EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 08.11.2001
KOM(2001) 643 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian toteuttaminen
Strategian tehokkuutta koskeva toinen vuosikertomus
(raporttivuosi 2000)

[SEC(2001) 1722]

KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian toteuttaminen
Strategian tehokkuutta koskeva toinen vuosikertomus
(raporttivuosi 2000)

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 vuonna 2005 ja viimeistään vuonna 2010. Strategian seurannan aloittamisajankohta on vuosi 1995.

Strategialla on seuraavat kolme peruspilaria:

1. Ajoneuvoteollisuuden tekemät polttoainetalouden parantamista koskevat sitoumukset, joiden tavoitteena on uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen vähentäminen 140 grammaan CO_2/km vuosiin 2008–2009 mennessä[3].

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

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

Näitä pilareja täydennetään tutkimustoimilla.

Neuvosto on pyytänyt komissiota laatimaan säännölliset raportit strategian tehokkuudesta[6]. Mahdollistaakseen tarkan ja täysin avoimen seurannan komissio antaa raportit vuosittain, mikä vastaa neuvoston esittämiä raportointipyyntöjä[7]. Kertomukset osoitetaan myös Euroopan parlamentille.

---

1 Neuvoston päätelmät 25.6.1996.
2 KOM(95) 689 lopullinen.
3 Lisäksi autonvalmistajien liitot arvioivat vuosina 2003-2004 mahdollisuudet edelleen parantaa polttoainetehokkuutta pitäen silmällä tavoitetta 120 g $C0_2$/km, joka on määrä saavuttaa vuoteen 2012 mennessä.
4 Direktiivi 1999/94/EY kuluttajien mahdollisuudesta saada uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja.
5 Neuvoston päätelmät 6.10.1999.
6 Neuvoston päätelmät 25.6.1996.
7 Neuvoston päätelmät 6.10.1998 ja 6.10.1999.

Ensimmäinen raportti[8] kattoi vuodet 1995-1999 ja käsitteli pääasiassa ajoneuvoteollisuuden sitoumuksissa tapahtunutta kehitystä. Toisessa raportissa käsitellään yksityiskohtaisesti myös muita strategian osia, mukaan luettuina direktiivissä 1999/94/EY ja päätöksessä 1753/2000/EY[9] asetetut vaatimukset. Tarkoituksena on täyttää erityisesti päätöksen 9 artiklassa asetetut raportointivaatimukset.

Komissio uskoo, että strategian kaikkien osien käsittely samassa raportissa on tehokkain keino antaa asianosaisille mahdollisuus seurata yhteisön strategian toteuttamista[10].

II AJONEUVOTEOLLISUUDEN TEKEMISSÄ SITOUMUKSISSA TAPAHTUNUT EDISTYMINEN

Sitoumuksen ovat tehneet Euroopan ajoneuvoteollisuus (*European Automobile Manufacturers Association – ACEA*[11])[12], Japanin ajoneuvoteollisuus (*Japan Automobile Manufacturers Association – JAMA*[13]) ja Korean ajoneuvoteollisuus (*Korea Automobile Manufacturers Association – KAMA*[14])[15]. Komissio on tunnustanut sitoumuksissa annetut vakuutukset[16]. Näiden kolmen sitoumuksen pyrkimykset vastaavat toisiaan, ja 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. (Tavoite olisi saavutettava JAMAn ja KAMAn osalta vuonna 2009 ja ACEAn 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 keskimääräisille hiilidioksidipäästöille laaditaan "arvioidut tavoiterajat" vuosiksi 2003–2004[17].

Lisäksi ACEA ja JAMA ovat sitoutuneet saattamaan EU:n markkinoille viimeistään vuonna 2000 malleja, joiden päästöt ovat 120 g CO_2/km tai tätä vähemmän. KAMA pyrkii samaan mahdollisimman pian.

---

8 KOM(2000) 615 lopullinen, 4.10.2000.

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

10 Yhteisön strategiaa koskevia tietoja on saatavilla myös Internet-sivulta http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

11 ACEAan 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(98) 495 lopullinen.

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

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

15 KOM(99) 446 lopullinen.

16 Suositukset 1999/125/EY, 2000/303/EY ja 2000/304/EY.

17 Arvioidut tavoitteet ovat ACEAlla 165-170 g CO_2/km vuodeksi 2003, JAMAlla 165-175 g CO_2/km vuodeksi 2003 ja KAMAlla 165–170 g CO_2/km vuodeksi 2004. Nämä välitavoiterajat ovat kuitenkin ohjeellisia, eikä niitä pidä käsittää sitoumuksiksi.

