EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 9.12.2002
KOM(2002) 693 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian toteuttaminen: Strategian tehokkuutta koskeva kolmas vuosikertomus (raportointivuosi 2001)

{SEK(2002) 1338}

1. JOHDANTO

Komissio on jo aloittanut henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja polttoainetalouden parantamista koskevan yhteisön strategian toteuttamisen[1,2]. Strategialla on seuraavat kolme peruspilaria[3]:

1) Ajoneuvoteollisuuden tekemät polttoainetalouden parantamista koskevat sitoumukset, joiden tavoitteena on uusien henkilöautojen keskimääräisten[4] hiilidioksidipäästöjen vähentäminen 140 grammaan/km vuoteen 2008 tai 2009 mennessä

2) Autojen varustaminen polttoainetaloutta koskevilla merkinnöillä[5], joiden tarkoituksena 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 verotoimenpiteiden avulla.

Strategian tehokkuutta koskeva komission vuosikertomus vastaa myös päätöksen 1753/2000/EY[6] 9 artiklassa tarkoitettuja raportointipyyntöjä. Lisäksi tämä kolmas kertomus, joka koskee vuosia 1995–2001, perustuu mainitun päätöksen 7 artiklaan, jonka mukaan komission on annettava viimeistään 31. joulukuuta 2002 kertomus päätöksellä perustetun seurantajärjestelmän toiminnasta.

Komissio uskoo, että tällainen strategian kaikkien osien käsittely samassa kertomuksessa on tehokkain keino tarjota asianosaisille mahdollisuus seurata yhteisön strategian toteuttamista[7].

II. LYHYT YLEISARVIOINTI

Kun otetaan huomioon kaikki – myös kansalliset – toimenpiteet, henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt vähenivät vuosina 1995–2001 kaikkialla yhteisössä 186 grammasta/km 167–170 grammaan/km[8]. Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja polttoainetalouden parantamista koskevan yhteisön strategian tavoitteena on saavuttaa EU:ssa rekisteröityjen uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen keskimääräinen arvo 120 g CO_2/km vuoteen 2005 ja viimeistään vuoteen 2010 mennessä. On melko epätodennäköistä, että yhteisön tavoite 120 g CO_2/km saavutetaan niinkin varhaisessa

---

1 KOM(95) 689 lopullinen.
2 Neuvoston päätelmät 25.6.1996.
3 Näitä pilareita täydennetään tutkimustoimilla.
4 Englanninkielinen termi "specific" sisältyy päätöksen 1753/2000/EY nimeen ja osoittaa, että päästöt ilmaistaan grammoina kilometriä kohti; termiä ei ole käännetty suomeksi.
5 Direktiivi 1999/94/EY kuluttajien mahdollisuudesta saada uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja.
6 Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös 1753/2000/EY uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen seurantajärjestelmästä.
7 Yhteisön strategiaa koskevia tietoja on saatavilla myös verkkosivulta http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm
8 Vaihteluvälissä otetaan huomioon kaikki mahdolliset epävarmuustekijät. Pienempi arvo perustuu liittojen toimittamiin tietoihin ja sisältää kaikki liittojen tekemät korjaukset. Suurempi arvo puolestaan perustuu jäsenvaltioiden toimittamiin korjaamattomiin tietoihin. Suurempaa arvoa korjataan heti, kun asianmukaisesta korjauskertoimesta on päästy sopimukseen.

vaiheessa kuin vuonna 2005. On kuitenkin realistista toivoa, että tavoite saavutettaisiin vuoteen 2010 mennessä, jos tarvittavat toimenpiteet ja kaikki pyrkimykset toteutetaan.

