



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 24.8.2006
KOM(2006) 463 v konečném znění

**SDĚLENÍ KOMISE
RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU**

**Provádění strategie Společenství na snížení emisí CO₂ z automobilů:
Šesté výroční sdělení o účinnosti strategie**

{SEK(2006) 1078}

1. ÚVOD

Strategie Společenství na snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a na zlepšení spotřeby paliva¹ je založena na třech pilířích; na závazcích automobilového průmyslu zlepšit spotřebu paliva², na označování spotřeby paliva automobilů³ a na podpoře účinnosti automobilů prostřednictvím daňových opatření. V návaznosti na článek 9 rozhodnutí 1753/2000/ES⁴, se požaduje, aby Komise předložila Evropskému parlamentu a Radě výroční zprávy o účinnosti strategie založenou na údajích z monitorování, které obdržela od členských států⁵.

Toto sdělení se zaměřuje na monitorování roku 2004 a na přezkoumání, která byla během tohoto roku zahájena: v souladu se závazkem přezkoumala asociace KAMA potenciál za účelem dodatečného snížení CO₂ s cílem „přiblížit se cíli Společenství ve výši 120 g CO₂/km v roce 2012“ (ACEA a JAMA tyto kroky učinily již v roce 2003, jak stanoví jejich závazky). Kromě toho podle článku 10 rozhodnutí č. 1753/2000/ES by výroční sdělení, pokud jde o průběžný cílový rok asociace KAMA (2004), mělo udávat, zda jsou snížení dosažená asociací KAMA důsledkem technických opatření přijatých výrobcem, nebo jiných vlivů, jako např. změny v chování spotřebitelů (které nejsou spojeny s technickými opatřeními přijatými průmyslovými odvětvími). A konečně, dobrovolné závazky KAMA obsahují povinnost provádět společný „hlavní přezkum“, který je založen na údajích za rok 2004, s pomocí útvarů Komise (společné hlavní přezkumy s ACEA a JAMA byly provedeny na základě údajů za rok 2003, jak stanoví jejich závazky).

2. VÝVOJ PRŮMĚRNÝCH EMISÍ CO₂ U NOVÝCH AUT V EU-25 V ROCE 2004

2.1. Pokrok automobilového průmyslu s ohledem na jeho příslušné závazky (EU-15)

Hlavním a nejdůležitějším pilířem strategie jsou závazky asociací evropských, japonských a korejských výrobců automobilů dosáhnout v rámci EU-15⁶ u nových osobních aut průměrných emisí CO₂ ve výši 140 g CO₂/km⁷ do roku 2008 (ACEA) a 2009 (JAMA a KAMA). Cílů tohoto závazku musí být dosaženo především technologickým vývojem, který ovlivní různé charakteristiky automobilů, a změnami na trhu souvisejícími s tímto vývojem.

¹ KOM(95) 689 v konečném znění a závěry Rady ze dne 25.6.1996.

² Závazky učinila evropská (Asociace evropských výrobců automobilů - ACEA), japonská (Asociace japonských výrobců automobilů - JAMA) a korejská (Asociace korejských výrobců automobilů - KAMA) automobilová asociace.

³ Směrnice 1999/94/ES o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO₂ při prodeji nových osobních automobilů, Úř. věst. L 12, 18.1.2000.

⁴ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1753/2000/ES, kterým se zřizuje systém monitorování průměrných specifických emisí CO₂ z nových osobních vozidel, Úř. věst. L 202, 10.8.2000.

⁵ Informace ohledně strategie Společenství lze také získat na webové stránce: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

⁶ Vzhledem k tomu, že závazky, jak uznala Evropská komise v období 1999/2000 byly přijaty v době, kdy EU měla jen 15 členských států, je jejich zeměpisný dosah omezen na EU-15.

⁷ Opatření přijatá podle směrnice 93/116/ES ve znění pozdějších předpisů.

