EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 04.10.2000
KOM(2000) 615 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

Henkilöautojen CO_2-päästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian toteuttaminen
Strategian tehokkuutta koskeva ensimmäinen vuosikertomus

KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

Henkilöautojen CO_2-päästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian toteuttaminen
Strategian tehokkuutta koskeva ensimmäinen vuosikertomus

I. Johdanto

Neuvosto hyväksyi vuonna 1996[1] henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja polttoainetalouden parantamista koskevan yhteisön strategian[2]. Strategian tavoitteena on uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen vähentäminen 120 grammaan CO_2/km vuoteen 2005 mennessä ja viimeistään vuonna 2010.

Strategiassa on kolme peruspilaria:

1. Ajoneuvoteollisuuden tekemät polttoainetalouden parantamista koskevat sitoumukset, joiden tavoitteena on uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen vähentäminen 140 grammaan CO_2/km vuoteen 2008/2009 mennessä.

2. Autojen varustaminen polttoainetaloutta koskevilla merkinnöillä[3], joiden tavoitteena on varmistaa, että yhteisössä myytävien tai vuokrattavien uusien henkilöautojen polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevat tiedot annetaan kuluttajien saataville, jotta nämä voisivat tehdä valintansa tosiasioiden perusteella[4].

3. Henkilöautojen polttoainetehokkuuden edistäminen verotuksellisten toimenpiteiden avulla. Ympäristöministerien neuvosto muistutti lokakuussa 1999[5] tarpeesta tutkia mahdollisuutta verokannustinjärjestelmän luomiseksi[6].

Näitä pilareita täydennetään tutkimustoimilla.

---

1 Neuvoston päätelmät 25.6.1996.

2 KOM(1995) 689 lopullinen.

3 Direktiivi 1999/94/EY kuluttajien mahdollisuudesta saada uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja.

4 Merkintöjä koskeva direktiivi hyväksyttiin 13. joulukuuta 1999 ja jäsenvaltioiden on saatettava se voimaan viimeistään 18. tammikuuta 2001. Direktiivin 10 artiklassa tarkoitettu komitea perustettiin kesäkuussa 2000, jotta se voisi aloittaa virallisesti työn 9 artiklassa mainitun kertomuksen muodon vahvistamiseksi. Lisäksi komission yksiköt ovat aloittaneet työn EU:n markkinoilla kaupan olevien henkilöautojen polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöjä käsittelevän Internet-sivuston laatimiseksi. Sivusto on tarkoitus laatia läheisessä yhteistyössä asianomaisten autonvalmistajien kanssa.

5 Neuvoston päätelmät 6.10.1999.

6 Komissio on aloittanut työn verojärjestelmään liittyvien toimenpiteiden valmistelemiseksi. Tätä varten se on perustanut verojärjestelmään liittyviä toimenpiteitä käsittelevän asiantuntijatyöryhmän (*Expert Group on Fiscal Framework Measures*). Työryhmän yleisenä tarkoituksena on avustaa komissiota verojärjestelmään liittyviä toimenpiteitä koskevassa työssä, jonka päämääränä on vähentää henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä. Työtä tehdään yhdessä kaikkien asianosaisten, kuten komission, jäsenvaltioiden, teollisuuden ja hallituksista riippumattomien järjestöjen edustajien kesken. Komissio on myös aloittanut tekniset keskustelut ympäristöystävällisemmän ajoneuvon (*Enhanced Environmentally Friendly Vehicle*) käsitteen sisällyttämiseksi henkilöautoja koskevaan lainsäädäntöön. Käsitteen käyttöönotto koskisi myös polttoaineen kulutukseen liittyviä arvoja.

Neuvosto on pyytänyt komissiota laatimaan säännölliset kertomukset strategian tehokkuudesta[7]. Mahdollistaakseen tarkan ja täysin avoimen seurannan komissio aikoo toimittaa kertomukset vuosittain, mikä vastaa neuvoston esittämiä raportointipyyntöjä[8]. Myös Euroopan parlamentille on annettava asiaa koskevat tiedot.

