



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 24.8.2006
KOM(2006) 463 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

**Implementácia stratégie Spoločenstva na znižovanie emisií CO₂ z automobilov:
Šieste výročné oznámenie o účinnosti stratégie**

{SEK(2006) 1078}

1. ÚVOD

Stratégia Spoločenstva na znižovanie emisií CO₂ z osobných automobilov a zlepšovanie spotreby palív¹ je založená na troch pilieroch, konkrétne na záväzkoch automobilového priemyslu v oblasti zlepšovania spotreby palív², na označovaní automobilov podľa spotreby paliva³ a na podpore palivovej efektívnosti automobilov fiškálnymi opatreniami. Podľa článku 9 rozhodnutia 1753/2000/ES⁴ sa od Komisie vyžaduje, aby Európskemu parlamentu a Rade predkladala výročné správy o účinnosti stratégie na základe údajov monitorovania predkladaných členskými štátmi⁵.

Toto oznámenie sa zaoberá monitorovaním v roku 2004 a preskúmaniami, ktoré sa začali v uvedenom roku: združenie KAMA v súlade so svojim záväzkom preskúmalo možnosti ďalšieho znižovania emisií CO₂ s cieľom „*priblížiť sa k cieľu Spoločenstva predstavujúcemu dosiahnutie 120 g CO₂/km do roku 2012*“ (ACEA a JAMA už tak urobili v roku 2003, ako sa predpokladalo v ich záväzkoch). Podľa článku 10 rozhodnutia 1753/2000/ES by sa vo výročnom oznámení, pokiaľ ide o prechodný cieľový rok združenia KAMA (2004), malo okrem toho uvádzať, či sa združeniu KAMA podarilo toto zníženie dosiahnuť vďaka technickým opatreniam prijatým výrobcami alebo vďaka iným opatreniam, medzi ktoré patria zmeny v správaní spotrebiteľov (ktoré nie sú spojené s technickými opatreniami prijatými priemyselným odvetvím). Dobrovoľný záväzok združenia KAMA obsahuje aj povinnosť uskutočniť na základe údajov z roku 2004 spoločné „rozsiahle preskúmanie“ s útvarmi Komisie (spoločné rozsiahle preskúmanie s ACEA a JAMA sa uskutočnilo na základe údajov z roku 2003, ako bolo stanovené v ich záväzkoch).

2. VÝVOJ V PRIEMERNEJ ÚROVNE EMISIÍ CO₂ Z NOVÝCH AUTOMOBILOV V EÚ-25 V ROKU 2004

2.1. Pokrok, ktorý dosiahol automobilový priemysel, pokiaľ ide o jeho jednotlivé záväzky (EÚ-15)

Prvým a najdôležitejším pilierom stratégie sú záväzky európskych, japonských a kórejských združení výrobcov automobilov, ktorými sa zaväzujú dosiahnuť celkovú priemernú úroveň emisií CO₂ z nových osobných automobilov v EÚ-15⁶ 140 g CO₂/km⁷ do roku 2008 (ACEA) a do roku 2009 (JAMA a KAMA). Ciele záväzkov sa musia dosiahnuť najmä prostredníctvom technologického vývoja, ktorý ovplyvňuje rôzne charakteristiky automobilov, a zmien na trhu, ktoré sú spojené s týmto vývojom.

¹ KOM(95) 689, konečné znenie a závery Rady z 25.6.1996.

² Záväzky prijali európske (Európske združenie výrobcov automobilov - ACEA), japonské (Japonské združenie výrobcov automobilov - JAMA) a kórejské (Kórejské združenie výrobcov automobilov - KAMA) združenia výrobcov automobilov.

³ Smernica 1999/94/ES o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO₂ pri predaji nových osobných automobilov, Ú. v. ES L 12, 18.1.2000.

⁴ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady 1753/2000/ES, ktorým sa ustanovuje systém monitorovania priemerných špecifických emisií CO₂ pochádzajúcich z nových osobných automobilov, Ú. v. ES L 202, 10.8.2000.

⁵ Informácie týkajúce sa stratégie Spoločenstva možno nájsť aj na tejto internetovej stránke: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

⁶ Keďže záväzky, ktoré uznala Európska komisia v rokoch 1999/2000, boli prijaté v čase, keď EÚ tvorilo 15 členských štátov, ich geografický rozsah sa obmedzuje na EÚ-15.

⁷ Merané podľa smernice 93/116/ES v zmysle jej zmien a doplnení.