2.1.1. Celkový pokrok dosažený třemi asociacemi výrobců automobilů v roce 2004

Společné výroční monitorovací zprávy byly vypracovány a schváleny útvary Komise spolu se třemi asociacemi výrobců automobilů a tvoří přílohu tohoto sdělení. Hlavní zjištění vykazovacího období 1995 - 2004 jsou tyto (viz též tabulka 1):

- V roce 2004 byly průměrné specifické emise CO₂ u nových aut 161 g CO₂/km pro ACEA, která je i nadále na čelním místě, 168 g CO₂/km pro KAMA a 170 g CO₂/km pro JAMA⁸ (viz tabulka 1 v příloze). Ve srovnání s rokem 1995 se průměrné specifické emise CO₂ snížily o 24 g CO₂/km, tj. 13 % pro ACEA, 26 g CO₂/km, tj. 13,3 % pro JAMA, a 29 g CO₂/km, tj. 14,7 % pro KAMA;
- Ve srovnání s rokem 2003 snížily v roce 2004 všechny tři asociace průměrné specifické emise CO₂ u automobilů poprvé registrovaných na trhu EU, ACEA přibližně o 1,2 %, JAMA přibližně o 1,2 % a KAMA přibližně o 6,1 %. Od roku 1995 jsou zlepšení účinnosti osobních automobilů s naftovým motorem ve srovnání s automobily s benzínovým motorem výraznější, a spolu s trvalým nárůstem podílu automobilů s naftovým motorem na trhu EU-15 s novými osobními automobily to byl důležitý příspěvek k doposud dosaženému všeobecnému pokroku (viz tabulka 3)⁹. Tento trend volá po dalším zlepšování výkonu osobních automobilů s naftovým motorem, pokud jde o emise látek znečišťujících ovzduší, jak Komise v poslední době navrhla v návrhu EURO5¹⁰;
- ACEA a JAMA sledovaly v roce 2004 nepřetržitý trend snižování emisí CO₂, avšak v posledních letech se jim již nedaří dosahovat takového ročního snižování jako v prvních letech jejich závazků. ACEA dosáhla cílového rozmezí stanoveného pro rok 2003 již v roce 2000 a od roku 2003 se drží pod spodní úroveň tohoto rozmezí. JAMA se od roku 2002 drží v tomto průběžném cílovém rozmezí. KAMA dosáhla velmi významného zlepšení a splnila své průběžné cílové rozmezí pro rok 2004, tj. 165 až 170 g CO₂ /km;
- Aby bylo dosaženo konečného cíle 140 g CO₂/km, bude zapotřebí značného dodatečného úsilí, neboť průměrné hodnoty ročního snížení u všech tří asociací budou muset být navýšeny. Za předpokladu stálého zlepšování po celé období 1995-2008/9 by bylo dosaženo snížení o cca 3,5 CO₂/km ročně, tj. o cca 2 % ročně. Pro roky zbývající do termínu 2008/9 musí být nyní stanovena průměrná hodnota snížení na 3,3 % pro ACEA, 3,5 % pro JAMA a 3,3 % pro KAMA. Od počátku se očekávalo, že průměrné hodnoty snížení budou v pozdějších letech vyšší. Je však třeba poznamenat, že rozdíly, které je třeba snížit (vyjádřené v požadovaném ročním plnění), se dále zvýšily v roce 2004 (viz tabulka 2). To je důvodem obav. Komise bude intenzivně sledovat dosažené výsledky asociací ve vztahu k jejich závazkům.

Celkové průměrné emise CO₂ z nových registrovaných osobních automobilů byly za rok 2004 ve všech patnácti členských státech nižší než v roce 1995 a v letech mezi těmito roky (viz graf 1 v příloze). Hodnoty snížení se však v jednotlivých zemích poněkud liší¹¹.

⁸ Údaje zahrnuté od roku 2001 jsou korigovány 0,7% s ohledem na změny jízdního cyklu.

⁹ Dopad finanční pobídky pro naftové motory ve většině členských států pravděpodobně rovněž přispěl ke zvětšení podílu automobilů s naftovým motorem a s tím spojenému snížení průměrných specifických emisí CO₂

¹⁰ KOM(2005) 683 v konečném znění.

¹¹ Graf nelze sestavit pro Řecko a Finsko za rok 1995, neboť nejsou k dispozici žádné údaje.

