorivo | 309 | 274 | 246 | 248 | 253 | 245 | 234 | 203 | 201 | 189 | -38,8 % |
| **Vsa goriva(1)** | **197** | **199** | **203** | **202** | **194** | **191** | **187** | **183** | **179** | **168** | **-14,7 %** |
| **EU-15(2)** | | | | | | | | | | | |
| Motorni bencin | 189 | 186 | 184 | 182 | 180 | 178 | 173 | 172 | 171 | 170 | -10,1 % |
| Dizelsko gorivo | 179 | 178 | 175 | 171 | 165 | 163 | 156 | 157 | 157 | 155 | -13,4 % |
| **Vsa goriva(1)** | **186** | **184** | **182** | **180** | **176** | **172** | **167** | **166** | **164** | **163** | **-12,4 %** |

(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 2001–2004 so popravljene za 0,7 % zaradi spremembe voznega cikla. Za leta 2002–2004 se upoštevajo uradni podatki EU-15.

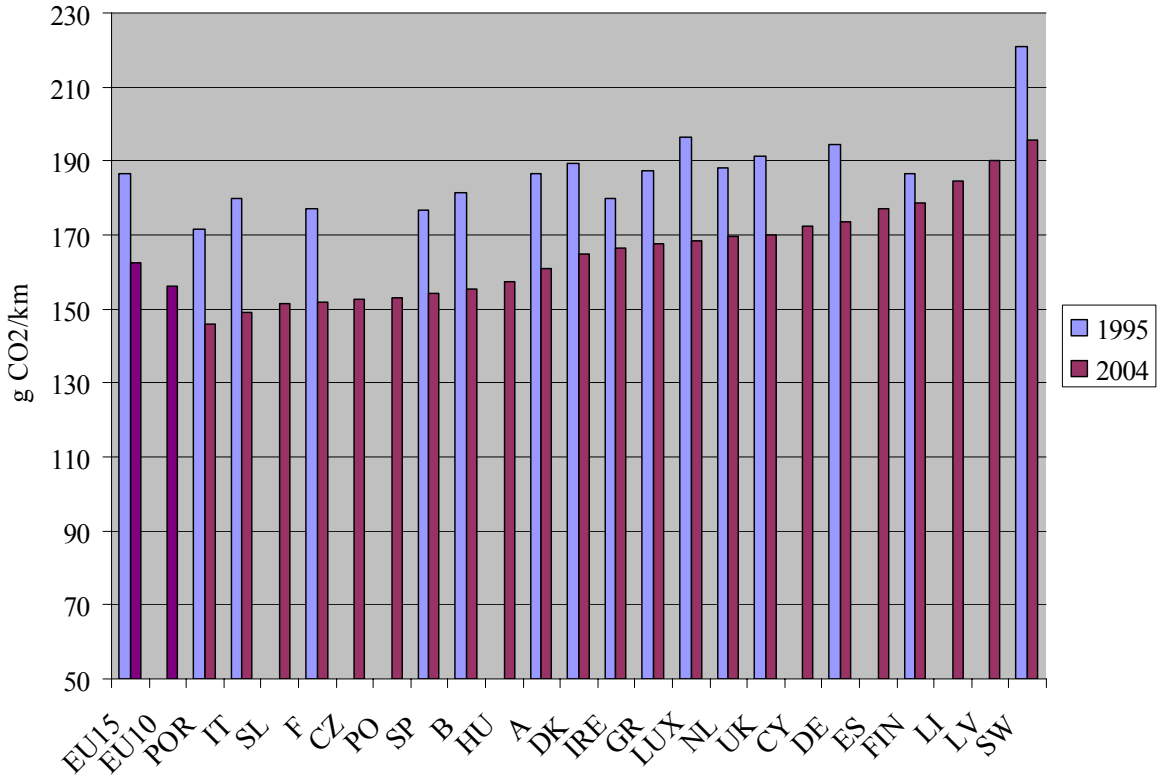
N.B.: Podatki združenja ACEA, ki so navedeni v tem sporočilu, vključujejo Rover/MG. Ker pa Rover/MG – ki je na začetku prevzel obveznost kot del BMW-ja – ni več član združenja ACEA, je slednje navedlo, da združenje ne more prevzeti nobene odgovornosti za izpolnitev cilja glede $CO_2$ pri Roverju do leta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

**<u>Preglednica 2</u>: Izpolnitev cilja 140 g $CO_2$/km do leta 2008/2009**

| | EU-15 | | Cilj 140 g $CO_2$/km: vrzel | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Skupaj | | Na leto | |
| | 1995* $CO_2$ (g/km) | 2004* $CO_2$ (g/km) | % od leta 2004 do 2008/9 | g $CO_2$/km od leta 2004 do 2008/9 | % od leta 2004 do 2008/9 | g $CO_2$/km od leta 2004 do 2008/9 |
| **ACEA vsa goriva** | **185** | **161** | 13 | 21 | 3,3 | 5,3 |
| **JAMA vsa goriva** | **196** | **170** | 17,6 | 30 | 3,5 | 6 |
| **KAMA vsa goriva** | **197** | **168** | 16,6 | 28 | 3,3 | 5,6 |