Sitoumusten noudattamista seurataan perusteellisen, avoimen ja puolueettoman järjestelmän avulla. Tätä tarkoitusta varten komissio ja kukin yksittäinen liitto laativat vuosittain erityisiä "yhteisiä kertomuksia". Osapuolet hyväksyvät ne keskenään, ja ne liitetään komission tiedonantoon neuvostolle ja Euroopan parlamentille (ks. liitteet). Tiedot, joihin kertomukset perustuvat, on toistaiseksi saatu liitoilta itseltään. Liittojen tietolähteitä voidaan pitää erittäin luotettavina, ja niitä on käytetty, koska hiilidioksidipäästöjen virallinen EU-seurantajärjestelmä otetaan käyttöön vasta vuosina 2001–2002. Järjestelmän käyttöönoton jälkeen voidaan ryhtyä käyttämään virallisia päästötietoja[18].

Tärkeimmät havainnot raporttikaudelta 1995-2000 ovat seuraavat:

- Kaikki liitot ovat vuoden 2000 aikana edelleen vähentäneet EU:n markkinoilla myymiensä henkilöautojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä. ACEA ja JAMA pystyivät vuonna 2000 vähentämään päästöjä toistaiseksi eniten: ACEA 2,9 % ja JAMA 2,4 %. KAMA vähensi päästöjä 1,5 %. Polttoainetehokkuus parani dieselkäyttöisissä henkilöautoissa huomattavasti enemmän kuin bensiinikäyttöisissä (ks. taulukko 1). JAMAn ja KAMAn dieselkäyttöisten ajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat edelleen huomattavasti suuremmat kuin bensiinikäyttöisten, koska dieselmoottoreita käytetään pääasiassa raskaammissa ajoneuvoissa.

ACEA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**Muutos 1995–2000 (%)**
	CO_2 (g/km)	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	
Bensiini	**188**	**186**	**183**	**182**	**180**	**177**	**-5,9%**
Diesel	**176**	**174**	**172**	**167**	**161**	**157**	**-10,8%**
Kaikki polttoaineet (1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**-8,6%**

JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**Muutos 1995–2000 (%)**
	CO_2 (g/km)	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	
Bensiini	**191**	**187**	**184**	**184**	**181**	**177**	**-7,3%**
Diesel	**239**	**238**	**222**	**221**	**221**	**213**	**-10,9%**
Kaikki polttoaineet (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**-6,6%**

KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**Muutos 1995–2000 (%)**
	CO_2 (g/km)	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	
Bensiini	**195**	**197**	**201**	**198**	**189**	**185**	**-5,1%**
Diesel	**309**	**274**	**246**	**248**	**253**	**245**	**-20,7%**
Kaikki polttoaineet (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**-3,0%**

EU-15 (2)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**Muutos 1995–2000 (%)**
	CO_2 (g/km)	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	**CO_2 (g/km)**	
Bensiini	**189**	**186**	**184**	**182**	**180**	**178**	**-5,8%**
Diesel	**179**	**178**	**175**	**171**	**165**	**163**	**-8,9%**
Kaikki polttoaineet (1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**-7,5%**

1) Vain bensiini- ja dieselkäyttöiset ajoneuvot, sillä muiden polttoaineiden ja tilastollisesti määrittelemättömien ajoneuvojen ei oleteta vaikuttavan olennaisesti näihin keskiarvoihin.
(2) Sellaisten valmistajien, joita sitoumukset eivät koske, EU:n markkinoille saattamat uudet henkilöautot eivät vaikuttaisi merkittävästi EU:n keskiarvoon.
(3) Luvuissa ei ole otettu huomioon vuosina 2000-2002 käyttöönotettavia muutoksia M1-luokan ajoneuvojen ajosyklissä. TNO:n tekemän tutkimuksen perusteella komissio arvioi testisyklin muutosten alentavan keskiarvoa 0,7 %. Tämä vastaisi arvoa 1,2 g CO_2/km EU-15:lle (kaikki polttoaineet), jos kaikki henkilöautot testattaisiin käyttäen uutta menettelyä.