III. AJONEUVOTEOLLISUUDEN EDISTYMINEN SITOUMUKSISSAAN

Sitoumuksen ovat tehneet Euroopan (European Automobile Manufacturers Association ACEA[9])[10], Japanin (Japan Automobile Manufacturers Association JAMA[11]) ja Korean (Korea Automobile Manufacturers Association KAMA[12]) ajoneuvoteollisuuden liitot[13]. Taulukossa 1 esitetään yksityiskohtainen luettelo tärkeimmistä valmistajista/tytäryhtiöistä/merkeistä, jotka kuuluvat asianomaiseen liittoon tässä kertomuksessa esitettyjen seurantalukujen osalta.

ACEA	ALFA ROMEO, ALPINA, ASTON MARTIN, AUDI, BAYERISCHE MOTOREN WERKE , BENTLEY, CADILLAC, CHEVROLET, CHRYSLER, CITROEN, DAIMLER, FERRARI., FIAT, FORD, GENERAL MOTORS JAGUAR, JEEP, LAMBORGHINI, LANCIA-AUTOBIANCHI, LAND-ROVER, MASERATI, MATRA, MCC (SMART), MERCEDES-BENZ, MG*, MINI, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, RENAULT, ROLLS-ROYCE, ROVER*, SAAB, SEAT, SKODA, VAUXHALL, VOLKSWAGEN, VOLVO
JAMA	DAIHATSU, HONDA, ISUZU, LEXUS, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, SUBARU, SUZUKI, TOYOTA
KAMA	DAEWOO, HYUNDAI, KIA, SSANGYONG

* Vaikka Rover, MG mukaan luettuna, ei enää olekaan virallisesti ACEAn jäsen, se on sisällytetty ACEAn vuoden 2001 lukuihin.

Taulukko 1: Yksityiskohtainen luettelo tärkeimmistä valmistajista/tytäryhtiöistä/merkeistä, jotka kuuluvat asianomaiseen liittoon tässä kertomuksessa esitettyjen seurantalukujen osalta.

Mainittujen 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/km. (ACEAn on määrä saavuttaa tavoite vuonna 2008 ja JAMAn ja KAMAn vuonna 2009).

---

9 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.

10 KOM(98) 495 lopullinen.

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

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

13 KOM(99) 446 lopullinen.

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

Lisäksi uusien autojen keskimääräisille hiilidioksidipäästöille asetetaan "arvioidut tavoiterajat" vuosiksi 2003–2004[14]. Lisäksi kaikki liitot ovat sitoutuneet tarkastelemaan uudelleen vuonna 2003 (ACEA ja JAMA) tai vuonna 2004 (KAMA) mahdollisuuksia hiilidioksidipäästöjen lisävähennyksiin, *"jotta päästäisiin lähemmäs yhteisön tavoitetta 120 g CO_2/km vuoteen 2012 mennessä"*.

Sitoumusten noudattamista seurataan perusteellisen ja avoimen järjestelmän avulla[15]. Tätä tarkoitusta varten osapuolet laativat vuosittain "yhteisiä kertomuksia", yhden kunkin liiton kanssa. Ne julkaistaan samaan aikaan tämän tiedonannon kanssa SEC-asiakirjana (ks. liite). Koska EU:n virallinen hiilidioksidin seurantajärjestelmä ei ollut vielä täysimääräisesti toiminnassa vuonna 2002[16], kyseiset liitot ovat, kuten ennenkin, toimittaneet jäljempänä esitetyt tiedot. Liittojen tietolähteitä pidetään luotettavina.

Tärkeimmät raportointikautta 1995–2001 koskevat havainnot ovat seuraavat:

- Viime vuonna kaikki liitot vähensivät EU:n markkinoilla myytävien autojensa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä (ACEA noin 2,5 prosentilla, JAMA noin 2,2 prosentilla ja KAMA noin 2,6 prosentilla[17]). Dieselkäyttöisten henkilöautojen polttoainetehokkuus parani huomattavasti enemmän kuin bensiinikäyttöisten (ks. taulukko 2).