*Številke za leto *1995 temeljijo na podatkih združenj; podatki za leto **2004 temeljijo na uradnih podatkih EU-15*

**Prikaz 1: Povprečne specifične emisije CO2 novih osebnih vozil v EU-15, EU-10 in državah članicah v letih 1995 in 2004 (ponderirana povprečja na podlagi podatkov za vozila z bencinskim in dizelskim motorjem). Podatki za leto 1995, kot so jih navedla združenja; za leto 2004 so prikazani uradni podatki EU in popravljeni za 0,7 % zaradi prilagoditve na spremembo cikla, v letu 1995 ni na voljo podatkov za Grčijo, Finsko in EU-10; v letu 2004 ni na voljo podatkov za Slovaško in Malto.)**



**<u>Preglednica 3</u>: Gibanja glede sestave novih osebnih vozil, registriranih na trgu, za vsako združenje in EU-15**

| ACEA | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 (4) | 2003 (4) | 2004 (4) | Sprememba'95-04' (2) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Motorni bencin | 73,4 % | 72,9 % | 73,1 % | 70,3 % | 65,8 % | 60,9 % | 58,2 % | 56,3 % | 52,4 % | 45,4 % | -28 |
| Dizelsko gorivo | 24,0 % | 24,3 % | 24,3 % | 27,0 % | 31,0 % | 35,8 % | 39,4 % | 43,6 % | 47,5 % | 51,9 % | 27,9 |
| Skupno (3) | 10 241 651 | 10 811 011 | 11 226 009 | 11 935 533 | 12 518 260 | 12 217 744 | 12 552 498 | 11 649 782 | 11 533 323 | 11 668 101 | 13,9 % |
| **JAMA** | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001** | **2002 (4)** | **2003 (4)** | **2004 (4)** | **Sprememba'95-04' (2)** |
| Motorni bencin | 82, 1 % | 82,1 % | 83,2 % | 81,6 % | 80,4 % | 80,8 % | 79,1 % | 77,3 % | 71,8 % | 65,6 % | -16,5 |
| Dizelsko gorivo | 9,5 % | 10,4 % | 11,2 % | 13,1 % | 14,9 % | 16,5 % | 17,4 % | 22,6 % | 28,2 % | 30,9 % | 21,4 |
| Skupno (3) | 1 233 975 | 1 342 144 | 1 510 818 | 1 666 816 | 1 716 048 | 1 667 987 | 1 520 643 | 1 501 937 | 1 703 960 | 1 843 728 | 49,4 % |
| **KAMA** | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001** | **2002 (4)** | **2003 (4)** | **2004 (4)** | **Sprememba'95-04' (2)** |
| Motorni bencin | 87,9 % | 87,6 % | 89,2 % | 85,9 % | 81,9 % | 80,9 % | 85,2 % | 77,8 % | 73,9 % | 69,5 % | -18,4 |
| Dizelsko gorivo | 1,6 % | 1,8 % | 2,3 % | 6,1 % | 7,4 % | 8,3 % | 13,9 % | 22,0 % | 26,1 % | 26,4 % | 24,8 |
| Skupno (3) | 169 060 | 236 454 | 275 453 | 373 230 | 463 724 | 491 244 | 396 792 | 325 436 | 427 341 | 589 542 | 249 % |
| **EU-15 (1)** | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001** | **2002 (4)** | **2003 (4)** | **2004 (4)** | **Sprememba'95-04' (2)** |
| Motorni bencin | 74,5 % | 74,2 % | 74,6 % | 72,1 % | 68,0 % | 63,9 % | 61,2 % | 59,2 % | 55,4 % | 49,6 % | -24,9 |
| Dizelsko gorivo | 22,2 % | 22,4 % | 22,3 % | 24,7 % | 28,4 % | 32,6 % | 36,4 % | 40,7 % | 44,4 % | 48,1 % | 25,9 |
| Skupno (3) | 11 644 686 | 12 389 609 | 13 012 280 | 13 975 579 | 14 698 032 | 14 376 975 | 14 469 933 | 13 477 155 | 13 664 624 | 14 101.371 | 21,1 % |

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

*(2) Sprememba v obdobju med letoma 1995 in 2004 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 leta 2002–2004 se upoštevajo uradni podatki EU15.*

**PRILOGA (SEC(2006) 1078)**

(1) Spremljanje obveznosti združenja ACEA glede zmanjšanja emisij $CO_2$ iz osebnih vozil (2004), Skupno poročilo Združenja evropskih proizvajalcev avtomobilov in služb Komisije, končna verzija z dne 25. 11. 2005

(2) Spremljanje obveznosti združenja JAMA glede zmanjšanja emisij $CO_2$ iz osebnih vozil (2004), Skupno poročilo Združenja evropskih proizvajalcev avtomobilov in služb Komisije, končna verzija z dne 25. 11. 2005

(3) Spremljanje obveznosti združenja KAMA glede zmanjšanja emisij $CO_2$ iz osebnih vozil (2004), Skupno poročilo Združenja evropskih proizvajalcev avtomobilov in služb Komisije, končna verzija z dne 25. 11. 2005

Priloge so na voljo samo v angleškem jeziku.