2.1.1. Celkový pokrok, ktorý dosiahli tri združenia výrobcov automobilov v roku 2004

Ročné spoločné správy z monitorovania boli vypracované a schválené útvarmi Komisie a tromi združeniami výrobcov automobilov a pripojené k tomuto oznámeniu. Toto sú hlavné zistenia za obdobie rokov 1995 až 2004, na ktoré sa vzťahuje správa (pozri aj tabuľku 1):

- V roku 2004 boli priemerné úrovne špecifických emisií CO₂ z nových automobilov 161 g CO₂/km v prípade ACEA, ktoré zostáva na čele, a 168 g CO₂/km v prípade KAMA a 170 g CO₂/km v prípade JAMA⁸ (pozri tabuľku 1 v prílohe). V porovnaní s rokom 1995 sa priemerná úroveň špecifických emisií CO₂ znížila o 24 g CO₂/km alebo 13 % v prípade ACEA, 26 g CO₂/km alebo 13,3 % v prípade JAMA, a 29 g CO₂/km alebo 14,7 % v prípade KAMA;
- V porovnaní s rokom 2003 všetky tri združenia znížili v roku 2004 priemernú úroveň špecifických emisií CO₂ zo svojich automobilov, ktoré boli prvýkrát zaregistrované na trhu EÚ: ACEA o asi 1,2 %, JAMA o asi 1,0 % a KAMA o asi 6,1 %. Od roku 1995 sa efektívnosť využitia paliva v naftových osobných automobiloch zlepšovala výraznejšie ako v prípade benzínových vozidiel a spolu s trvalým nárastom podielu naftových vozidiel na trhu s novými osobnými automobilmi v EÚ-15 to výrazne prispelo k celkovému doteraz dosiahnutému pokroku (pozri tabuľku 3)⁹. Tento trend si vyžaduje ďalšie zlepšovanie výkonu naftových osobných automobilov, pokiaľ ide o emisie atmosferických znečisťujúcich látok, ako to navrhuje Komisia v nedávnom návrhu EURO5¹⁰;
- ACEA a JAMA v roku 2004 pokračovali v nepretržitom trende znižovania emisií CO₂, hoci ich posledný dosiahnutý výsledok je nižší ako ročné zníženie v prvých rokoch ich záväzkov. ACEA dosiahlo rozsah určený ako prechodný cieľ na rok 2003 už v roku 2000 a je od roku 2003 pod úrovňou spodnej hranice tohto rozsahu. JAMA je od roku 2002 vo vnútri rozsahu prechodného cieľa. KAMA dosiahlo veľmi výrazný pokrok a splnilo svoj prechodný cieľ na rok 2004 dosiahnuť rozsah 165 - 170 g CO₂/km;
- Aby sa dosiahol konečný cieľ 140 g CO₂/km, je potrebné vynaložiť ďalšie úsilie, keďže priemerná ročná miera zníženia sa musí u všetkých troch združení zvýšiť. Pri predpoklade konštantnej miery zlepšenia za celé obdobie 1995 - 2008/9 by zníženie predstavovalo asi 3,5 CO₂/km za rok alebo približne 2 % za rok. V rokoch zostávajúcich do roku 2008/9 musí ročná miera zníženia teraz dosiahnuť priemernú hodnotu 3,3 % v prípade ACEA, 3,5% v prípade JAMA a 3,3 % v prípade KAMA. Od začiatku sa predpokladalo, že priemerná miera zníženia bude v neskorších rokoch vyššia. Zisťuje sa však, že rozdiely, ktoré sa majú odstrániť, vyjadrené ako požadovaná ročná výkonnosť, sa v roku 2004 ešte viac zväčšili (pozri tabuľku 2), čo je dôvod na znepokojenie. Komisia uskutoční dôkladné monitorovanie úspechov, ktoré dosiahli združenia, na základe ich záväzkov.

⁸ Od roku 2001 sa údaje upravujú o 0,7 %, aby sa zohľadnila zmena skúšobného cyklu.

⁹ Je pravdepodobné, že k zvýšeniu podielu naftových vozidiel a súvisiacemu zníženiu priemerných špecifických emisií CO₂ prispel aj vplyv fiškálnych stimulov pre naftové palivo vo väčšine členských štátov.

¹⁰ KOM(2005) 683, konečné znenie.

Celková priemerná úroveň emisií CO₂ z nových registrovaných osobných automobilov bola v roku 2004 vo všetkých pätnástich členských štátoch nižšia v porovnaní s rokom 1995 a rokmi medzitým (pozri obrázok 1 v prílohe). Miera zníženia sa však medzi jednotlivými krajinami mierne líši¹¹.

