



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 22.6.2005
KOM(2005) 269 v konečném znění

**SDĚLENÍ KOMISE RADĚ A
EVROPSKÉMU PARLAMENTU**

**Provádění strategie Společenství na snížení emisí CO₂ z automobilů:
Páté výroční sdělení o efektivitě strategie**

{SEK(2005) 826}

1. ÚVOD

Strategie Společenství na snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a na zlepšení spotřeby paliva^{1,2} je založena na třech pilířích; na závazcích automobilového průmyslu zlepšit spotřebu paliva³, na označování spotřeby paliva automobilů⁴ a na podpoře účinnosti automobilů prostřednictvím daňových opatření. Podle článku 9 rozhodnutí č. 1753/2000/ES⁵ musí Komise každoročně informovat Radu a Evropský parlament o efektivitě této strategie⁶.

Úhelnými kameny strategie jsou závazky asociací evropských, japonských a korejských výrobců automobilů dosáhnout u všech nových osobních aut průměrných emisí CO₂ v hodnotě 140 g CO₂/km v roce 2008/2009 (měřeno podle směrnice 93/116/ES). Cíle tohoto závazku musí být dosaženy především technologickým vývojem, který ovlivní různé charakteristiky automobilů, a změnami na trhu souvisejícími s tímto vývojem.

S podporou dalších dvou pilířů dané strategie stanovila Rada a Evropský parlament cíl strategie Společenství: nejpozději do roku 2010 dosáhnout průměrných emisí CO₂ pro nové osobní automobily v hodnotě 120 g CO₂/km.

Jak proces vyžaduje, byly v roce 2003 provedeny nebo započaty následující přezkumy:

V souladu se závazkem přezkoumaly ACEA a JAMA v roce 2003 potenciál za účelem dodatečného snížení s „...úmyslem přiblížit se cílům Společenství s hodnotou 120 g CO₂/km v roce 2012...“

Podle článku 10 rozhodnutí č. 1753/2000/ES musí výroční sdělení pro rok mezi jednotlivými cíli 2003 udávat, zda jsou snížení dosažená ACEA a JAMA důsledkem technických opatření přijatých výrobcem, nebo jiných vlivů, jako např. změny v chování spotřebitelů (které nejsou spojeny s technickými opatřeními průmyslu). A konečně, dobrovolné závazky ACEA a JAMA obsahují závazek provádět společný „hlavní přezkum“, který je založen na údajích za rok 2003.

Toto sdělení se zaměřuje na výše zmíněné otázky a některé další související problémy.

¹ KOM(95) 689 v konečném znění.

² Závěry Rady ze dne 25. června 1996.

³ Závazky učinila evropská (Asociace evropských výrobců automobilů - ACEA), japonská (Asociace japonských výrobců automobilů - JAMA) a korejská (Asociace korejských výrobců automobilů - KAMA) automobilová asociace.

⁴ Směrnice 1999/94/ES o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO₂ při prodeji nových osobních automobilů.

⁵ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1753/2000/ES, kterým se zřizuje systém monitorování průměrných specifických emisí CO₂ z nových osobních vozidel.

⁶ Informace ohledně strategie Společenství lze také získat na webové stránce: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

2. POKROK AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU S OHLEDEM NA JEHO PŘÍSLUŠNÉ ZÁVAZKY

Každoroční „společná zpráva“, jedna pro každou asociaci, se předkládá stranám a je jimi schvalována. Tyto zprávy jsou vydány a připojeny k tomuto sdělení jako SEC dokumenty (viz příloha).