Ensimmäisessä kertomuksessa käsitellään teollisuuden tekemissä sitoumuksissa tapahtunutta edistymistä. Seuraavissa kertomuksissa käsitellään tarkemmin myös strategian muita osia (kuten päätöksessä 1753/2000/EY[9] asetettuja vaatimuksia) heti, kun nämä strategian osat ovat toteutusvaiheessa tai kun niissä on edistytty merkittävästi. Komissio uskoo, että strategian kaikkien osien käsittely samassa kertomuksessa antaa asianosaisille mahdollisuuden seurata yhteisön strategian toteuttamista mahdollisimman tehokkaasti[10].

II. Autoteollisuuden tekemissä sitoumuksissa tapahtunut edistyminen

Autoteollisuuden tekemät sitoumukset ovat tärkeä osa henkilöautojen CO_2-päästöjen vähentämistä ja polttoainetalouden parantamista koskevaa yhteisön strategiaa.

Euroopan autonvalmistajien liitto (*European Automobile Manufacturers Association – ACEA*[11]*)* antoi sitoumuksen vuonna 1998[12], ja vuonna 1999 Japanin (*Japan Automobile Manufacturers Association – JAMA*[13]*)* ja Korean (*Korea Automobile Manufacturers Association – KAMA*[14]*)* autonvalmistajien liittojen tekivät vastaavat sitoumukset[15].

Näiden kolmen sitoumuksen pyrkimykset vastaavat toisiaan. Niiden pääkohdat ovat seuraavat:

1. Hiilidioksidipäästöjä koskeva tavoite: Kaikissa sitoumuksissa on määritelty sama tavoite, jonka mukaan Euroopan unionissa myytävien uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt vähennetään 140 grammaan CO_2/km (ja joka olisi saavutettava JAMA:n ja KAMA:n osalta vuonna 2009 ja ACEA:n osalta vuonna 2008).

2. Keinot tavoitteen saavuttamiseksi: ACEA, JAMA ja KAMA sitoutuvat pyrkimään hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteeseen pääasiassa teknisen kehityksen ja siitä johtuvien markkinamuutosten avulla.

Lisäksi uusien autojen hiilidioksidipäästöille laaditaan "arvioidut tavoiterajat" vuosiksi 2003/2004[16]. Nämä tavoiterajat ovat kuitenkin ohjeellisia eikä niitä ole ymmärrettävä

---

7 Neuvoston päätelmät 25.6.1996.

8 Neuvoston päätelmät 6.10.1998 ja 6.10.1999.

9 Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös 1753/2000/EY uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen seurantajärjestelmästä.

10 Yhteisön strategiaa koskevia tietoja on saatavilla myös Internet-osoitteessa http://www.cc.cec:8082/comm/environment/co2/co2_home.htm

11 ACEA:an kuuluvat eurooppalaiset autonvalmistajat: BMW AG, DaimlerChrysler AG, Fiat S.p.A., Ford of Europe Inc., General Motors Europe AG, Dr. Ing. H.c.F. Porsche AG, PSA Peugeot Citroën, Renault SA, Volkswagen AG, AB Volvo.

12 KOM (1998) 495 lopullinen.

13 JAMA:an kuuluvat japanilaiset autonvalmistajat: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota.

14 KAMA:an kuuluvat korealaiset autonvalmistajat: Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation.

15 KOM (1999) 446 lopullinen.

16 Arvioidut tavoitteet ovat ACEA:n osalta 165–170 g CO_2/km vuonna 2003, JAMA:n osalta 165– 175 g CO_2/km vuonna 2003 ja KAMA:n osalta 165–170 g CO_2/km vuonna 2004.

autonvalmistajien liittojen lisäsitoumuksiksi. Komissio pitää näitä välitavoitteita kuitenkin hyvin tärkeänä perustana, jonka mukaan sitoumusten toimivuutta voidaan arvioida.