2.1.2. „Rozsiahle preskúmanie“ KAMA a práca v súvislosti s článkom 10 rozhodnutia 1753/2000/ES

Dobrovoľný záväzok znížiť emisie CO₂ z nových osobných automobilov obsahuje povinnosť vykonať na základe údajov z roku 2003 (ACEA a JAMA) a z roku 2004 (KAMA) „rozsiahle preskúmanie“. Toto rozsiahle preskúmanie by sa malo zaoberať „...výsledkami znižovania emisií CO₂ do kalendárneho roka 2003/4 a počas tohto roku, a zároveň zahŕňať porovnanie priemeru vozového parku za tento rok s odhadovaným cieľovým rozsahom“. Toto preskúmanie by okrem toho malo zohľadniť počiatočné očakávanie, že „...znižovanie emisií CO₂ nebude lineárne; rýchlosť bude závisieť najmä od načasovania trhovej dostupnosti palív umožňujúcich tento cieľ, ako aj od času potrebného na uvedenie nových technológií a výrobkov na trh a od miery ich prieniku na trh. Očakáva sa preto, že profil znižovania bude spočiatku pomerne pomalý a zrýchli sa až neskôr.“

Riešenie niektorých z týchto otázok je aj predmetom článku 10 rozhodnutia 1753/2000/ES, v ktorom sa vyžaduje, aby: „...Správy za prechodné cieľové roky a konečný cieľový rok uvádzali, či k zníženiu došlo v dôsledku technických opatrení prijatých výrobcami alebo iných opatrení, medzi ktoré patria zmeny správania spotrebiteľov.“

Keďže sa hodnotenia, ktoré sa majú vykonať v rámci „rozsiahleho preskúmania“ a podľa článku 10, čiastočne prekrývajú, Komisia a združenia uskutočnili spoločné hodnotenia. Predchádzajúce ročné oznámenie¹² sa zaoberalo „rozsiahlymi preskúmaniami“, ktoré vykonali ACEA a JAMA v roku 2003, a súvisiacimi hodnoteniami podľa článku 10. Toto oznámenie sa zaoberá iba preskúmaním, ktoré vykonalo KAMA v roku 2004, a zameriava sa na tieto rozhodujúce otázky:

- (1) Existovali nejaké prekážky, ktoré bránili združeniu KAMA splniť svoj záväzok, alebo ktoré viedli k tomu, že KAMA nesplnilo svoj záväzok dostatočne?
- (2) Existovali iné faktory ako technický vývoj, ktoré viedli k zníženiu špecifických emisií CO₂ z nových osobných automobilov?

Odpovede na tieto otázky sú rozhodujúce pre zodpovedanie toho, či sa sledované zníženie emisií CO₂ do roku 2004 a vrátane neho premietne v plnom rozsahu do splnenia záväzku alebo nie.

V rámci spoločného hodnotenia sa dospelo k tomuto záveru (podrobné závery sú pripojené k spoločnej správe s KAMA): zníženie špecifických emisií CO₂ sa dosiahlo predovšetkým technologickým rozvojom, všetky uplatňované záväzky a predpoklady uvedené v záväzku KAMA týkajúceho sa emisií CO₂ sa splnili a prostredie, v ktorom jeho členovia pôsobia, nezabránilo KAMA, aby si splnilo svoj záväzok. Stručne povedané, KAMA a Komisia

¹¹ V prípade Grécka a Fínska nie je možné uviesť žiadne údaje za rok 1995, keďže tieto údaje nie sú k dispozícii.

¹² KOM(2005) 269, konečné znenie.

dospeli k záveru, že KAMA splnilo v období rokov 1995 až 2004 všetky povinnosti uvedené v jeho záväzku. Napriek tomu, že sa kórejský automobilový priemysel boril so zložitou hospodárskou situáciou v prvých rokoch obdobia záväzku, prispel k stratégii EÚ na zníženie emisií CO₂ a cieľom znižovania emisií podľa Kjótskeho protokolu, ako bolo stanovené v jeho záväzku.

Tieto zistenia vyzdvihujú aj ďalšiu stránku implementácie stratégie: doteraz obmedzený vplyv opatrení prijatých v rámci ostatných dvoch pilierov, ktorými sú opatrenia týkajúce sa označovania a fiškálne opatrenia (pozri odseky 3 a 4).