Hlavní zjištění vykazovacího období 1995 - 2003 jsou následující:

- Podle oficiálních údajů členských států jsou v roce 2003 průměrné specifické emise CO₂ vozového parku 163 g/km pro ACEA, 172 g/km pro JAMA a 179 g/km pro KAMA. Pokud bychom brali v úvahu údaje shromážděné ACEA, její průměrné specifické emise CO₂ by byly 161 g/km. (viz tabulka 1 v příloze).
- Ve srovnání s rokem 1995 byly průměrné specifické emise CO₂ sníženy o 22 g/km neboli o 11,9 % pro ACEA (24 g/km neboli 13,0 %, pokud použijeme údaje ACEA), 24 g/km neboli 12,2 % pro JAMA a 18 g/km neboli 9,1 % pro KAMA.
- Ve srovnání s rokem 2002 snížily v roce 2003 všechny tři asociace průměrné specifické emise CO₂ u automobilů poprvé registrovaných na trhu EU, ACEA asi o 1,2 %⁷, JAMA asi o 1,0 % a KAMA asi o 2,2 %⁸. Od roku 1995 jsou zlepšení účinnosti osobních automobilů s naftovým motorem zřetelně lepší ve srovnání s automobily s benzínovým motorem, a trvalý nárůst podílu automobilů s naftovým motorem na trhu EU s novými osobními automobily byl důležitým příspěvkem k doposud dosaženému všeobecnému pokroku.
- JAMA a ACEA vykazují značný pokrok, ačkoli výkony ACEA a JAMA v roce 2003 jsou malé, pokud je srovnáme s počátečními roky. ACEA však již v roce 2000 dosáhla cílového rozmezí stanoveného pro rok 2003 a v současnosti je pod dolní úroveň tohoto rozmezí. JAMA je od roku 2002 v tomto středním cílovém rozmezí. Můžeme říci, že obě asociace jsou na dobré cestě.
- Pokrok KAMA je stále neuspokojivý, i když se v posledních 3 letech zlepšuje. Existuje reálné riziko, že KAMA nedodrží své střední cílové rozmezí pro rok 2004, tj. 165 až 170 g/km, vzhledem k tomu, že na odstranění rozdílu 9 g/km zbývá pouze jeden rok. To by mohlo ovlivnit celý přístup k CO₂⁹. KAMA však znovu potvrdila svůj závazek splnit dané cíle. V tomto kontextu je dobrou zprávou, že KAMA dosáhla největšího pokroku v roce 2003 a také uvedla na trh osobní automobil s emisními hodnotami nižšími než 120 g/km.
- Aby bylo dosaženo konečného cíle 140 g CO₂/km, bude zapotřebí dodatečného úsilí, neboť průměrná hodnota ročního snížení u všech tří asociací bude muset být navýšena. Pokud hovoříme o průměru, měla by být hodnota snížení pro celé období od roku 1995 do roku

⁷ Tyto hodnoty snižování jsou založeny na údajích ACEA pro roky 2002 a 2003. Pokud bychom použili údaje ACEA pro rok 2002 a oficiální údaje EU pro rok 2003, nedošlo by k žádnému snížení. Můžeme se však domnívat, že tato situace je způsobena především změnou v databázích. Pokud porovnáme oficiální údaje EU pro rok 2002 a 2003 zjistíme, že procentuální snížení je přibližně stejné, jako při použití hodnot ACEA.

⁸ Všechny údaje za rok 2001, 2002 a 2003 jsou korigovány 0,7 % s ohledem na změny jízdního cyklu.

⁹ 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).

2008/9 asi 2 % nebo 3,5 g/km ročně. Pro roky zbývající do termínu 2008/9 musí být nyní stanovena průměrná hodnota snížení na 2,8 % pro ACEA, 3,1 % pro JAMA a 3,6 % 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 zvyšují (viz tabulka 2 v příloze).

Celkové průměrné emise CO₂ z registrovaných nových osobních automobilů byly za rok 2003 ve všech členských státech nižší, než v roce 1995 a v letech mezi těmito roky (viz graf 1 v příloze). Hodnoty snížení se však poněkud liší v jednotlivých zemích¹⁰.