2.1.2. „Hlavní přezkum“ KAMA a práce na článku 10 rozhodnutí č. 1753/2000/ES

Dobrovolný závazek snižování emisí CO₂ z osobních automobilů obsahuje povinnost, založenou na údajích za rok 2003 (ACEA a JAMA) a 2004 (KAMA), provádět „hlavní přezkum“. Tento hlavní přezkum by se měl zaměřit na „...výsledky snižování emisí CO₂ do roku 2003/4 včetně, obsahující srovnání průměru vozového parku daného roku s odhadovaným cílovým rozmezím.“ Navíc by měl vzít v úvahu původní očekávání, že „...snižování emisí CO₂ nebude lineární; tempo bude podstatně záviset na načasování dostupnosti upravených paliv na trhu, stejně jako na době nutné k realizaci nových technologií a výrobků a k jejich proniknutí na trh. Očekává se proto, že profil snižování emisí bude zpočátku relativně pomalý, ale později se zrychlí.“

Na některé z těchto otázek je také zaměřen článek 10 rozhodnutí č. 1753/2000/ES, který stanoví, že: „...zprávy k průběžným cílovým rokům a cílovým rokem uvádí, zda je snížení dosaženo technickými opatřeními uplatňovanými výrobci, nebo jinými opatřeními, jako například změnami v chování spotřebitelů.“

Protože se hodnocení, která je nutno provádět podle „hlavního přezkumu“ a článku 10, částečně překrývají, byla provedena společná hodnocení Komise a asociací. Předchozí výroční sdělení¹² se zaměřilo na „hlavní přezkumy“ ACEA a JAMA v roce 2003 a s nimi spojená hodnocení podle článku 10. Toto sdělení se zabývá pouze přezkumem KAMA v roce 2004 s důrazem na následující klíčové otázky:

- (1) Bránily nějaké překážky asociaci KAMA v plnění jejího závazku nebo měly za následek nedostatečné plnění?
- (2) Vyskytly se kromě technických opatření jiné faktory, které vedly ke snížení specifických emisí CO₂ z nových osobních automobilů?

Odpovědi na tyto otázky jsou rozhodující pro zodpovězení otázky, zda zaznamenané snížení CO₂ do roku 2004 včetně se v plném rozsahu promítne do plnění závazku.

Společné hodnocení přineslo tyto závěry (podrobné závěry jsou uvedeny v příloze ke společné zprávě s KAMA): snížení specifických emisí CO₂ bylo velkou měrou dosaženo prostřednictvím technických opatření, byly splněny všechny použitelné závazky a předpoklady specifikované v závazcích KAMA ohledně CO₂, a prostředí, v němž působí jejich členové, nebránilo KAMA v plnění závazků. Stručně shrnuto, KAMA a Komise dospěly k závěru, že KAMA během období 1995 až 2004 splnila všechny požadavky uvedené ve svých závazcích. I přesto, že korejský automobilový průmysl prošel během prvních let závazku těžkou hospodářskou situací, přispěl ke strategii EU na snížení emisí CO₂ a ke kjótským cílům snížení emisí podle předpokladu svých závazků.

Tato zjištění zvyrazňují také další aspekt provádění strategie: omezený vliv opatření podniknutých v souladu s druhými dvěma pilíři, označování (viz odst. 3) a daňová opatření (viz odst.4).

¹² KOM(2005) 269 v konečném znění.

2.1.3. Přezkum možností asociace KAMA přiblížit se cíli Společenství ve výši 120 g CO₂/km

KAMA podle předpokladu svých závazků předložila v prosinci 2004 výsledky svého „přezkoumání potenciálu pro dodatečná snižování CO₂ ve snaze přiblížit se cílům Společenství ve výši 120 g CO₂/km v roce 2012“. Ve svém pozičním dokumentu KAMA tvrdí, že má k dispozici technický potenciál k dosažení cíle Společenství ve výši 120 g CO₂/km v roce 2012, a sice cestou dalšího vývoje tradičních technologií s podstatným podílem hybridních vozidel (25,3 %), ale zdůrazňuje, že podle jejího názoru to povede k „nadměrné finanční zátěži jak pro KAMA, tak pro spotřebitele“. Snižování CO₂ srovnatelného s cílem Společenství lze dosáhnout rentabilnějším způsobem za použití integrovaného přístupu, který by zahrnoval automobilový průmysl a další zúčastněné strany, včetně dodavatelů pohonných hmot, orgánů veřejné moci, řidičů atd.