2.1.3. *Preskúmanie KAMA zamerané na možnosti priblížiť sa k cieľu Spoločenstva 120 g CO₂/km*

Ako bolo stanovené v záväzku KAMA, združenie KAMA v decembri 2004 predložilo výsledky svojho „preskúmania možnosti ďalšieho znižovania emisií CO₂ s cieľom priblížiť sa k cieľu Spoločenstva 120 g CO₂/km do roku 2012“. Združenie KAMA vo svojom stanovisku uvádza, že technologický potenciál splniť cieľ Spoločenstva 120 g CO₂/km v roku 2012 možno dosiahnuť spojením ďalšieho pokroku v oblasti tradičných technológií s výrazným podielom hybridných vozidiel (25,3 %). Zastáva však názor, že by to viedlo k „nadmernému finančnému zaťaženiu ako na strane tohto združenia, tak aj spotrebiteľov.“ Zníženie emisií CO₂ na úroveň cieľa Spoločenstva by sa mohlo dosiahnuť nákladovo efektívnejším spôsobom pomocou jednotného prístupu zahrňujúceho automobilový priemysel a ďalších aktívnych účastníkov na trhu, vrátane dodávateľov ropy/palív, verejných orgánov, vodičov, atď.

Okrem uvedených troch pilierov stratégie by k stratégii Spoločenstva na znižovanie emisií CO₂ z osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel mohlo v skutočnosti prispieť niekoľko ďalších možností. Komisia, zohľadňujúc toto stanovisko a stanoviská ACEA a JAMA uvedené v roku 2003, sa rozhodla v období rokov 2005 - 2006 preskúmať stratégiu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel. Vzhľadom na súčasný cieľ Spoločenstva, ktorým je hodnota priemerných emisií CO₂ z nových automobilov 120 g CO₂/km, Komisia preskúma dostupné možnosti ďalšieho znižovania emisií CO₂ z osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v rámci hodnotenia dosahu, pričom zohľadní prácu skupiny na vysokej úrovni CARS21. Toto preskúmanie sa uskutoční v rámci Európskeho programu klimatických zmien. Komisia chce v druhej polovici roka 2006 predložiť Európskemu parlamentu a Rade oznámenie o upravenej stratégii.

2.2. **Priemerná úroveň emisií CO₂ z nových automobilov v EÚ-25 v roku 2004**

Okrem údajov zo spoločného monitorovania v roku 2004 a z rozšírenia EÚ, boli údaje o priemernej úrovni emisií CO₂ z nových automobilov vo väčšine nových členských štátov prvýkrát sprístupnené v roku 2004 (Slovensko a Malta neposkytli v roku 2004 žiadne údaje). Tabuľka uvádza situáciu v EÚ-15, EÚ-10 a EÚ-25:

Palivo	Údaje z monitorovania v EÚ-15 v roku 2004		Údaje z monitorovania v EÚ-10 v roku 2004 ¹³		Údaje z monitorovania v EÚ-25 v roku 2004 ¹³	
	počet registrácií	g CO ₂ /km	počet registrácií	g CO ₂ /km	počet registrácií	g CO ₂ /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

Je pozoruhodné, že priemerná hodnota CO₂ v EÚ-10 je približne o 4 % nižšia ako v prípade EÚ-15 a že celkový počet registrácií v EÚ-10 predstavuje iba asi 5 % počtu registrácií v EÚ-15. Okrem toho, kým naftové vozidlá predstavujú teraz asi 50 % nových registrácií v EÚ-15, v EÚ-10 predstavujú menej ako 25 %¹³.

2.3. Kvalita údajov

Európsky parlament a Rada prijali rozhodnutie o monitorovaní 1753/2000/ES 30. augusta 2000. Údaje zhromaždené na základe tohto rozhodnutia za rok 2002 a neskôr sa používajú ako oficiálne údaje na monitorovanie dobrovoľných záväzkov. V prípade skorších rokov sa na monitorovanie používali údaje poskytnuté združeniami.

Táto zmena v súboroch údajov, ktorá sa odrazila v prerušení kontinuity medzi sériou údajov združení a sériou oficiálnych údajov EÚ, odhalila aj menšie rozdiely. V posledných rokoch sa vynaložilo úsilie na určenie príčin pozorovaných rozdielov a na zlepšenie kvality údajov. Tri združenia považujú oficiálne údaje o situácii v EÚ-15 za celkovo uspokojujúce a rozdiel v údajoch, ktoré poskytlo priemyselné odvetvie, je veľmi malý. Spolupráca s členskými štátmi zameraná na kvalitu údajov o situácii v EÚ-15 a EÚ-25 bude pokračovať tak, aby sa ďalej zvyšovala ich presnosť a reprezentatívnosť.