Všechny tři asociace zvýšily ve vykazovacím období podíl automobilů s naftovým motorem (viz tabulka 3). To vyvolává jisté znepokojení ohledně regulovaných znečišťujících látek. Zvyšující se počet výrobců automobilů v roce 2003 oznámil, že své osobní automobily s naftovým motorem hodlají vybavit částicovým filtrem. Kromě toho začala Komise pracovat na mezních hodnotách emisí EURO 5, které budou použitelné kolem roku 2010. Mimo jiné se dá očekávat, že mezní hodnoty pro emise částic z osobních automobilů s naftovým motorem budou zpřísněny. Tento vývoj je třeba brát v úvahu, pokud přihlídneme ke zvyšování podílu naftových motorů ve vozovém parku osobních automobilů v EU.

3. PROVÁDĚNÍ ROZHODNUTÍ Č. 1753/2000/ES

Takzvané „monitorovací“ rozhodnutí vstoupilo v platnost dne 30. srpna 2000. Od roku 2002 jsou údaje shromažďované podle tohoto rozhodnutí používány jako oficiální údaje k monitorování dobrovolných závazků. Dříve se k monitorování využívaly údaje poskytované asociacemi.

S nástupem oficiálních údajů EU se však objevily nesrovnalosti se soubory údajů z minulosti. Změna zdroje údajů vynesla na světlo některé drobné nesrovnalosti mezi těmito údaji. V roce 2003 byla vyvinuta snaha zjistit důvody těchto pozorovaných rozdílů. Celkově jsou zjištěné rozdíly mezi oficiálními údaji a údaji od asociací velmi malé, v rozmezí asi 1 % nebo méně. Práce na zkvalitnění údajů bude nicméně pokračovat a očekává se, že v dlouhodobém měřítku by měly rozdíly v údajích ubývat.

4. „HLAVNÍ PŘEZKUM“ A PRÁCE NA ČLÁNKU 10 ROZHODNUTÍ Č. 1753/2000/ES

Dobrovolné závazky na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů obsahují povinnost, založenou na údajích za rok 2003 (2004 pro KAMA), provádět „hlavní přezkum“. Tento hlavní přezkum by se měl zaměřit na „...výsledky snižování emisí CO₂ do roku 2003 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.“

¹⁰ Graf nelze sestavit pro Řecko a Finsko za rok 1995, neboť nejsou k dispozici žádné údaje

Na některé z těchto otázek je také zaměřen článek 10 rozhodnutí č. 1753/2000/ES, který stanovuje, že: „...Zprávy k rokům mezi jednotlivými cíli 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, ACEA a JAMA. Tato práce byla podpořena smlouvou o dílo¹¹. V tomto hodnocení byl kladen důraz na dvě klíčové otázky:

- (1) Vyskytly se nějaké překážky, které zabránily ACEA či JAMA v plnění jejich závazků, nebo které je přiměly podat horší výsledky?
- (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 2003 včetně má, nebo nemá platit v plném rozsahu vůči úspěchům závazků.

Společné hodnocení přineslo tyto závěry:

- (a) Snížení specifických emisí CO₂ bylo velkou měrou dosaženo prostřednictvím technických opatření. Zjištěné změny na trhu neovlivnily emise CO₂ významnou měrou. V každém případě je velmi obtížné rozlišit mezi změnami na trhu způsobenými technologiemi a změnami na trhu způsobenými jinými faktory, např. obecným chováním spotřebitelů, hospodářskou situací, cenami pohonných hmot, daňovými opatřeními, dostupností informací pro spotřebitele, zvláště pak ze dvou důvodů: změny na trhu pozorované v období 1995 až 2003 jsou poměrně malé, a technická opatření související s CO₂ pronikla prakticky do všech kategorií vozidel.
- (b) Byly splněny všechny použitelné závazky specifikované v závazcích ACEA a JAMA ohledně CO₂, a v některých případech byly přesaženy.
- (c) Předpoklady uvedené ACEA a JAMA v jejich závazcích byly splněny a prostředí, v němž působí jejich členové, nebránilo ACEA a JAMA v plnění závazků.
- (d) ACEA a JAMA obrátily pozornost k množství cílů, které mají význam pro splnění cíle 140 g CO₂/km.