ACEA:n, JAMA:n ja KAMA:n kanssa tehtyjä sitoumuksia on seurattava perusteellisesti, avoimesti ja tasapuolisesti. Siksi niitä täydennetään yhdessä liittojen kanssa laaditulla seurantamekanismilla ja tulevalla yhteisön seurantajärjestelmällä[17]. Kunkin liiton kanssa laaditaan erikseen vuosittain yhteinen kertomus, jonka osapuolet hyväksyvät ja joka liitetään komission tiedonantoon neuvostolle ja Euroopan parlamentille (ks. liitteet).

Avoimuuden takaamiseksi komission yksiköt ja kyseiset kolme autonvalmistajien liittoa ovat sopineet yhteisen kertomuksen muodosta. Siksi kertomusten rakenne samoin kuin kunkin liiton sitä varten toimittamat taustatiedot ovat keskenään hyvin samankaltaiset. Liittojen tietolähteitä pidetään hyvin luotettavina ja ne on valittu, koska EU:n hiilidioksidipäästöjen virallinen seurantajärjestelmä otetaan käyttöön vasta vuonna 2001/2002. Järjestelmän käyttöönoton jälkeen voidaan ryhtyä käyttämään virallisia päästötietoja[18].

Tärkeimmät havainnot raportointikaudelta 1995–1999 ovat:

Kaikki liitot ovat vähentäneet EU:n markkinoilla myymiensä henkilöautojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä. ACEA ja JAMA ovat edistyneet hyvin, KAMA on jäänyt niistä jälkeen (ks. taulukko 1).

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	Muutos 95-99 (%)*
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
bensiini	188	186	183	182	180	-4,3%
diesel	176	174	172	167	161	-8,5%
kaikki polttoain. (1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**-6,0%**

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Muutos 95-99 (%)*
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
bensiini	191	187	184	184	181	-5,2%
diesel	239	238	222	221	221	-7,5%
kaikki polttoain. (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**-4,6%**

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Muutos 95-99 (%)*
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
bensiini	195	197	201	198	189	-3,0%
diesel	309	274	246	248	253	-18,1%
kaikki polttoain. (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**-1,5%**

EU-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	Muutos 95-99 (%)*
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
bensiini	188,6	186,4	183,8	182,5	180,3	-4,4%
diesel	178,8	177,5	175,0	171,5	165,3	-7,5%
kaikki polttoain. (1)	**186,4**	**184,4**	**181,8**	**179,6**	**175,9**	**-5,6%**

(1) vain bensiini ja diesel, muiden osuus on merkityksetön.

(2) Sitoumuksen ulkopuolelle jäävien valmistajien EU:n markkinoilla myymien uusien henkilöautojen määrä on noin 100 000 ajoneuvoa vuodessa ja niiden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat noin 220–240 g/km. Näin ollen ne eivät vaikuta merkittävästi EU:n keskiarvoon.

(*) Prosenttiluvut on pyöristetty.

Taulukko 1: Uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt polttoainetyypeittäin, liitoittain ja koko Euroopan unionissa.

Olettaen, että autonvalmistajien liitot jatkavat päästöjen vähentämistä vuosittain samaa vauhtia kuin raportointikaudella, ACEA saavuttaisi välitavoitteensa, mutta JAMA jäisi