3. IMPLEMENTÁCIA SMERNICE 1999/94/ES

Všetky členské štáty informovali o opatreniach na transponovanie smernice 1999/94/ES¹⁴ o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO₂ pri predaji nových osobných automobilov. Pokiaľ ide o implementáciu smernice Komisie 2003/73/ES, Rakúsko a Grécko ešte neinformovali o súvisiacich opatreniach. Na základe správ členských štátov o implementácii smernice 1999/94/ES bola v roku 2004 pre Komisiu vykonaná štúdia¹⁵ s cieľom zhodnotiť účinnosť tohto právneho predpisu a navrhnúť možnosti zlepšenia. Výsledky tejto štúdie, ktoré boli predložené zainteresovaným stranám začiatkom roka 2005, ukazujú, že účinnosť smernice sa vo všeobecnosti javí ako nízka, keďže sa nezaznamenal významný vplyv na rozhodovanie spotrebiteľov. Najsľubnejšie možnosti zlepšenia súčasných právnych predpisov s cieľom zvýšiť informovanosť spotrebiteľov o efektívnosti paliva a emisiách CO₂ spočívajú v uvádzaní tried energetickej efektívnosti na označení a ďalšej harmonizácii návrhov právnych predpisov.

¹³ KOM(2005) 269, konečné znenie.

¹⁴ Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16.

¹⁵ „Štúdia o účinnosti smernice 1999/94/ES o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO₂ pri predaji nových osobných automobilov“, ADAC pre Európsku komisiu, záverečná správa, marec 2005, je k dispozícii na internetovej stránke:
http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_directive.htm

Komisia na základe tohto hodnotenia a v rámci celkového preskúmania stratégie na zníženie emisií CO₂ z osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel zhodnotí v roku 2006 potrebu predložiť pozmeňujúci návrh s cieľom zlepšiť účinnosť smernice.

4. PRÁCA NA FÍSKÁLNYCH OPATRENIACH

Komisia prijala v roku 2002 oznámenie¹⁶ o zdaňovaní osobných automobilov v Európskej únii. Oznámenie obsahovalo množstvo politických možností týkajúcich sa budúcich opatrení a nasledovala po ňom široká diskusia medzi členskými štátmi, Európskym parlamentom, automobilovým priemyslom a ďalšími dôležitými zainteresovanými stranami. Pokiaľ ide o túto diskusiu, Komisia v júli 2005 prijala návrh smernice¹⁷ o daniach z osobných áut, ktorá okrem iného vyžaduje, aby členské štáty, ktoré uplatňujú takéto dane, zahrnuli prvok CO₂ do svojho výpočtu s cieľom podporiť nákup palivovo efektívnych automobilov.

5. ĎALŠIE SÚVISIACE OPATRENIA

Rada pre životné prostredie vo svojich záveroch z 10. októbra 2000 žiadala, aby Komisia preskúmala opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov z ľahkých komerčných vozidiel (uvádzané aj ako vozidlá kategórie „N1“¹⁸) a klimatizačných systémov používaných v osobných automobiloch¹⁹.

Pokiaľ ide o vozidlá kategórie N1, v smernici 2004/3/ES²⁰ sa bude vyžadovať meranie emisií CO₂ a poskytovanie súvisiacich informácií o tejto kategórii vozidiel. Komisia okrem toho zadala úlohu pripraviť opatrenia na zníženie emisií CO₂ z vozidiel kategórie N1²¹. Pokiaľ ide o mobilné klimatizačné zariadenia, Komisia podobne zadala úlohu vypracovať postup merania s cieľom zhodnotiť vplyv používania klimatizačných zariadení na spotrebu paliva²².

Komisia posúdi možnosti zníženia skleníkových plynov z vozidiel kategórie N1 a mobilných klimatizačných systémov v rámci jednotného prístupu pri preskúmaní stratégie na zníženie emisií CO₂ z osobných a ľahkých úžitkových vozidiel (pozri 2.1.3).

¹⁶ KOM(2002) 431, konečné znenie.

¹⁷ KOM(2005) 261, konečné znenie.

¹⁸ Vozidlá kategórie N1 sú definované ako vozidlá používané na prepravu tovarov, ktorých hmotnosť nepresahuje 3,5 tony.