- ACEA on edistynyt hyvin, kun taas JAMA on edistynyt tyydyttävästi. Kummankin liiton voidaan katsoa olevan oikeilla jäljillä (ks. kaavio 1). ACEA saavutti vuoden 2003 välitavoitearvot jo raportointikaudella 2000, ja sen autojen päästöt vastaavat tällä hetkellä vaihteluvälin pienimpiä arvoja. Jos JAMA pystyy keskimäärin jatkamaan vuonna 2001 saavuttamaansa vähennysvauhtia, se saavuttaisi ainakin vuoden 2003 välitavoitteen 175 g CO_2/km.

- KAMAn edistyminen ei ole ollut tyydyttävää, vaikka se saavuttikin vuonna 2001 tähän mennessä suurimman vähennysvauhdin. On olemassa todellinen vaara siitä, että KAMA ei saavuta vuoden 2004 välitavoitearvojaan. Tämä saattaisi vaarantaa

---

[14] Arvioidut tavoitteet ovat seuraavat: ACEA 165–170 g CO_2/km vuodeksi 2003, JAMA 165–175 g CO_2/km vuodeksi 2003 ja KAMA 165–170 g CO_2/km vuodeksi 2004.

[15] Vuoden 2001 lukujen avoimuus kärsii jonkin verran siitä, että liitot ja komissio eivät ole vielä pystyneet sopimaan "korjauskertoimesta", jota käytetään testausmenettelyihin vastikään tehdyn muutoksen osalta. Sitoumusten mukaan uusien autojen hiilidioksidipäästöt mitataan direktiivin 93/116/EY vaatimusten mukaisesti. Tavoitteet vahvistettiin direktiivin perusteella, ja direktiiviä käytetään tämän kertomuksen aiempien seurantatietojen perustana. Näiden sitoumusten vahvistamisen jälkeen hiilidioksidipäästöjen mittaamisen pakollista tyyppihyväksyntämenetelmää on muutettu direktiivillä 99/100/EY. Yksi periaatemuutoksista (joka otetaan käyttöön vuonna 2000–2003 M1-luokan ajoneuvojen osalta) koskee ajosykliä: juuri ennen testiä tehtävä 40 sekunnin moottorin tyhjäkäyntijakso, jonka aikana päästöjä ei mitata, poistetaan. Yleensä tällainen testausmenettelyn muutos nostaa hiilidioksidipäästöjen mitattua arvoa. Tästä syystä näiden ajoneuvojen mitattuihin hiilidioksidipäästöihin on sovellettava korjauskerrointa, jotta niiden mittaukset saadaan direktiivin 93/116/EY menettelyn mukaisiksi.

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

[17] Kaikki prosenttiluvut perustuvat tietoihin sellaisina kuin ne ovat liittojen korjaamina. Lopulliset luvut tulevat olemaan hieman pienempiä.

koko lähestymistavan[18]. KAMA syyttää edistymisen puutteesta lähinnä Korean autoteollisuuden taloudellista tilannetta ja autoteollisuuden uudelleenjärjestelyjä. KAMAn mukaan korealainen tekniikka on myös niin paljon muista jäljessä, että suurempien päästövähennysten saavuttaminen kestää kauemmin. Ainakin osa Korean autoteollisuudesta osoitti viime vuonna kuitenkin hyvää kannattavuutta, Korean talous elpyy nopeasti ja autoteollisuudessa siirrytään uudelleenjärjestelyistä vakaampaan tilanteeseen. Tästä syystä komissio uskoo KAMAn saavuttavan muiden etumatkan tulevina vuosina. KAMA on vahvistanut uudelleen sitoutuvansa tähän.

- Lisätoimet ovat tarpeen lopullisen tavoitteen 140 g CO_2/km saavuttamiseksi, koska kaikkien kolmen liiton päästövähennysten keskimääräistä vuosivauhtia on nopeutettava. Keskimäärin vähennysvauhdin on oltava noin 2 % tai noin 4 g/km vuodessa. Raporttikaudella 1995–2001 ACEA on vähentänyt päästöjään keskimäärin 1,9 % vuodessa, JAMA 1,5 % vuodessa ja KAMA 0,9 % vuodessa[19]. Alusta alkaen kuitenkin oletettiin, että päästöjen keskimääräinen vähennysvauhti olisi suurempi myöhempinä vuosina.