Stručně shrnuto, ACEA, JAMA a Komise dospěly k závěru, že tyto dvě asociace během období 1998 až 2003 splnily všechny požadavky uvedené ve svých závazcích.

Je třeba zdůraznit, že tato zjištění zvýrazňují také další aspekt provádění strategie: zanedbatelný vliv opatření podniknutých v souladu s druhými dvěma pilíři: označování a daňová opatření.

¹¹ Německé aerokosmické centrum – Institut pro výzkum dopravy: „Příprava přezkumu závazků výrobců automobilů na snížení emisí CO₂ z vozidel M1 za rok 2003“.

Společné závěry práce podle „hlavního přezkumu“ / článku 10 jsou přiloženy ke Společným zprávám ACEA a JAMA.

5. PŘEZKOUMÁNÍ PROVEDENÉ ACEA A JAMA ZA ÚČELEM PŘIBLÍŽENÍ SE CÍLI SPOLEČENSTVÍ V HODNOTĚ 120 G/KM

Podle textu závazků, a doporučení Komise podporujících tyto závazky¹², ACEA a JAMA v roce 2003 „... přezkoumají potenciál pro dodatečná snižování CO₂ ve snaze přiblížit se cílům Společenství v hodnotě 120 g CO₂/km v roce 2012“. ACEA i JAMA předložily výsledky svých přezkoumání v prosinci 2003 (přezkoumání KAMA se konalo podle plánu v roce 2004). Ve svých pozičních dokumentech ACEA a JAMA tvrdí, že ačkoli mají k dispozici technický potenciál k dosažení cíle Společenství v hodnotě 120 g CO₂/km v roce 2012, náklady s tím spojené to neumožní. Podstatné by bylo i narušení trhu a negativní vlivy na evropský trh. ACEA a JAMA věří, že snížení CO₂ srovnatelného s cílem Společenství lze dosáhnout rentabilnějším způsobem za použití integrovaného přístupu, který by zahrnoval automobilový průmysl a další aktéry, včetně orgánů veřejné moci, dodavatelů pohonných hmot, zemědělského odvětví, spotřebitelů atd. ACEA nicméně naznačila, že další snížení o 5 % z průměrné hodnoty emisí CO₂ z nového vozového parku mezi lety 2008 a 2012 (srovnatelné s cílem asi 133 g CO₂/km) by bylo možné prostřednictvím zlepšování technologií vozidel.

Kromě tří pilířů strategie existuje ještě několik dalších možností, jak podpořit strategii Společenství, které by mohly přispět k snížení emisí CO₂ z osobních automobilů. Celkově je cílem Komise dosáhnout cíle Společenství v hodnotě 120 g CO₂/km „udržitelným způsobem“ a brát přitom v úvahu tři pilíře Rady v Gothenburgu (aspekty životního prostředí, sociální a hospodářské).

S ohledem na tyto poziční dokumenty rozhodla Komise, že bude provedeno společné hodnocení, které bude zahrnovat Komisi, zúčastněné strany, národní odborníky a konzultanty, kteří se zaměří na dva klíčové problémy:

- (1) náklady a snižovací potenciál technologií a dalších opatření na snížení CO₂ emisí;
- (2) posuzování vlivů politických scénářů na snížení emisí CO₂ z osobních automobilů v EU.

Za tímto účelem budou prováděna technická a ekonomická hodnocení podporovaná počítačovým modelováním. Výsledky této práce budou Komisí začleněny do posuzování dopadu, které bude zahájeno v polovině roku 2005. Na základě tohoto posuzování dopadu má Komise v plánu předložit Radě a Evropskému parlamentu návrh ohledně dosažení cíle 120 g CO₂/km přibližně na konci roku 2005.

¹² Doporučení Komise 1999/125/ES, 2000/303/ES a 2000/304/ES.

6. PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 1999/94/ES

Všechny členské státy provedly směrnici 1999/94/ES¹³ o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO₂. Podle článku 9 měly členské státy do 31. prosince 2003 informovat o účinnosti uvedené směrnice. Komise obdržela 14 zpráv, které se v současnosti vyhodnocují. Předběžné výsledky jsou následující:

- Zdá se, že obecně je účinnost směrnice nízká; významný dopad na rozhodování spotřebitelů zatím nemohl být zaznamenán.
- Výjimkou z tohoto všeobecného obrazu se zdají být systémy náhrad zavedené v Nizozemsku v roce 2002, které byly spotřebiteli dobře přijaty a ukázaly nápadný vliv na rozhodování při koupi vozidla.

Dá se očekávat, že pozměňovací návrhy k této směrnici budou Komisí předloženy na základě tohoto vyhodnocení s cílem účinnost směrnice zlepšit.

7. PRÁCE NA DAŇOVÝCH OPATŘENÍCH

V 2002 roce vydala Komise Sdělení o daňových opatřeních, a zejména o zdanění osobních automobilů v EU¹⁴. Toto sdělení obsahovalo množství možností politik pro budoucí jednání a bylo zaměřeno na zahájení konzultací s členskými státy, Evropským parlamentem, automobilovým průmyslem a všemi dalšími zúčastněnými stranami. V důsledku těchto konzultací je Komise v posledním stadiu příprav legislativního návrhu, který bude předložen v červnu 2005.

8. DALŠÍ SOUVISEJÍCÍ OPATŘENÍ

Závěry Rady pro životní prostředí ze dne 10. října 2000 požádala Komisi, aby prostudovala opatření na snížení emisí z lehkých užitkových vozidel (Light Commercial Vehicles, LCV, odborný výraz rovnající se kategorii vozidel N₁¹⁵) a ze systémů mobilních klimatizací používaných v osobních automobilech¹⁶.

Co se týče LCV, Rada a Parlament přijaly směrnici 2004/3/ES, kterou se mění směrnice Rady 70/156/EHS a 80/1268/EHS, pokud jde o měření emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva vozidel N₁¹⁷. Tato směrnice poskytne informace o emisích CO₂ z vozidel této kategorie. Komise pokračuje v práci v této oblasti. Vyhlásila nabídkové řízení na zlepšení protokolů

¹³ Úř. věst. L 12, 18.1.2000, s. 16.

¹⁴ KOM(2002) 431 v konečném znění.

¹⁵ N1 vozidla jsou definována jako vozidla používaná k přepravě zboží, jejichž hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny.

¹⁶ 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“.

¹⁷ Úř. věst. L 49, 19.2.2004, s. 36 – 41 směrnice 2004/3/ES.

pozměněné směrnice 80/1268/EHS, a na rozvoj dalšího hodnocení možností politik na snížení emisí z kategorie N₁.

Co se týče mobilní klimatizace, vyhlásila Komise nabídkové řízení na rozvoj rentabilních postupů měření, které by byly zahrnuty do směrnice 80/1268/EHS nebo jakéhokoli jiného vhodného dokumentu. Komise do detailu vyhodnotí záležitost po skončení smlouvy.

9. ZÁVĚRY

Strategie Společenství na snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a na zlepšení spotřeby paliva má za cíl dosáhnout průměrné hodnoty 120 g CO₂/km specifických emisí CO₂ z nově registrovaných osobních automobilů ve Společenství nejpozději do roku 2010. Specifické hodnoty CO₂/km dosažené v kalendářním roce 2003 byly 164 g CO₂/km¹⁸, ve srovnání s 186 g CO₂/km v roce 1995, referenčním roce strategie Společenství – snížení je asi o 12 %. Hodnocení prováděná podle „hlavního přezkumu“ a podle článku 10 rozhodnutí č.1753/2000/ES ukázala, že ACEA a JAMA během období 1998 až 2003 splnily závazky uvedené v jejich 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 zvýšit úsilí. Na základě společných zpráv nemá Komise důvod věřit, že by JAMA nedostála svým závazkům. ACEA splnila své dílčí cíle pro rok 2002 a 2003 a vyjádřila pevné odhodlání učinit, co bude v jejích silách pro splnění svých závazků týkajících se CO₂, ale nemůže již potvrdit závěrečná tvrzení z předešlých zpráv. Komise zdůrazňuje význam splnění cíle, což je dosažitelné. Ohledně KAMA panuje velké znepokojení. Bylo to zdůrazněno KAMA, která však opakovaně trvá na svém odhodlání splnit závazky, ke kterým se zavázala.