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

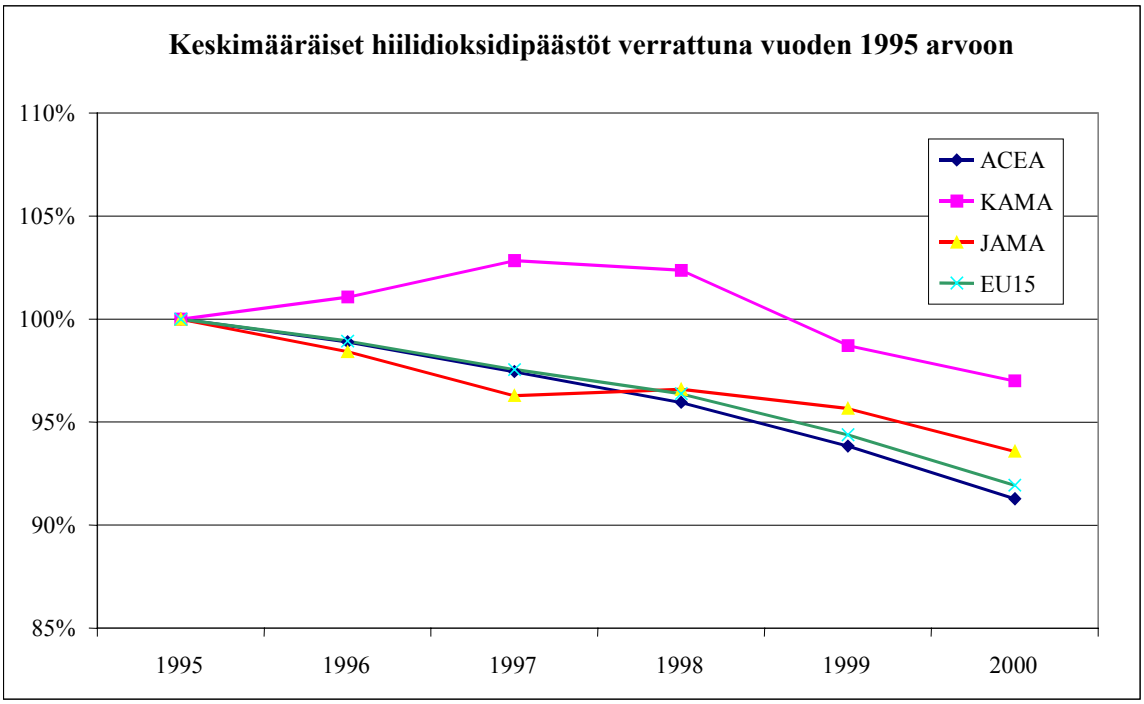
Taulukko 1: Uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt polttoainetyypeittäin, liitoittain ja koko Euroopan unionissa

- ACEA oli vuoteen 2000 mennessä jo saavuttanut vuoden 2003 välitavoiterajojen (165-170 g CO_2/km) ylärajan. ACEA vähensi uusien autojensa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä EU:n laajuisesti 169 grammaan CO_2/km vuonna 2000, kun sama arvo oli 174 g CO_2/km vuonna 1999 ja 185 g CO_2/km vuonna 1995. Vuosina 1995–2000 ACEA vähensi uusien autojensa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä 8,6 prosentilla siten, että vähennykset lisääntyivät jatkuvasti. Vuodesta 1995 lähtien Euroopan autonvalmistajat ovat vähentäneet hiilidioksidipäästöjä keskimäärin 1,7 prosentilla vuodessa[19].

- JAMAn osalta hiilidioksidipäästöt (g/km) ovat vähentyneet keskimäärin 1,3 prosentilla joka vuosi. Nämä päästöt olivat 196 g CO_2/km vuonna 1995 ja 183 gCO2/km vuonna 2000, joten ne ovat vähentyneet 6,6 % vuoteen 1995 verrattuna. Raportointikautena 1995-2000 keskimääräiset päästöt vähentyivät jatkuvasti.

- Raportointikautena 1995-2000 KAMAn myymien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt vähentyivät vain kohtalaisesti 197 grammasta g CO_2/km 191 grammaan g CO_2/km. Tämä on 3,0 prosentin vähennys[20] koko raportointikauden aikana, ja se vastaa 0,6 prosentin vuosittaista vähennystä.

Uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen kehitys käy ilmi kaaviosta 1 kunkin liiton ja koko Euroopan unionin osalta.



Kaavio 1: Uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt verrattuna vuoden 1995 arvoon (liitoittain ja koko Euroopan unionissa)