ACEA ilmoitti komissiolle 30. huhtikuuta 2002, että autonvalmistaja Rover, joka alun perin kuului sitoumuksen piiriin autonvalmistaja BMW:n osana, ei ole enää ACEAn jäsen. Vuonna 1995, jota käytetään sitoumuksen vertailuvuotena, Rover myi noin 300 000 henkilöautoa EU:ssa; myynti on kuitenkin sen jälkeen vähentynyt ja oli vuonna 2001 noin 130 000 ajoneuvoa. Koska kyseessä on ensimmäinen kerta, kun liittojen jäsenyydessä on tapahtunut muutos sitoumusten tekemisen jälkeen, komission yksiköt tutkivat tapausta erityisen tarkasti oikeudelliselta ja kilpailun kannalta. Komissio pyrkii kaikin mahdollisin tavoin varmistamaan sen, että liittojen jäsenyydessä tapahtuvilla muutoksilla ei ole kielteisiä vaikutuksia sitoumusten pitävyyteen eikä tasavertaisiin kilpailuedellytyksiin. Roveria koskevat tiedot sisältyvät vielä tässä tiedonannossa esitettyihin lukuihin.

---

[18] On muistettava, että neuvosto kehotti komissiota "… tekemään välittömästi ehdotuksia, myös säädösehdotuksia, jos seurannan ja yhdistysten kuulemisen perusteella käy ilmi, että yksi tai useampi yhdistys ei noudata sitoumuksiaan" (neuvoston päätelmät 11529/99, lokakuu 1999).

[19] Kaikki prosenttiluvut perustuvat tietoihin sellaisina kuin ne ovat liittojen korjaamina. Lopulliset luvut tulevat olemaan hieman pienempiä.

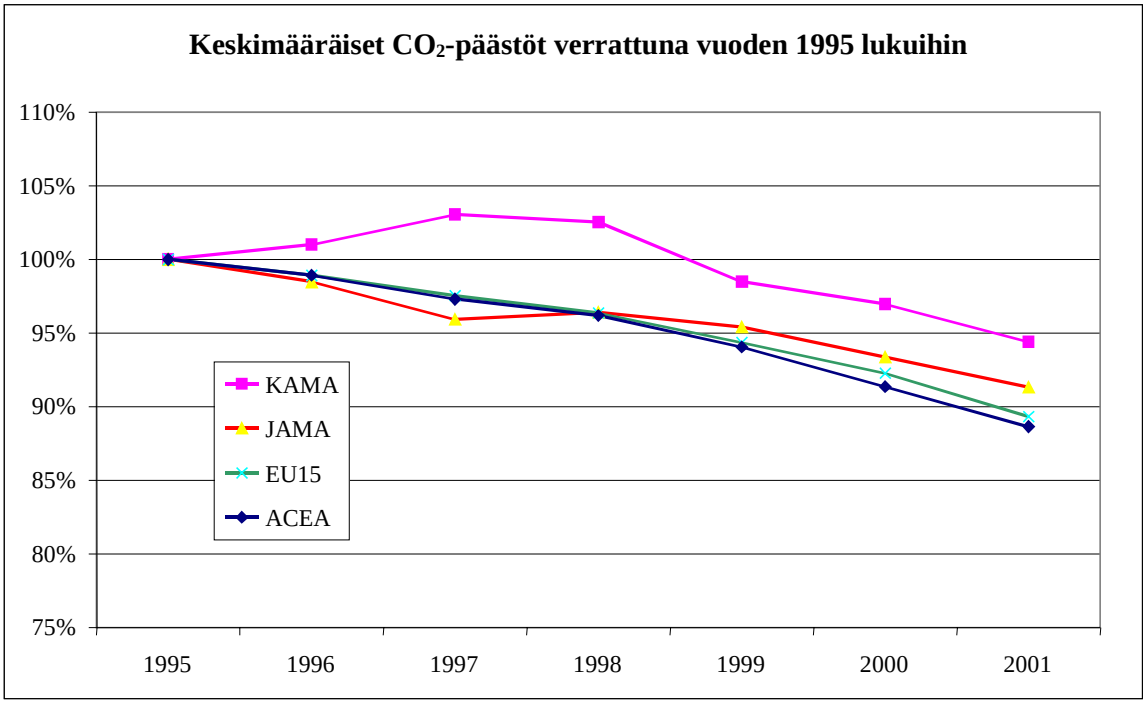
ACEA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Muutos 95/01 (4)**
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	(%)
Bensiini	188	186	183	182	180	177	172/174	-8,5/-7,4
Diesel	176	174	172	167	161	157	153/154	-13,1/-12,5
Kaikki polttoaineet (1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**164/166**	**-11,4/-10,3**
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Muutos 95/01 (4)**
	CO_2 (g/km)	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	175	-8,4
Diesel	239	235	222	221	221	213	200	-16,3
Kaikki polttoaineet (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**179**	**-8,7**
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Muutos 95/01 (4)**
	CO_2 (g/km)	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	179/180	-8,2/-7,7
Diesel	309	274	246	248	253	245	234/236	-24,3/-23,6
Kaikki polttoaineet (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**186/188**	**-5,6/-4,6**
EU-15 (2)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Muutos 95/01 (4)**
	CO_2 (g/km)	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	173/174	-8,3/-7,8
Diesel	179	178	175	171	165	163	156/157	-12,7/-12,2
Kaikki polttoaineet (1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**167/168**	**-10,4/-9,9**