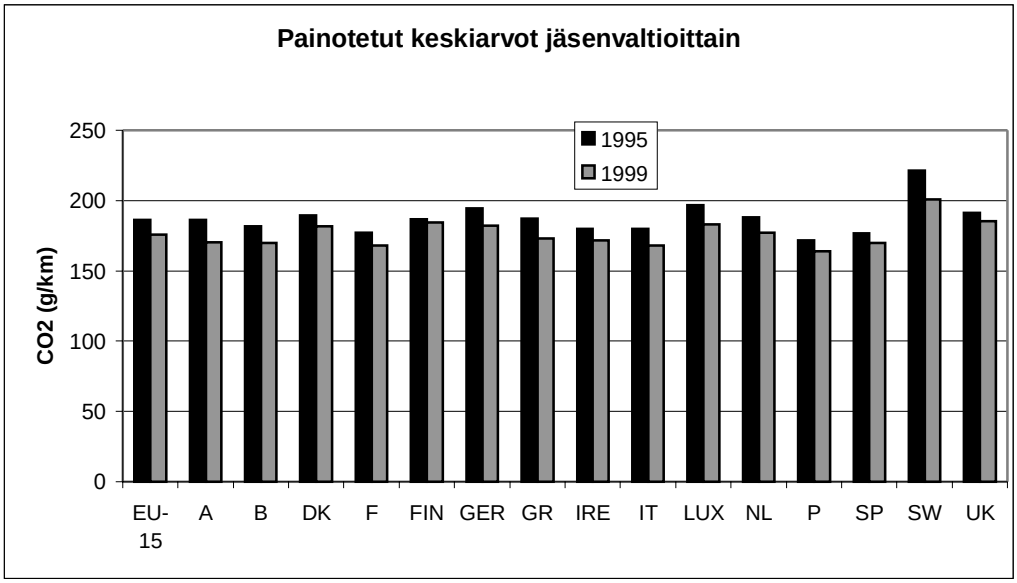
---

17 Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös 1753/2000/EY uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen seurantajärjestelmästä.

18 Päätöksen 1753/2000/EY 8 artiklassa edellytetään, että seurantajärjestelmää käytetään vuodesta 2003 eteenpäin komission ja autoteollisuuden kesken sovittujen vapaaehtoisten sitoumusten perustana.

hieman ja KAMA huomattavasti sen yläpuolelle. On kuitenkin odotettavissa, että JAMA ja KAMA nopeuttavat supistuksia tulevina vuosina.

Uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet myös kaikissa jäsenvaltioissa (ks. kuvio 1).



Kuvio 1: Uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt EU:ssa ja jäsenvaltioissa vuosina 1995 ja 1999 (painotetut keskiarvot perustuvat kolmen liiton toimittamiin diesel- ja bensiinikäyttöisiä autoja koskeviin tietoihin).

Lopullisen tavoitteen 140 g CO_2/km saavuttamiseksi on toteutettava lisätoimia ja vuotuisia supistuksia on tehostettava (supistusten on oltava keskimäärin 2 prosenttia vuodessa koko seurantakauden ajan, kun nykyiset keskimääräiset supistukset ovat ACEA:lla noin 1,5 prosenttia, JAMA:lla 1,15 prosenttia ja KAMA:lla 0,4 prosenttia vuodessa). Sitoumuksissa ennakoidaan kuitenkin, että autonvalmistajien liitot tehostavat ajan myötä hiilidioksidipäästöjen vähentämistä. Lisäksi ACEA huomauttaa kertomuksessaan, että edistyminen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä on huomattavinta suurten tuoteuudistusten yhteydessä eikä kauden puolivälissä.

Toistaiseksi saavutetut päästöjen vähennykset perustuvat tekniseen kehitykseen (lähinnä yhteispaineruiskutuksella varustettujen dieselmoottoreiden (HDI), vähemmässä määrin suoraruiskutusta käyttävien bensiinimoottoreiden (GDI), portaattoman CTV-vaihteiston, pienikokoisten autojen (Mini Cars) ja rinnakkaispolttoainemoottorilla varustettujen ajoneuvojen käyttöönottoon) sekä muihin toimenpiteisiin. Lisäksi ACEA ja JAMA ovat esitelleet henkilöautot, joiden päästöt alittavat 120 g CO_2/km.

Kaikki liitot ovat raportointiajanjakson kuluessa kasvattaneet dieselautojen osuutta valikoimastaan (ks. taulukko 2).