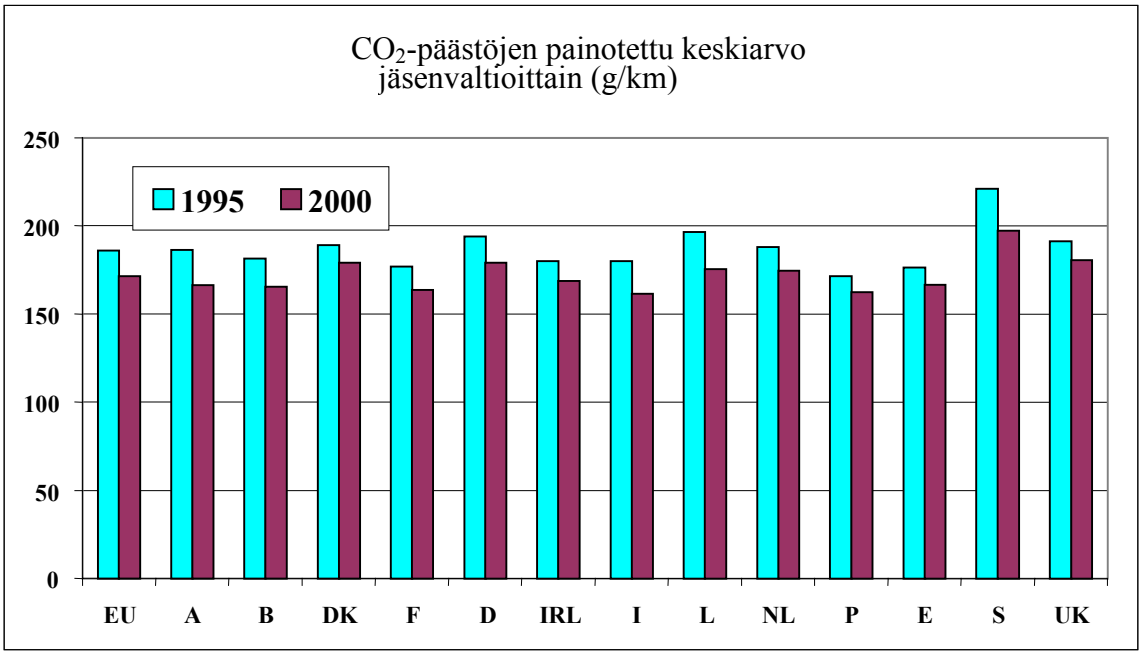
---

19 Tämä arvo on yksinkertainen aritmeettinen keskiarvo, jollaisia käytetään kautta tekstin.

20 Vähennys 197 grammasta CO_2/km 191 grammaan CO_2/km on tarkkaan ottaen 3,2 prosentin vähennys. Tekstissä annettu luku on pyöristetty.

Olettaen, että JAMA ja KAMA jatkavat päästöjen keskimääräistä vähentämistä vuosittain samaa vauhtia kuin vuonna 2000, JAMA saavuttaisi välitavoitteensa, mutta KAMA jäisi huomattavasti sen yläpuolelle. Komissio toivoo, että KAMA tehostaa toimiaan merkittävästi ja nopeuttaa supistuksia tulevina vuosina.

Vuonna 2000 uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt vähentyivät myös kaikissa jäsenvaltioissa (ks. kaavio 1). On kuitenkin huomattava, että joissain jäsenvaltioissa hiilidioksidipäästöt lisääntyivät yksittäisten liittojen osalta, kuten Portugalissa (KAMA ja JAMA), Espanjassa (JAMA) sekä Ranskassa ja Saksassa (KAMA). Tämä ei ole mitenkään ristiriidassa sitoumusten kanssa, mutta se osoittaa, että kehitys voi yksittäisten liittojen osalta vaihdella huomattavasti jäsenvaltioittain.



Kaavio 2: Uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt EU:ssa ja yksittäisissä jäsenvaltioissa vuosina 1995 ja 2000 (painotetut keskiarvot perustuvat kolmen liiton toimittamiin diesel- ja bensiinikäyttöisiä ajoneuvoja koskeviin tietoihin)[21]

Lopullisen tavoitteen (140 g CO_2/km) saavuttamiseksi tarvitaan lisätoimia, ja päästöjen vuosittaista vähentämisvauhtia on lisättävä (päästöjä on vähennettävä keskimäärin 2 prosentilla vuodessa koko seurantakauden ajan; vuosina 1995-2000 ACEA vähensi päästöjä vuosittain keskimäärin 1,7 %, JAMA 1,3 % ja KAMA 0,6 %.) Sitoumuksissa ennakoidaan kuitenkin, että autonvalmistajien liitot tehostavat ajan myötä hiilidioksidipäästöjen vähentämisvauhtia.

Kaikki autonvalmistajien liitot ovat ilmoittaneet sitoutuvansa saavuttamaan lopullisen tavoitteen lähinnä teknisen kehityksen ja tähän kehitykseen liittyvien markkinamuutosten avulla. Toistaiseksi saavutetut päästöjen vähennykset perustuvat tekniseen kehitykseen (lähinnä yhteispaineruiskutuksella (HDI) varustettujen dieselmoottoreiden, vähemmässä määrin suoraruiskutusta (GDI) käyttävien bensiinimoottoreiden, portaattoman CVT-

[21] EU:n lukuun eivät sisälly Kreikka eikä Suomi, koska näiden maiden osalta ei ollut käytettävissä tarpeeksi tietoja.

vaihteiston ja pienikokoisten autojen (Mini Cars) käyttöönottoon) sekä muihin toimenpiteisiin ja saavutuksiin.[22]

Lisäksi ACEA ja vähemmässä määrin myös JAMA ovat esitelleet henkilöautoja, joiden päästöt alittavat 120 g CO_2/km. Näin molemmat liitot ovat täyttäneet tärkeän osan sitoumuksestaan. KAMA ei ole toistaiseksi tuonut tällaisia malleja markkinoille, mutta se on sitoutunut tekemään niin mahdollisimman pian. Kuluttaja voi tällä hetkellä valita yli 22 tällaisen mallin välillä.