Taulukko 2: Uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt polttoainetyypeittäin, liitoittain ja koko Euroopan unionissa

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 muutoksia ajoneuvojen ajosyklissä.
(4) Ensimmäinen luku on tieto liiton toimittamassa muodossa, toista lukua ei ole korjattu[20]. Prosenttiosuudet on laskettu CO_2-kokonaisluvuista.

[20] Saadakseen riippumatonta asiantuntijatietoa korjauskertoimesta, komissio antoi joulukuussa 1999 TNO:lle tehtäväksi selvityksen. ACEA ja JAMA toimittivat testituloksia (jotka eivät kuitenkaan ole edustavia liittojen EU:n markkinoilla myymien ajoneuvokantojen kannalta, koska toimitetut testitiedot koskevat kaikki suuria ajoneuvoja, joiden riippuvuus testisykliin tehdystä muutoksesta on suurempi), ja TNO lisäsi omat tietonsa. Kaikkien näiden tietojen perusteella ja ottaen huomioon liittojen huomautukset tietojen edustavuudesta TNO määritteli korjauskertoimen standarditilastomenetelmiä käyttäen. Liitot eivät

On huomattava, että tässä kertomuksessa esitetyt CO_2-luvut osoittavat kaikkien yhteisössä toteutettujen hiilidioksidia koskevien toimenpiteiden vaikutuksen. Päätöksen 1753/2000/EY 10 artiklassa edellytetään, että komissio esittää neuvostolle ja Euroopan parlamentille vuosiin 2003–2004 sekä 2008–2009 mennessä kertomukset teknisten ja muiden toimenpiteiden avulla saavutetuista päästövähennyksistä. Vuonna 2002 komissio käynnisti palvelusopimuksen tämän kysymyksen tutkimiseksi yksityiskohtaisemmin.