¹⁹ Rada pre životné prostredie z 10. októbra 2000 dospela k záveru, že „Rada žiada Komisiu, aby v oblasti dopravnej politiky preskúmala a pripravila opatrenia v týchto oblastiach, pričom zohľadní mieru zvýšenia emisií pochádzajúcich z odvetvia dopravy, ako aj potrebu zohľadniť náklady v sociálnej oblasti a oblasti životného prostredia pri každom spôsobe dopravy, ako sa uvádza aj v správe predloženej Európskej rade v Helsinkách:

- znižovanie emisií CO₂ z vozidiel, najmä zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel,

- znižovanie všetkých skleníkových plynov (GHG) z klimatizačných zariadení vo vozidlách“.

²⁰ Smernica 2004/3/ES, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice Rady 70/156/EHS a 80/1268/EHS, pokiaľ ide o meranie emisií CO₂ a spotreby paliva vozidiel kategórie N1, Ú. v. EÚ L 49, 19.2.2004, s. 36.

²¹ „Meranie a príprava opatrení na zníženie emisií CO₂ z vozidiel kategórie N1“, TNO pre Európsku komisiu, december 2004, dostupné na internetovej stránke:

http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_9482_final%20report.pdf

²² „Vypracovanie postupu na stanovenie dodatočnej spotreby paliva osobných automobilov (vozidlá kategórie N1) v dôsledku používania mobilného klimatizačného zariadenia“ TNO pre Európsku komisiu, júl 2005, dostupné na internetovej stránke:

http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_16174.pdf

6. ZÁVERY

Stratégia Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a zlepšenie spotreby palív sa zameriava na dosiahnutie priemernej hodnoty špecifických emisií CO₂ z novozaregistrovaných automobilov v Spoločenstve 120 g CO₂/km. Priemerná hodnota v EÚ-15 dosiahnutá v roku 2004 bola 163 g CO₂/km²³ v porovnaní so 186 g CO₂/km v roku 1995, ktorý bol referenčným rokom stratégie Spoločenstva – teda zníženie o približne 12,4 %. Hodnotenia vykonané na základe „rozsiahleho preskúmania“ a na základe článku 10 rozhodnutia 1753/2000/ES ukazujú, že ACEA, JAMA a KAMA splnili v období rokov 1998 až 2004 všetky povinnosti stanovené v ich záväzkoch. Automobilový priemysel výrazne prispel k stratégii EÚ na zníženie emisií skleníkových plynov a k splneniu svojich cieľov v rámci Kjótskeho protokolu.

V záujme dosiahnutia konečného cieľa záväzkov (140 g CO₂/km) musia všetky tri združenia výrazne zintenzívniť svoje úsilie. Komisia na základe pripojených spoločných správ potvrdzuje, že všetky tri združenia opätovne potvrdili svoje pevné rozhodnutie maximálne sa riadiť svojimi záväzkami. ACEA a JAMA však neboli schopné poskytnúť pevnejšie záruky ako v predchádzajúcich rokoch, a to že splnia úroveň 140 g CO₂/km do roku 2008 (ACEA) a 2009 (JAMA), napriek tomu, že obdobie záväzkov sa už chýli ku koncu; KAMA dosiahlo veľmi výrazné zníženie v roku 2004 a potvrdilo, že nie je žiadny dôvod na to, aby svoj záväzok nespĺnilo²⁴. Komisia zdôrazňuje význam splnenia cieľa 140 g CO₂/km pre automobilový priemysel, ktorý Komisia považuje za dosiahnuteľný a ktorý sa priemysel zaviazal splniť. Komisia zdôrazňuje aj potrebu naďalej vynakladať úsilie smerujúce k technickému výskumu, vývoju a demonštrácii v oblasti efektívnejších pohonov a pomocných systémov (vrátane mobilných klimatizačných zariadení) pre osobné a ľahké úžitkové vozidlá s cieľom dosiahnuť nižšie náklady a zlepšenú výkonnosť, vrátane celkovej efektívnosti a trvanlivosti.

V stanoviskách prezentovaných združeniami ACEA, JAMA a KAMA²⁵ týkajúcich sa ich preskúmania možností priblížiť sa k cieľu Spoločenstva 120 g CO₂/km do roku 2012 sa uvádza, že tieto združenia považujú za nevyhnutné uplatňovať integrovaný prístup namiesto zameriavania sa výlučne na automobilové technológie. Takéto výlučné zameranie by podľa uvedených združení „väzne poškodilo budúcu konkurencieschopnosť a finančnú životaschopnosť európskeho automobilového priemyslu a oslabilo by hospodárstvo EÚ“ (ACEA).