Kromě tří pilířů strategie existuje ještě několik dalších možností, jak podpořit strategii Společenství, které by mohly přispět k snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel. Komise vzala plně v úvahu tento poziční dokument a také poziční dokument předložený v roce 2003 ze strany ACEA a JAMA a rozhodla se provést v období 2005-2006 přezkum strategie Společenství na snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel. S ohledem na stávající cíl Společenství dosáhnout průměrné hodnoty emisí 120 g CO₂/km u nových aut, Komise přezkoumá, jaké jsou možnosti dalšího snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, v návaznosti na posouzení vlivu na životní prostředí a s přihlédnutím k práci skupiny odborníků na vysoké úrovni CARS21. Tento přezkum bude proveden v rámci Evropského programu pro změnu klimatu. Komise má v úmyslu předložit sdělení o revidované strategii Evropskému parlamentu a Radě prostřednictvím sdělení v druhé polovině roku 2006.

2.2. Průměrné emise CO₂ u nových aut v EU-25 v roce 2004

Nezávisle na společném monitorování v roce 2004 a v návaznosti na rozšíření EU byly údaje o průměrných emisích CO₂ u nových aut týkající se většiny členských států zpřístupněny poprvé v roce 2004 (Slovensko a Malta v roce 2004 údaje nedodaly). Následující tabulka zobrazuje situaci v EU-15, EU-10 a EU-25:

	Monitorování údajů v EU-15 v roce 2004		Monitorování údajů v EU-10 v roce 2004 ¹³		Monitorování údajů v EU-25 v roce 2004 ¹³	
Palivo	Registrace	CO ₂ (g/km)	Registrace	CO ₂ (g/km)	Registrace	CO ₂ (g/km)
Benzín	7 001 245	170	533 665	158	7 534 910	169
Nafta	6 787 834	155	168 284	151	6 956 118	155
Benzín + nafta	13 789 079	163	701 949	156	14 491 028	162

¹³ KOM(2005) 269 v konečném znění.

Je třeba poznamenat, že průměrná hodnota CO₂ je o cca 4 % nižší než v EU-15, a že celkový počet registrací v EU-10 představuje cca 5 % registrací v EU-15. Kromě toho, zatímco podíl automobilů s naftovým motorem představuje nyní v EU-15 kolem 50 % nových registrací, představuje v EU-10 méně než 25 %¹³.

2.3. Kvalita údajů

Takzvané „monitorovací“ rozhodnutí 1753/2000/ES bylo přijato Evropským parlamentem a Radou dne 30. srpna 2000. Od roku 2002 jsou údaje shromažďované podle tohoto rozhodnutí používány jako oficiální údaje k monitorování dobrovolných závazků. V dřívějších letech se k monitorování využívaly údaje poskytované asociacemi.

Tento přechod v souborech údajů, který se odráží v nesrovnalostech mezi soubory údajů asociací a oficiálními soubory údajů EU, vynesl na světlo některé drobné nesrovnalosti mezi těmito údaji. V minulých letech byla vyvíjena snaha zjistit důvody těchto pozorovaných rozdílů v souborech údajů a zlepšit jejich kvalitu. Celkově oficiální údaje z EU-15 jsou třemi asociacemi považovány za uspokojivé a nedostatky údajů poskytovaných automobilovým průmyslem je velmi omezený. Je třeba vynaložit úsilí na zkvalitnění údajů poskytovaných členskými státy tak, aby se dále zvyšovala jejich přesnost a reprezentativnost ohledně situace EU-15 a EU-25.

3. PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 1999/94/ES

Všechny členské státy oznámily opatření provádějící směrnici 1999/94/ES¹⁴ o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO₂ při prodeji nových osobních automobilů. Pokud jde o provádění směrnice Komise 2003/73/ES, je třeba uvést, že Rakousko a Řecko ještě příslušná opatření neoznámily. Na základě zpráv členských států o provádění uvedené směrnice 1999/94/ES, byla v roce 2004 vypracována pro Komisi studie¹⁵ s cílem posoudit účinnost těchto právních předpisů, a také možnosti jejich zlepšování. Výsledek této studie předložený zúčastněným stranám počátkem roku 2005 ukazuje, že obecně je účinnost směrnice nízká; významný dopad na rozhodování spotřebitelů zatím nemohl být zaznamenán. Nejslibnější možnosti zlepšení současných právních předpisů ohledně posílení vědomí spotřebitelů o spotřebě paliva a emisích CO₂ spočívá v zavedení tříd energetické účinnosti na štítku a další harmonizaci jeho designu.