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	Muutos 1995-1999 (%)
bensiinin osuus	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	-7,6%
dieselin osuus	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	7,0%
henkilöautoja yht.	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	22,2%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Muutos 1995-1999 (%)
bensiinin osuus	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	-1,7%
dieselin osuus	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	5,3%
henkilöautoja yht.	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	39,1%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Muutos 1995-1999 (%)
bensiinin osuus	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	-6,0%
dieselin osuus	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	5,8%
henkilöautoja yht.	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	174,3%

EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	Muutos 1995-1999 (%)
bensiinin osuus	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	-6,5%
dieselin osuus	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	6,2%
henkilöautoja yht.	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	26,2%

Huom.: Kokonaismääriin sisältyvät tilastollisesti luokittelemattomat ja "muita polttoaineita" käyttävät ajoneuvot; nämä eivät sisälly prosenttilukuihin.
(1) EU:n markkinoilla myytäviä uusia henkilöautoja, joiden valmistajat eivät ole tehneet sitoumuksia,
on vuodessa noin 100 000 kappaletta, ja niiden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat noin 220-240 g/km.
Koska ne eivät vaikuttaisi EU:n keskiarvoon, niitä ei ole huomioitu EU:n keskiarvoissa eikä kokonaismäärissä.

Taulukko 2: Valikoiman kehittyminen kunkin liiton ja koko EU:n osalta

Dieselkäyttöisten ajoneuvojen osuuden lisääntyminen oli lyhyellä aikavälillä odotettavissa, mutta kehityksen odotetaan pidemmällä aikavälillä palautuvan entisensuuntaiseksi, kun bensiinikäyttöisten moottoreiden suoraruiskutustekniikkaa otetaan käyttöön. Kaikki autonvalmistajien liitot ovat ilmoittaneet sitoutuvansa saavuttamaan lopullisen tavoitteen lähinnä teknisen kehityksen ja tähän kehitykseen liittyvien markkinamuutosten avulla[19].

Sitoumusten taustalla olevien oletusten osalta liitot kiinnittivät huomiota sääntelytoimenpiteisiin, jotka liittyvät muun muassa polttoaineen laatuun.

Sekä hiilidioksidipäästöjen että typen oksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamiseksi autoteollisuus pitää hyvin tärkeänä vähärikkisen polttoaineen saatavuutta. Liitot ovat antaneet sitoumuksensa direktiivissä 98/70/ETY säädettyjen polttoaineen laatua koskevien vaatimusten perusteella, vaikka ne uskovat, että tulevaisuudessa markkinoilla voi olla tarjolla korkealaatuisempia polttoaineita[20]. Komissio ottaa huomioon, että jotkin sopimuspuolet pitävät hyvin tärkeänä yhteisön nykyisessä lainsäädännössä bensiinin ja dieselin rikkipitoisuudelle asetettujen enimmäisrajojen alentamista. Aiheen käsittelemiseksi edelleen komissio on aloittanut asianosaisten kuulemisen saadakseen selville näiden mielipiteet. Kuulemiset odotetaan saatavan päätökseen tämän vuoden loppuun mennessä ja ennen direktiivin 98/70 tulevaa muuttamista.

Euroopan autonvalmistajien liitto ACEA ennakoi, että romuajoneuvoista annettava direktiivi vaikuttaa kielteisesti autojen polttoainetehokkuuteen, koska se voi ACEA:n mielestä rajoittaa tiettyjen kevyiden materiaalien ja tekniikkojen käyttöä ja rasittaa huomattavasti autonvalmistajia. Komissio ei katso, että romuajoneuvodirektiivillä olisi kielteisiä vaikutuksia hiilidioksidipäästöjä koskeviin sitoumuksiin tai merkittäviä kielteisiä vaikutuksia alan taloudelliseen tilanteeseen.

---

19 Kolmessa yhteisessä kertomuksessa ei käsitellä yksityiskohtaisesti kysymystä toteutetuista toimenpiteistä, koska tätä aihetta tarkastellaan lähemmin päätöksen 1753/2000/EY täytäntöönpanon yhteydessä. Päätöksessä edellytetään, että komissio esittää neuvostolle ja Euroopan parlamentille vuosiin 2003/2004 ja 2008/2009 mennessä kertomukset teknisten ja muiden toimenpiteiden avulla saavutetuista päästöjen vähentämisistä.