Komisia sa rozhodla v rokoch 2005 – 2006 preskúmať stratégiu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných a ľahkých úžitkových vozidiel. Vzhľadom na cieľ Spoločenstva 120 g CO₂/km Komisia preskúma dostupné možnosti, vrátane legislatívnych možností, týkajúce sa ďalšieho znižovania emisií CO₂ z osobných a ľahkých úžitkových vozidiel v rámci hodnotenia dosahu, pričom zohľadní prácu skupiny na vysokej úrovni CARS21. Preskúmanie sa uskutoční v rámci Európskeho programu klimatických zmien a Komisia má v úmysle v druhej polovici roku 2006 predložiť Európskemu parlamentu a Rade oznámenie o upravenej stratégii.

²³ Údaj založený na oficiálnych údajoch EÚ.

²⁴ Je potrebné pripomenúť, že Rada vyzvala Komisiu „...aby okamžite predložila návrhy, vrátane legislatívnych návrhov, na posúdenie, aby sa na základe monitorovania a po porade so združeniami objasnilo, či prijaté záväzky nespĺnilo jedno alebo viac združení“ (Závery Rady z októbra 1999).

²⁵ 2003 v prípade ACEA a JAMA, 2004 v prípade KAMA.

Príloha

Tabuľka 1: Priemerná úroveň špecifických emisií CO₂ z nových osobných automobilov podľa druhu paliva pre každé združenie a EÚ-15

	CO ₂ (g/km)										Zmena 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 %
Všetky palivá⁽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 %
Všetky palivá⁽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 %
Všetky palivá⁽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 %
Všetky palivá⁽¹⁾	186	184	182	180	176	172	167	166	164	163	-12,4 %

(1) Iba benzínové a naftové vozidlá; predpokladá sa, že vozidlá na iné palivá a štatisticky neidentifikované vozidlá nemajú významný vplyv na tieto priemerné hodnoty.

(2) Nové osobné vozidlá uvedené na trh EÚ-15 výrobcami, na ktorých sa nevzťahujú záväzky, by nemali mať významný vplyv na priemer EÚ-15.

(3) Údaje za obdobie rokov 2001 - 2004 sú upravené o 0,7 % v dôsledku zmeny jazdného cyklu. V prípade obdobia rokov 2002 – 2004 sa uvádzajú oficiálne údaje za EÚ-15.

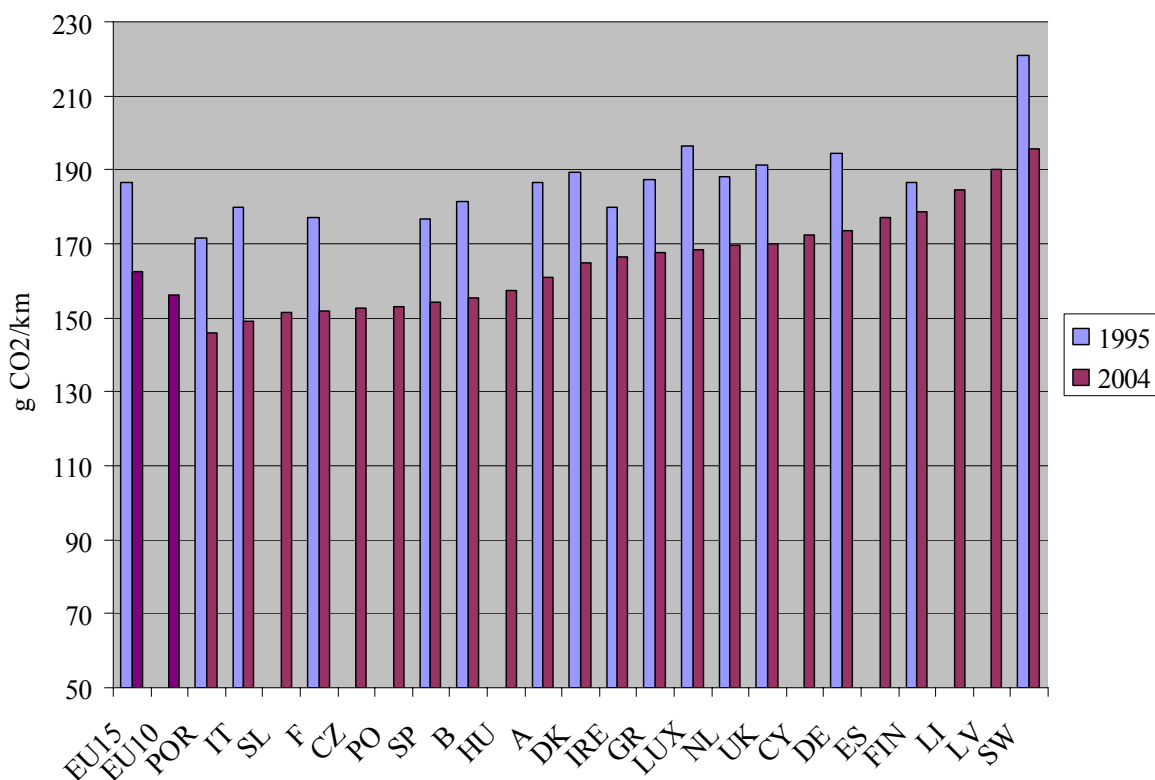
Poznámka: Údaje ACEA uvedené v tomto oznámení zahŕňajú Rover/MG. Keďže spoločnosť Rover/MG – na ktorú sa pôvodne vzťahoval záväzok, keďže bola súčasťou BMW- už nie je členom ACEA, združenie ACEA uviedlo, že toto združenie nemôže prevziať zodpovednosť za výsledky Rovers týkajúce sa CO₂, dosiahnuté do roku 2008.