Komise na základě tohoto vyhodnocení a v rámci celkového přezkumu strategie snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zhodnotí v roce 2006 potřebu předložit pozměňovací návrh za účelem zlepšení účinnosti směrnice.

¹⁴ Úř. věst. L 12, 18.1.2000, s. 16.

¹⁵ „Studie o účinnosti směrnice 1999/94/ES o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO₂ při prodeji nových osobních automobilů“, ADAC pro Evropskou komisi, závěrečná zpráva, březen 2005, ke stažení na adrese http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_directive.htm

4. PRÁCE NA DAŇOVÝCH OPATŘENÍCH

Komise v roce 2002 přijala sdělení¹⁶ o zdanění osobních vozidel v Evropské unii. Toto sdělení obsahovalo množství možností politik pro budoucí jednání, následovala po něm rozsáhlá konzultace s členskými státy, Evropským parlamentem, automobilovým průmyslem a dalšími zúčastněnými stranami. Komise v návaznosti na tyto konzultace v červenci 2005 přijala návrh směrnice¹⁷ o daních v oblasti osobních vozidel zaměřený mimo jiné na požadavek, aby členské státy, které takové daně mají, zahrnuly do svých výpočtů vazbu na emise CO₂, a tím podporovaly nákup vozidel s nižší spotřebou paliva.

5. DALŠÍ SOUVISEJÍCÍ OPATŘENÍ

Rada pro životní prostředí požádala v závěrech ze dne 10. října 2000 Komisi, aby prostudovala opatření na snížení emisí skleníkových plynů z lehkých užitkových vozidel (označovaných též jako vozidla kategorie „N1“¹⁸) a ze systémů mobilních klimatizací používaných v osobních automobilech¹⁹.

U vozidel kategorie N1 bude směrnice 2004/3/ES²⁰ požadovat měření emisí CO₂ a poskytnutí souvisejících informací pro tuto kategorii vozidel. Komise kromě toho vyhlásila nabídkové řízení na přípravu opatření zaměřených na snížení CO₂ emisí z vozidel kategorie N1²¹. Co se týče mobilní klimatizace, Komise obdobně vyhlásila nabídkové řízení na rozvoj postupů měření, pomocí kterých se zhodnotí dopad použití klimatizace na spotřebu paliva²².

Možné snížení emisí skleníkových plynů z vozidel kategorie N1 a ze systémů mobilních klimatizací bude zvažováno Komisí v rámci integrovaného přístupu k přezkumu strategie snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel (viz 2.1.3).

6. ZÁVĚRY

Strategie Společenství na snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a na zlepšení spotřeby paliva si klade za cíl dosáhnout průměrné hodnoty 120 g CO₂/km specifických emisí CO₂ z nově registrovaných osobních automobilů. Průměrné hodnoty CO₂/km dosažené v EU-15

¹⁶ KOM(2002) 431 v konečném znění.

¹⁷ KOM(2005) 261 v konečném znění.

¹⁸ N1 vozidla jsou definována jako vozidla používaná k přepravě zboží, jejichž hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny.

¹⁹ Rada pro životní prostředí ze dne 10. října 2000 shrnula, že:

„V oblasti dopravní politiky požádala Rada Komisi, aby prostudovala a připravila opatření v následujících oblastech, přitom aby brala v úvahu míru zvýšení emisí z dopravní sféry, stejně tak jako potřebu zohlednit společenské náklady a náklady v oblasti životního prostředí pro každý obor dopravy, jak je také nastíněno ve zprávě pro Evropskou radu v Helsinkách:

– snížení emisí CO₂ z vozidel, zvláště snížení emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel

– snížení všech skleníkových plynů (GHG) z klimatizace ve vozidlech“.

²⁰ Směrnice 2004/3/ES kterou se mění směrnice Rady 70/156/EHS a 80/1268/EHS pokud jde o měření emisí CO₂ a spotřeby paliva vozidel N1, Úř. věst. L 49, 19.2.2004, s. 36.