20 Liitot edellyttävät, että koko EU:n markkinoilla on vuonna 2000 riittävässä määrin ja maantieteellisesti riittävän kattavasti saatavissa bensiiniä (esimerkiksi 98-oktaaninen Super Plus -polttoaine) ja diesel plus -polttoaineita, joiden rikkipitoisuus on enintään 30 ppm. Vuonna 2005 koko EU:n markkinoilla olisi oltava täysin saatavilla polttoaineita, jotka täyttävät seuraavat vaatimukset: bensiinin rikkipitoisuus enintään 30 ppm ja aromaattisten yhdisteiden pitoisuus enintään 30 prosenttia sekä dieselin rikkipitoisuus enintään 30 ppm ja setaaniluku vähintään 58.

KAMA on kiinnittänyt erityistä huomiota alan meneillään olevaan rakenneuudistukseen, siihen liittyviin määrärahojen supistuksiin sekä teknisen henkilöstön ja tutkijoiden vähentämiseen, mikä vaikeuttaa KAMA:n mahdollisuuksia kehittää hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi tarvittavia uusia tekniikkoja ja tuoda EU:n markkinoille uusia malleja.

III. Muut asiaa koskevat toimenpiteet

Komission yksiköt arvioivat parhaillaan joitakin lisätoimenpiteitä, jotka liittyvät hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen mittaamiseen direktiivin 80/1268/ETY mukaisesti:

a) Mittausten laajentaminen koskemaan kevyitä hyötyajoneuvoja (N_1-luokka)

b) Hiilidioksidipäästöarvojen määrittäminen vaihtoehtoisten polttoaineiden (muiden kuin nestekaasun ja maakaasun, jotka kuuluvat jo tyyppihyväksyntäjärjestelmään) ja vaihtoehtoisten moottoritekniikkojen osalta

c) Direktiivissä 70/156/ETY annettu massa määritelmä.

IV. Päätelmät

Henkilöautojen CO_2-päästöjen vähentämistä ja polttoainetalouden parantamista koskevan yhteisön strategian toteuttaminen on huomattavasti edistynyt. Kaksi strategian kolmesta peruspilarista (autoteollisuuden tekemät sitoumukset ja autojen polttoainetaloutta koskevat merkinnät) on toteutettu, ja kolmannen (verotukseen liittyvät toimenpiteet) toteuttamiseen tähtäävä tiivis työskentely on meneillään. Ensimmäiset yhteiset kertomukset osoittavat, että ADEA ja JAMA ovat saavuttamassa välitavoitteita. KAMA:n on sen sijaan huomattavasti tehostettava pyrkimyksiään. Lopullisen tavoitteen (140 g CO_2/km) saavuttamiseksi kaikkien kolmen liiton on tehostettava toimiaan, mihin sitoumuksissakin on varauduttu. Liitteenä olevat kertomukset eivät anna komissiolle aihetta uskoa, että jokin liitoista ei pystyisi täyttämään sitoumuksiaan. Yhteisön strategian tavoitteen (120 g CO_2/km) saavuttamiseksi on tärkeää, että yhteisö jatkaa työtään kuluttajille annettavia tietoja ja verotusta koskevien strategian kahden pilarin kehittämiseksi ja toteuttamiseksi.

LIITE

1) ACEA:n tekemän henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan sitoumuksen seuranta (1995–1999) – Euroopan autonvalmistajien liiton (ACEA) ja komission yksiköiden yhteinen kertomus, lopullinen versio 10.7.2000

2) JAMA:n tekemän henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan sitoumuksen seuranta (1995–1999) – Japanin autonvalmistajien liiton (JAMA) ja komission yksiköiden yhteinen kertomus, lopullinen versio 11.7.2000

3) KAMA:n tekemän henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan sitoumuksen seuranta (1995–1999) – Korean autonvalmistajien liiton (KAMA) ja komission yksiköiden yhteinen kertomus, lopullinen versio 11.7.2000

Liitteet ovat ainoastaan englanniksi.