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

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Muutos 1995-2000 (%) (2)
Bensiinin osuus	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	-12,5%
Dieselin osuus	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	11,8%
Henkilöautoja yht.	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	19,3%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Muutos 1995-2000 (%) (2)
Bensiinin osuus	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	-1,3%
Dieselin osuus	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	6,9%
Henkilöautoja yht.	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	35,2%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Muutos 1995-2000 (%) (2)
Bensiinin osuus	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	-7,0%
Dieselin osuus	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	6,7%
Henkilöautoja yht.	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	190,6%

EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Muutos 1995-2000 (%) (2)
Bensiinin osuus	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	-10,6%
Dieselin osuus	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	10,5%
Henkilöautoja yht. (3)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	23,5%

(1) Sellaisten valmistajien, joita sitoumukset eivät koske, EU:n markkinoille saattamat uudet henkilöautot eivät vaikuta lukuihin merkittävästi.
(2) Bensiini- ja dieselkäyttöisten autojen osuuksissa vuosina 1995–2000 tapahtuneet muutokset vastaavat muutoksia kunkin polttoainetyypin absoluuttisessa osuudessa kaikista rekisteröinneistä. Autojen kokonaismäärän muutos on uusien rekisteröintien absoluuttisessa määrässä tapahtunut lisäys tai vähennys. Autojen kokonaismäärän muutos vastaa uusien rekisteröintien lisäystä EU-15:ssä kyseisen kauden aikana.
(3) Kokonaismääriin sisältyvät tilastollisesti määrittelemättömät ajoneuvot ja muita polttoainetyyppejä käyttävät ajoneuvot.

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

Dieselkäyttöisten ajoneuvojen osuuden lisääntyminen oli lyhyellä aikavälillä odotettavissa. Kehityksen odotetaan kuitenkin pidemmällä aikavälillä tasapainottuvan, kun bensiinikäyttöisten moottoreiden suoraruiskutustekniikkaa otetaan käyttöön. Yhä useampien uusien dieselkäyttöisten ajoneuvojen rekisteröintiin johtava kehitys voi kuitenkin herättää huolta dieselhiukkasten päästöistä[23].

Sitoumusten taustalla olevien oletusten osalta liitot kiinnittivät huomiota kysymyksiin, jotka liittyvät verotuksellisiin ja muihin sääntelytoimenpiteisiin.

---

22 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 sekä 2008-2009 mennessä kertomukset teknisten ja muiden toimenpiteiden avulla saavutetuista päästöjen vähentämisistä.

23 Joulukuussa 2000 neuvosto pyysi komissiota "*ponnistelemaan jatkuvasti nanohiukkaspäästöjen vähentämiseksi merkittävästi ja erityisesti laatimaan uuden mittausmenettelyn henkilöautoja, kevyitä hyötyajoneuvoja ja raskaita ajoneuvoja varten sekä ottamaan tässä huomioon nanohiukkaspäästöjen terveysvaikutuksista tehtyjen tuoreiden tutkimusten tulokset*" (neuvoston päätelmät 18.–19.12.2000).

- Verotuksellisten toimenpiteiden osalta yksi liitoista ilmaisi huolensa joidenkin maiden (esim. Alankomaiden, Ruotsin ja Yhdistyneen kuningaskunnan) verotoimenpiteistä, joilla kyseisen liiton näkemyksen mukaan syrjitään dieselkäyttöisiä autoja.

- Liitot painottavat tarvittavien polttoaineiden saatavuuteen liittyvää kysymystä. Tässä yhteydessä on tunnettua, että autoteollisuus pitää vähärikkisen polttoaineen saatavuutta hyvin tärkeänä[24]. Komissio on antanut ehdotuksen direktiivin 98/70 muuttamisesta, minkä tarkoituksena on vähentää polttoaineiden rikkipitoisuutta[25].

- Autoteollisuus on edelleen sitä mieltä, että romuajoneuvodirektiivi[26] vaikuttaa kielteisesti autojen polttoainetehokkuuteen, koska se voi autoteollisuuden mukaan rajoittaa tiettyjen kevyiden materiaalien ja tekniikkojen käyttöä. Komissio ei katso, että romuajoneuvodirektiivillä olisi vaikutuksia hiilidioksidipäästöjä koskeviin sitoumuksiin tai merkittäviä kielteisiä vaikutuksia autoteollisuuden taloudelliseen tilanteeseen.