²¹ „Měření a příprava opatření na snížení emisí CO₂ z vozidel N1“, TNO pro Evropskou komisi, prosinec 2004, viz: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_9482_final%20report.pdf

²² „Vývoj postupu pro určení zvýšení spotřeby paliva osobních vozidel (vozidla kategorie M1) v důsledku používání mobilní klimatizace“, TNO pro Evropskou komisi, červenec 2005, viz: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_16174.pdf

v kalendářním roce 2004 byly 163 g CO₂/km²³, ve srovnání s 186 g CO₂/km v roce 1995, referenčním roce strategie Společenství – snížení je asi o 12,4 %. Hodnocení prováděná podle „hlavního přezkumu“ a podle článku 10 rozhodnutí č. 1753/2000/ES ukázala, že ACEA, JAMA a KAMA během období 1998 až 2004 splnily závazky uvedené ve svých závazcích. Automobilový průmysl tímto poskytl poměrně značný příspěvek ke strategii EU na snížení emisí skleníkových plynů a ke kjótským cílům snížení emisí.

Aby splnily konečný cíl závazků (140 g CO₂/km), musí všechny tři asociace podstatně zvýšit své úsilí. Na základě společných zpráv uvedených v příloze Komise uznává, že všechny tři asociace opět vyjádřily pevné odhodlání učinit, co bude v jejich silách, pro splnění svých závazků. ACEA a JAMA však nebyly schopny poskytnout pevnější ujištění než v předchozích letech, že do roku 2008 (ACEA) a 2009 (JAMA) splní 140 g CO₂/km, přestože celé závazkové období již vypršelo; KAMA dosáhla velmi podstatného snížení v roce 2004 a potvrdila, že nevidí důvod, proč by neměla svých závazků dostát²⁴. Komise zdůrazňuje význam toho, aby automobilový průmysl splnil cíl 140 g CO₂/km, který Komise považuje za dosažitelný a ke kterému se průmysl zavázal. Zdůrazňuje též potřebu pokračovat v technologickém výzkumu, vývoji a demonstraci účinnějších pohonných a pomocných systémů (včetně mobilní klimatizace) pro osobní automobily a lehké užitkové vozidla za účelem snížení spotřeby a vylepšení výkonu, včetně celkové účinnosti a trvanlivosti.

Poziční dokumenty předložené ACEA, JAMA a KAMA²⁵ jako výsledek jejich přezkoumání potenciálu přiblížit se k cíli Společenství ve výši 120 g CO₂/km v roce 2012 napovídají, že asociace mají za to, že je nezbytný integrovaný přístup, nikoli zaměření se pouze na automobilovou technologii. Zaměření se na automobilovou technologii by podle asociací „vázně poškodilo konkurenceschopnost a finanční životaschopnost evropského automobilového průmyslu v budoucnosti a oslabilo hospodářství EU“ (ACEA).

Komise se rozhodla provést v období 2005-2006 přezkum strategie Společenství na snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel. Vzhledem k cíli Společenství v hodnotě 120 g CO₂/km přezkoumá Komise, jaké jsou možnosti dalšího snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, včetně možností legislativních, v návaznosti na posouzení vlivu na životní prostředí a s přihlédnutím k práci skupiny odborníků na vysoké úrovni CARS21. Tento přezkum bude proveden v rámci Evropského programu pro změnu klimatu a Komise má v úmyslu předložit sdělení o revidované strategii Evropskému parlamentu a Radě prostřednictvím sdělení v druhé polovině roku 2006.

²³ Hodnoty založené na oficiálních údajích EU.

²⁴ Mělo by se připomenout, že Rada vyzvala Komisi „aby okamžitě předložila k posouzení návrhy, včetně legislativních návrhů, pokud by se zjistilo, na základě monitorování a po konzultaci s asociacemi, že jedna nebo více asociací nebude respektovat sjednané závazky“ (Závěry Rady z října 1999).

²⁵ 2003 pro ACEA a JAMA, 2004 pro KAMA.