Zatímco právní transpozice směrnice 1999/94 je nyní dokončena, práce na její efektivitě signalizuje jisté nedostatky. Je zřejmé, že bude třeba přijmout opatření na posílení tohoto pilíře, stejně tak jako pilíře daňových opatření; pokud má být cíl Společenství 120 g/km splněn v roce 2010.

Poziční dokumenty předložené ACEA a JAMA v 2003¹⁹ jako výsledek jejich přezkoumání potenciálu přiblížit se k cíli Společenství v hodnotě 120 g CO₂/km v roce 2012 napovídají, že asociace nevidí možnosti, jak dosáhnout tohoto cíle rentabilními technickými opatřeními. Komise provede vlastní šetření a v druhé půli roku 2005 Radě a Parlamentu předloží návrh.

Komise také pracuje na projektu ohledně emisí CO₂ z lehkých užitkových vozů a emisí z používání mobilní klimatizace.

¹⁸ Hodnoty založené na oficiálních údajích EU.

¹⁹ 2003 pro ACEA a JAMA, 2004 pro KAMA.

Přílohy

Tabulka 1: Průměrné specifické emise CO₂ nových osobních automobilů podle typu paliva pro každou asociaci a Evropskou unii

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

- (1) Pouze vozidla na benzín nebo naftu; neočekává se, že jiná paliva a statisticky neidentifikovaná vozidla výrazně ovlivní tyto průměry.
- (2) Nové osobní automobily uvedené na trh EU výrobci nezahrnutými do závazků by průměry EU významně neovlivnily.
- (3) Všechny údaje za roky 2001, 2002 a 2003 jsou korigovány 0,7 % s ohledem na úpravu jízdního cyklu. Pro rok 2002 a 2003 jsou použity údaje členských států.
- (4) Procenta se počítají z nezaokrouhlených hodnot CO₂.
- (5) První hodnota je založena na údajích z členských států; druhá hodnota je založena na údajích z ACEA.
- (6) První hodnota je založena na údajích z členských států za rok 2003 a údajích ACEA za rok 1995; druhá hodnota je založena pouze na údajích z ACEA.
- (7) 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 Roverů/MG až do roku 2008.