- KAMA kiinnittää edelleen erityistä huomiota alan meneillään olevaan rakenneuudistukseen, siihen liittyviin määrärahojen supistuksiin sekä teknisen henkilöstön ja tutkijoiden vähentämiseen, mikä vaikeuttaa KAMAn mahdollisuuksia kehittää hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi tarvittavaa uutta teknologiaa ja tuoda EU:n markkinoille uusia malleja. KAMA erityisesti ilmaisi huolensa joidenkin KAMAn jäseninä olevien yhtiöiden pitkään viivästyneestä rakenneuudistuksesta ja sen mahdollisista yleisistä vaikutuksista hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Korean autoteollisuuden taloudelliset näkymät ovat kuitenkin nyt aiempaa lupaavampia, koska Korean talous on elpynyt nopeasti ja autoteollisuuden rakenneuudistus todennäköisesti kohentaa alan kilpailukykyä. Lisäksi KAMA painottaa, että tämä on vasta ensimmäinen täydellinen raportointikausi sen tekemän sitoumuksen jälkeen. Merkittäviä tuloksia saadaan siksi vasta myöhemmin, varsinkin kun KAMA oli jo lähtökohtaisesti jonkin verran teknologisesti jäljessä ACEAa ja JAMAa.

III PÄÄTÖKSEN 1753/2000/EY TÄYTÄNTÖÖNPANO

Tämä sitoumusten seurantaa koskeva päätös tuli voimaan 30. elokuuta 2000. Komissio käyttää päätöksen perusteella kerättyjä tietoja seuratakseen, miten ajoneuvoteollisuus

---

24 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. Liittojen odotuksena oli, että koko EU:n markkinoilla on vuonna 2000 riittävässä määrin ja maantieteellisesti riittävän kattavasti saatavissa sellaista bensiiniä (esim. 98-oktaaninen Super Plus) 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 % sekä dieselin rikkipitoisuus enintään 30 ppm ja setaaniluku vähintään 58.

25 KOM(2001) 241 lopullinen, 11.5.2001. Selvitellessään ehdotuksen seurauksia autojen hiilidioksidipäästöjä koskevien sitoumusten kannalta komissio totesi: "*Näiden polttoaineiden vaikutus hiilidioksidipäästöille asetetun tavoitteen, 140 grammaa CO_2/km, saavuttamiseen otetaan näin ollen huomioon yhteisessä seurantamekanismissa. Tästä direktiivistä tuloksena oleva rikittömien polttoaineiden saatavuus luo lisäksi perustan, jonka varassa komissio voi selvittää autonvalmistajien kanssa mahdollisuuksia lisäsitoumuksiin, kun autonvalmistajien kanssa tehtyjä nykyisiä ympäristösitoumuksia tarkastellaan uudelleen vuonna 2003. Tällaisten lisäsitoumusten avulla pyrittäisiin saavuttamaan yhteisön uusille autoille asettama keskimääräinen hiilidioksidipäästötavoite, 120 g/km*".

26 Direktiivi 2000/53/EY.

noudattaa komission kanssa tekemiään vapaaehtoisia sitoumuksia vähentää moottori-ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä.

Päätöksen 5 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on nimettävä toimivaltainen viranomainen, joka vastaa seurantajärjestelmään tarvittavien tietojen keräämisestä ja lähettämisestä. Päätöksen 6 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle, miten ne aikovat panna päätöksen säännökset täytäntöön. Jäsenvaltioiden oli määrä täyttää nämä vaatimukset 2. maaliskuuta 2001 mennessä. Lisäksi jäsenvaltioiden oli päätöksen 4 artiklan mukaan toimitettava komissiolle viimeistään 1. heinäkuuta 2001 tiedot uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöistä.

Syyskuun 2001 loppuun mennessä kahdeksan jäsenvaltiota oli täyttänyt 5 artiklassa ja (osittain) 6 artiklassa asetetut vaatimukset ja seitsemän jäsenvaltiota 4 artiklassa asetetut vaatimukset. Tarvittavia tietoja ei ole saatu seuraavilta jäsenvaltioilta: Belgia, Espanja, Irlanti, Itävalta, Kreikka, Luxemburg, Portugali, ja Ruotsi. Komissio harkitsee käynnistävänsä viralliset rikkomisesta johtuvat menettelyt lokakuussa 2001. Koska kaikkia tietoja ei ole käytettävissä ja koska osa jäsenvaltioista on antanut tiedot vain elokuun 2000 jälkeiseltä ajalta eikä koko kalenterivuodelta, tietoja ole voitu käyttää vuoden 2000 seurantaan. Komissio on käynnistänyt tutkimuksen parantaakseen tietojen toimittamista ja yksilöidäkseen tietojen epäjohdonmukaisuuteen liittyvät mahdolliset ongelmat.