Přílohy

Tabulka 1: Průměrné specifické emise CO₂ z nových osobních automobilů podle typu paliva pro každou asociaci a EU-15

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

(1) Pouze vozidla na benzín nebo naftu; neočekává se, že tyto průměry výrazně ovlivní jiná paliva a statisticky neidentifikovaná vozidla.

(2) Nové osobní automobily uvedené na trh EU-15 výrobci nezahrnutými do závazků by průměry EU-15 významně neovlivnily.

(3) Všechny údaje za roky 2001-2004 jsou korigovány 0,7 % s ohledem na úpravu jízdního cyklu. Na roky 2002-2004 jsou přebírány oficiální údaje EU-15.

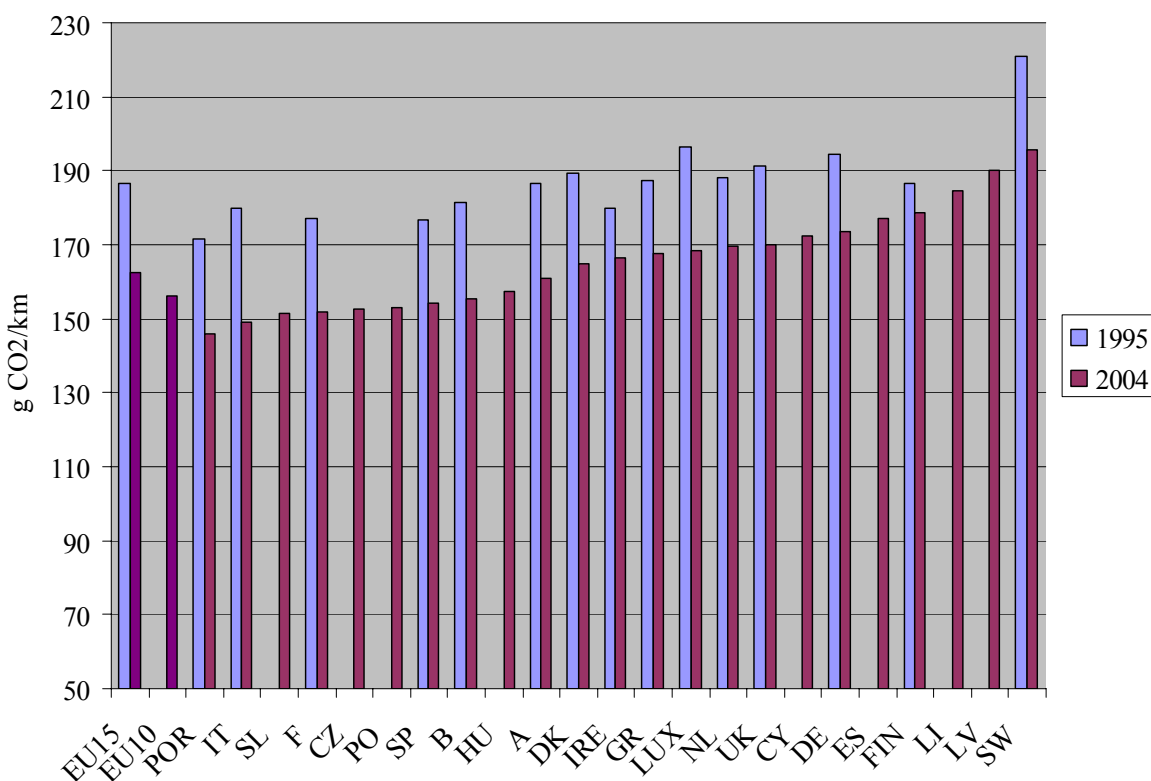
Poznámka: Hodnoty poskytnuté ACEA v tomto sdělení zahrnují Rover/MG. Protože však Rover/MG, který původně spadal pod tento závazek jako součást BMW, již není členem ACEA, prohlásila ACEA, že asociace nemůže převzít odpovědnost za výsledky CO₂ Roverů až do roku 2008.