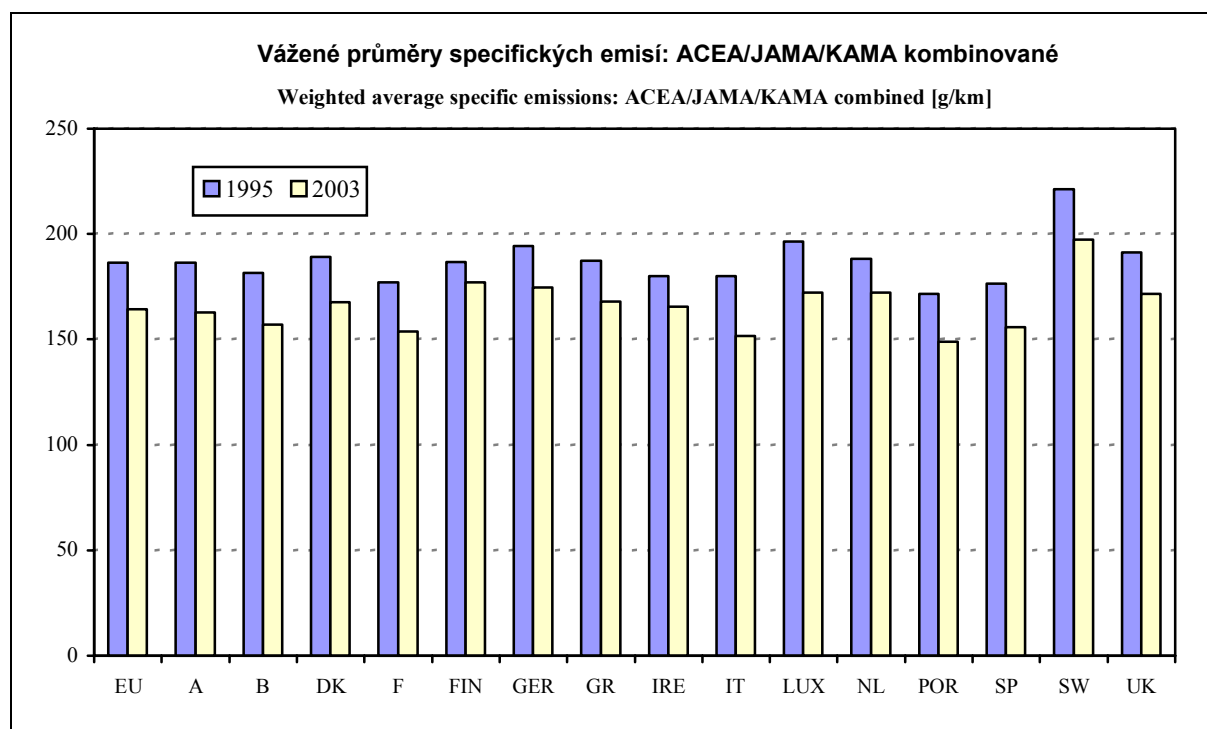
Tabulka 2: Plnění cíle 140g/km pro rok 2008/2009

	140g/km cíl: rozdíl					
			Celkově		Ročně	
	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 všechna paliva*	185	163/161	14,1/ 13	23 / 21	2,8 / 2,6	4,6 / 4,2
JAMA všechna paliva**	196	172	18,6	32	3,1	5,3
KAMA všechna paliva**	197	179	21,8	39	3,6	6,5

* První hodnota je založena na údajích členských států; druhá hodnota je podle údajů ACEA

**Založeno na údajích členských států

Graf 1: Průměrné specifické emise CO₂ z nových osobních automobilů v EU a v členských státech v letech 1995 a 2003 (vážené průměry založené na údajích pro vozidla s benzínovým a naftovým motorem)²⁰



1995 údaje dodané asociací; pro rok 2003 jsou zobrazovány pouze oficiální údaje
údaje za rok 2003 jsou korigovány asi 0,7 % s ohledem na úpravu jízdního cyklu

²⁰ EU 1995 nezahrnuje údaje pro Řecko a Finsko, protože dostupné údaje nejsou dostatečné. Pro rok 2003 jsou již tyto údaje zahrnuty.

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

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

(1) Nové osobní automobily uvedené na trh výrobci, na které se nevztahují závazky, uvedené hodnoty významně neovlivňují.

(2) Změna za období 1995 až 2003 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) Pro rok 2002 a 2003 jsou použity údaje poskytnuté členskými státy.

PŘÍLOHA (SEC(2005) 826)

- (1) Monitorování závazku ACEA na snížení emisí CO₂ z osobních automobilů (2003), společná zpráva Asociace evropských výrobců automobilů a útvarů Komise, konečné znění ze dne 5. října 2004.
- (2) Monitorování závazku JAMA na snížení emisí CO₂ z osobních automobilů (2003), společná zpráva Asociace japonských výrobců automobilů a útvarů Komise, konečné znění ze dne 5. října 2004.
- (3) Monitorování závazku KAMA na snížení emisí CO₂ z osobních automobilů (2003), společná zpráva Asociace korejských výrobců automobilů a útvarů Komise, konečné znění ze dne 5. října 2004.

Přílohy jsou k dispozici pouze v angličtině.