IV DIREKTIIVIN 1999/94/EY TÄYTÄNTÖÖNPANO

Kyseinen merkintöjä koskeva direktiivi annettiin 13. joulukuuta 1999, ja jäsenvaltioiden oli pantava se täytäntöön viimeistään 18. tammikuuta 2001. Vuoden 2001 syyskuun loppuun mennessä seitsemän jäsenvaltiota oli ilmoittanut komissiolle saattaneensa direktiivin osaksi kansallista lainsäädäntöä. Seuraavat jäsenvaltiot eivät ole toistaiseksi saattaneet direktiiviä osaksi kansallista lainsäädäntöään: Belgia, Espanja, Italia, Kreikka, Portugali, Ranska, Saksa ja Yhdistynyt kuningaskunta. Komissio on lähettänyt useimmille näistä jäsenvaltioista lausunnon perusteluineen.

Elokuussa 2001 komissio julkaisi päätöksensä direktiivin 9 artiklassa tarkoitetusta kertomuksen muodosta. Muodosta keskusteltiin jäsenvaltioiden kanssa direktiivin 10 artiklalla perustetussa komiteassa[27].

Komission oli luovuttava aikeestaan laatia oma Internet-sivusto, joka käsittelisi EU:n markkinoilla kaupan olevien henkilöautojen polttoaineenkulutusta ja hiilidioksidipäästöjä. Vain autonvalmistajat voivat toimittaa luotettavaa ja johdonmukaista tietoa tällaista Internet-sivustoa varten. Useimmat niistä päättivät kuitenkin tehdä yhteistyötä vain kansallisesti eivätkä katsoneet, että koko yhteisöä koskeva Internet-sivusto toisi lisäarvoa. Komissio tukee nyt tällaisten sivustojen laatimista useissa maissa, ja tuki on osa CLASE-hanketta[28]. Jotkin jäsenvaltiot ovat jo luoneet tällaisen sivuston. Sivustoihin on linkkejä niiltä komission Internet-sivuilta, jotka koskevat autojen hiilidioksidipäästöihin liittyvän strategian täytäntöönpanoa[29].

---

27 Komission päätös C2001/1883, 10.8.2001.

28 CLASE-hanke ("Car Labelling Saves Energy") on osa Euroopan komission liikenteen ja energian pääosaston "Ecodriving, Labelling, Benchmarking" -hanketta. CLASE-hankkeen tavoitteena on luoda tiedotusta palvelevia tietokantoja, toteuttaa edistämiskampanjoita ja arvioida autojen merkintöihin liittyvien toimenpiteiden vaikutuksia.

29 http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

Täyttääkseen yhden direktiivin 9 artiklassa asetetuista velvoitteista komissio käynnisti heinäkuussa 2001 erityisen tutkimuksen voidakseen vahvistaa tarvittavat suositukset, jotta mainosjulkaisuja koskevien säännösten periaatteita voitaisiin soveltaa muussa tiedonvälityksessä ja aineistossa (tutkimus *Establishment of Recommendations to Enable the Application of the Principles of the Provisions on Promotional Literature to other Media and Material*). Komissio aikoo tutkimuksen tulosten perusteella antaa ehdotuksen direktiivin 10 artiklalla perustetulle komitealle.

V VEROTOIMENPITEISIIN LIITTYVÄ TYÖ

Komissio on aloittanut uusia henkilöautoja koskevaan verojärjestelmään liittyviä toimenpiteitä valmistelevan työn, jossa keskitytään rekisteröinti- ja liikenneveroihin. Tätä varten se on perustanut verojärjestelmään liittyviä toimenpiteitä käsittelevän asiantuntijatyöryhmän (*Expert Group on Fiscal Framework Measures*). Työryhmän yleisenä tehtävänä on avustaa komissiota verojärjestelmään liittyviä toimenpiteitä koskevassa työssä, jonka päämääränä on vähentää henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä. Työtä tehdään yhdessä kaikkien sidosryhmien, kuten komission, jäsenvaltioiden, teollisuuden ja hallituksista riippumattomien järjestöjen kesken. Komissio tekee parhaillaan taustatutkimuksia yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa. Alustavista tuloksista käy ilmi, että hiilidioksidipäästöjä voitaisiin vähentää huomattavasti lisää eriytetyillä ajoneuvoveroilla, jotka suosivat polttoainetehokkaiden henkilöautojen ostoa ja käyttöä. Työn lopulliset tulokset esitetään osana ajoneuvoveroihin liittyvää komission tiedonantoa, joka on määrä julkaista helmikuussa 2002.