Tabuľka 2: Plnenie cieľa 140 g CO₂/km v rokoch 2008/2009

	EÚ-15		Rozdiel od cieľa 140 g CO ₂ /km			
	1995* CO ₂ (g/km)	2004** CO ₂ (g/km)	Spolu		Ročne	
			% od roku 2004 do 2008/9	g CO ₂ /km od roku 2004 do 2008/9	% od roku 2004 do 2008/9	g CO ₂ /km od roku 2004 do 2008/9
ACEA všetky palivá	185	161	13	21	3,3	5,3
JAMA všetky palivá	196	170	17,6	30	3,5	6
KAMA všetky palivá	197	168	16,6	28	3,3	5,6

*Údaje za rok 1995 vychádzajú z údajov združenia; ** Údaje za rok 2004 vychádzajú z oficiálnych údajov EÚ-15

Obrázok 1: Priemerná úroveň špecifických emisií CO₂ z nových osobných vozidiel v EÚ-15, EÚ-10 a v členských štátoch v rokoch 1995 a 2004 (vážené priemery založené na údajoch o naftových a benzínových vozidlách; údaje za rok 1995 sú údajmi, ktoré poskytli združenia; údaje uvedené za rok 2004 sú oficiálnymi údajmi EÚ a sú upravené o 0,7 % v dôsledku úpravy zmeny cyklu; za rok 1995 nie sú k dispozícii údaje v prípade Grécka, Fínska a EÚ-10; za rok 2004 nie sú k dispozícii údaje v prípade Slovenska a Malty.)



Tabuľka 3: Trendy v zložení nových automobilov zaregistrovaných na trhu za každé združenie a EÚ-15

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Zmena '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
Súčty (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)	Zmena '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
Súčty (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)	Zmena '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
Súčty (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)	Zmena '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
Súčty (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 osobné vozidlá uvedené na trh EÚ výrobcami, na ktorých sa nevzťahujú záväzky, nemajú významný vplyv na údaje.

(2) Zmena za obdobie rokov 1995 až 2004 v prípade benzínových a naftových vozidiel predstavuje zmenu v absolútnom podiele každého druhu paliva na celkovom počte registrácií. Zmena celkového počtu vozidiel je nárastom alebo poklesom absolútneho počtu nových registrácií. Zmena celkového počtu vozidiel predstavuje nárast počtu nových registrácií v EÚ-15 v danom období.

(3) Súčty zahŕňajú štatisticky neidentifikované vozidlá a vozidlá, ktoré používajú „iné druhy paliva“.

(4) V období rokov 2002 – 2004 sa uvádzajú oficiálne údaje EÚ-15.

PRÍLOHA (SEC(2006) 1078)

- (1) Monitorovanie záväzku ACEA znižovať emisie CO₂ z osobných automobilov (2004), Spoločná správa Európskeho združenia výrobcov automobilov a útvarov Komisie, konečné znenie z 25.11.2005.
- (2) Monitorovanie záväzku JAMA znižovať emisie CO₂ z osobných automobilov (2004), Spoločná správa Japonského združenia výrobcov automobilov a útvarov Komisie, konečné znenie z 25.11.2005.
- (3) Monitorovanie záväzku KAMA znižovať emisie CO₂ z osobných automobilov (2004), Spoločná správa Kórejského združenia výrobcov automobilov a útvarov Komisie, konečné znenie z 25.11.2005.

Prílohy sú k dispozícii iba v anglickom jazyku