Tabulka 2: Splnění cíle 140 g CO₂/km pro rok 2008/2009

	EU-15		Deficit oproti cíli 140 g CO ₂ /km			
	1995* CO ₂ (g/km)	2004** CO ₂ (g/km)	Celkem		Ročně	
			% od 2004 do 2008/9	g CO ₂ /km od 2004 do 2008/9	% od 2004 do 2008/9	g CO ₂ /km od 2004 do 2008/9
ACEA všechna paliva	185	161	13	21	3,3	5,3
JAMA všechna paliva	196	170	17,6	30	3,5	6
KAMA všechna paliva	197	168	16,6	28	3,3	5,6

*1995 hodnoty založené na údajích asociací; **2004 hodnoty založené na oficiálních údajích EU-15

Graf 1: Průměrné specifické emise CO₂ z nových osobních automobilů v EU-15, EU-10 a v členských státech v letech 1995 a 2004 (vážené průměry založené na údajích pro vozidla s benzínovým a naftovým motorem; pro rok 1995 údaje dodané asociacemi; pro rok 2004 jsou zobrazovány pouze oficiální údaje EU korigované 0,7 % s ohledem na úpravu jízdního cyklu; na rok 1995 nejsou k dispozici žádné údaje pro Řecko, Finsko a EU-10; na rok 2004 nejsou k dispozici žádné údaje pro Slovensko a Maltu.)



Tabulka 3: Trendy ve složení vozidel nově registrovaných na trhu pro každou asociaci a EU-15

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Změna'95-04' (2)
Benzín	73,4 %	72,9 %	73,1 %	70,3 %	65,8 %	60,9 %	58,2 %	56,3 %	52,4 %	45,4 %	-28
Nafta	24,0 %	24,3 %	24,3 %	27,0 %	31,0 %	35,8 %	39,4 %	43,6 %	47,5 %	51,9 %	27,9
Celkem (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)	Změna'95-04' (2)
Benzín	82,1 %	82,1 %	83,2 %	81,6 %	80,4 %	80,8 %	79,1 %	77,3 %	71,8 %	65,6 %	-16,5
Nafta	9,5 %	10,4 %	11,2 %	13,1 %	14,9 %	16,5 %	17,4 %	22,6 %	28,2 %	30,9 %	21,4
Celkem (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)	Změna'95-04' (2)
Benzín	87,9 %	87,6 %	89,2 %	85,9 %	81,9 %	80,9 %	85,2 %	77,8 %	73,9 %	69,5 %	-18,4
Nafta	1,6 %	1,8 %	2,3 %	6,1 %	7,4 %	8,3 %	13,9 %	22,0 %	26,1 %	26,4 %	24,8
Celkem (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)	Změna'95-04' (2)
Benzín	74,5 %	74,2 %	74,6 %	72,1 %	68,0 %	63,9 %	61,2 %	59,2 %	55,4 %	49,6 %	-24,9
Nafta	22,2 %	22,4 %	22,3 %	24,7 %	28,4 %	32,6 %	36,4 %	40,7 %	44,4 %	48,1 %	25,9
Celkem (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) Nové osobní automobily uvedené na trh EU výrobci, na které se nevztahují závazky, uvedené hodnoty významně neovlivňují.

(2) Změna za období 1995 až 2004 pro automobily s benzínovým nebo naftovým motorem představuje změnu v absolutním podílu každého typu paliva na všech registracích. Změna pro všechny automobily je nárůst nebo pokles absolutního počtu nových registrací. Změna pro všechny automobily představuje nárůst nových registrací za dané období v EU-15.

(3) Celkové počty zahrnují statisticky neidentifikovaná vozidla a vozidla používající „jiný typ“ paliva.

(4) Na období 2002- 2004 jsou přebírány oficiální údaje EU-15.

PŘÍLOHA (SEK(2006) 1078)

- (1) Monitorování závazku ACEA na snížení emisí CO₂ z osobních automobilů (2004), společná zpráva Asociace evropských výrobců automobilů a útvarů Komise, v konečném znění ze dne 25. listopadu 2005.
- (2) Monitorování závazku JAMA na snížení emisí CO₂ z osobních automobilů (2004), společná zpráva Asociace japonských výrobců automobilů a útvarů Komise, v konečném znění ze dne 25. listopadu 2005.
- (3) Monitorování závazku KAMA na snížení emisí CO₂ z osobních automobilů (2004), společná zpráva Asociace korejských výrobců automobilů a útvarů Komise, v konečném znění ze dne 25. listopadu 2005.

Přílohy jsou k dispozici pouze v angličtině.