On huomattava, että jotkin jäsenvaltiot (esim. Itävalta ja Yhdistynyt kuningaskunta) ovat muuttaneet kansallista ajoneuvoverojärjestelmäänsä vuosien 1995 ja 2000 välillä ottaakseen huomioon polttoainetehokkuuteen liittyviä tekijöitä. Jotkin muut jäsenvaltiot (esim. Alankomaat, Irlanti, Luxemburg, Ruotsi, Saksa ja Tanska) tarjoavat erityisiä verokannustimia joko erityisen polttoainetehokkaille ajoneuvoille tai sähkö- ja hybridiajoneuvoille. Henkilöautoihin liittyvien kansallisten verojärjestelmien muutosten vaikutukset on määrä ottaa huomioon vuoden 2003 laajassa katsauksessa (*Major 2003 Review*)[30].

VI MUUT ASIAA KOSKEVAT TOIMENPITEET

a) Osana työtä, joka liittyy hiilidioksidipäästöarvojen määrittämiseen vaihtoehtoisille polttoaineille (muille kuin nestekaasulle ja maakaasulle, jotka kuuluvat jo tyyppihyväksyntäjärjestelmään), komissio aikoo laatia ehdotuksen direktiivin 80/1268/ETY muuttamiseksi niin, että siinä otetaan huomioon etanolikäyttöiset ajoneuvot. Lisäksi YK:n Euroopan talouskomissiossa ollaan perustamassa tilapäistä työryhmää, jonka tehtävänä on käsitellä hybridiajoneuvoihin liittyviä säätelykysymyksiä.

b) Lisäksi komissio on laatimassa ehdotusta laajentaakseen direktiivin 80/1268/ETY soveltamisalaa siten, että siihen kuuluvat myös pakettiautot (N1-luokka)[31]. Komission on määrä hyväksyä ehdotus syyskuussa 2001. Komissio julkaisi elokuussa 2001 ehdotuspyynnön tutkimuksesta, jossa tarkastellaan, miten voitaisiin valmistella toimenpiteitä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi N1-luokan

---

30 KAMAn osalta v. 2004.

31 KOM(2001) ... .

ajoneuvoissa. Tavoitteena on tutkia mahdollisuuksia vähentää hiilidioksidipäästöjä kyseisessä ajoneuvoluokassa.

VII PÄÄTELMÄT

Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja polttoainetalouden parantamista koskevan yhteisön strategian toteuttaminen on edistynyt yleisesti ottaen hyvin. Autoteollisuuden sitoumukset ovat täytäntöönpanovaiheessa. Liitteenä olevista "yhteisistä kertomuksista" käy ilmi, että ACEA ja JAMA ovat huomattavasti edistyneet sitoumustensa täyttämisessä. Itse asiassa ACEA oli jo vuoteen 2000 mennessä saavuttanut vuoden 2003 ohjeellisten välitavoiterajojen ylärajan. KAMAn on kuitenkin merkittävästi lisättävä ponnistelujaan. KAMA on ilmoittanut lisäävänsä toimiaan ja olevansa vakuuttunut, että se voi täyttää sitoumuksensa.

Lopullisen tavoitteen (140 g CO_2/km) saavuttamiseksi kaikkien kolmen liiton on jatkettava tai lisättävä toimiaan. Liitteenä olevat kertomukset eivät anna komissiolle aihetta uskoa, että jokin liitoista ei pystyisi täyttämään sitoumuksiaan. KAMAn tilannetta on kuitenkin seurattava tiiviisti.

Yhteisön strategiassa asetetun tavoitteen (120 g CO_2/km) saavuttamiseksi on tärkeää, että yhteisö jatkaa verotoimenpiteisiin liittyvää työtään. Ajoneuvoveroja koskevassa komission tiedonannossa, joka on määrä julkaista helmikuussa 2002, esitetään mm. eri vaihtoehtoja polttoainetehokkuuteen liittyvän ajoneuvoverojärjestelmän suunnittelulle.

Osa jäsenvaltioista ei ole noudattanut direktiivin 1999/94 ja päätöksen 1753/2000 täytäntöönpanoaikataulua. Jäsenvaltioiden on ehdottomasti vauhditettava näiden säädösten täytäntöönpanoa, jotta vältettäisiin kielteiset vaikutukset strategian toteuttamiseen ja seurantaan.

LIITE (SEK(2001) 1722)

1) ACEAn tekemän henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan sitoumuksen seuranta (2000) – Euroopan autonvalmistajien liiton (ACEA) ja komission yksiköiden yhteinen kertomus, lopullinen versio 13.7.2001

2) JAMAn tekemän henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan sitoumuksen seuranta (2000) – Japanin autonvalmistajien liiton (JAMA) ja komission yksiköiden yhteinen kertomus, lopullinen versio 13.7.2001

3) KAMAn tekemän henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan sitoumuksen seuranta (2000) – Korean autonvalmistajien liiton (KAMA) ja komission yksiköiden yhteinen kertomus, lopullinen versio 13.7.2001

Liitteet ovat saatavina vain englanninkielisinä.