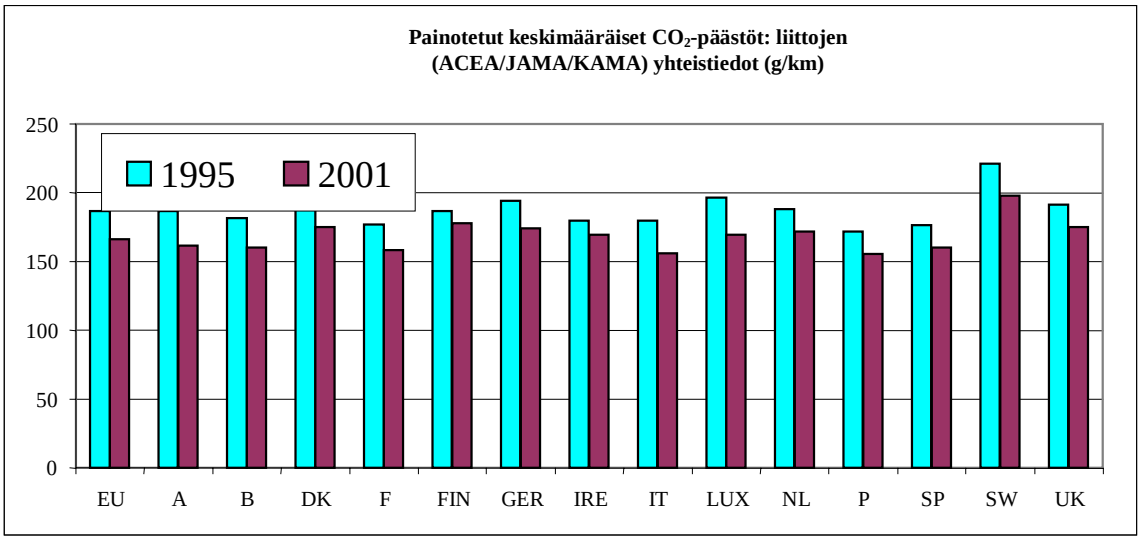
Kaikki tiedot ovat liittojen toimittamia ja korjaamia.

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

---

kuitenkaan ole samaa mieltä määritellystä korjauskertoimesta. Tämän seurauksena korjauskerrointa ei voitu hyväksyä eikä soveltaa vuoden 2000 ja 2001 lukuihin. Arviot ajosykliin tehdyn muutoksen vaikutuksista vaihtelevat 0,7 prosentista (riippumattomiin asiantuntijatietoihin perustuva komission arvio) 1,2 prosenttiin (ACEA). Tosiasiassa sovellettua "korjauskerrointa" ei pystytä täsmällisesti määrittämään, koska uudessa ajosyklissä testattujen henkilöautojen tosiasiallista osuutta ei tiedetä. ACEA ja KAMA toimittivat vuotta 2001 koskevat korjatut tiedot. ACEA olettaa, että vuonna 2001 vähintään 90 % kaikista alle 2500 kg:n ajoneuvoista testataan uuden syklin mukaisesti. ACEA on laskenut, että 90 % korjauskertoimesta 1,2 vastaa yhtä prosenttia ja on antanut AAA:lle ohjeet vähentää enintään 2500 kg:n M1-luokan ajoneuvojen vuoden 2001 tietoja keskimäärin yhdellä prosentilla. KAMAn tapauksessa uudessa testausmenettelyssä testattujen ajoneuvojen tarkka lukumäärä määritettiin – KAMAn mukaan. Tämän jälkeen kyseisiin ajoneuvoihin sovellettiin yhden prosentin korjauskerrointa. JAMA ei soveltanut minkäänlaista korjauskerrointa. ACEAn ja KAMAn yhteisissä kertomuksissa komissio toteaa, että se ei voi hyväksyä tehtyä mukautusta, koska korjauskertoimen pitäisi olla 0,7 %, ei 1,2 % (eikä 1,0 %, kuten KAMAn tapauksessa), ja uuden testausmenettelyn mukaisesti testattujen ajoneuvojen tarkka lukumäärä pitäisi olla tiedossa. Komission mielestä uusien rekisteröityjen autojen hiilidioksidipäästöjä olisi pienennettävä hyväksytyllä ja asianmukaisella korjauskertoimella, jonka soveltaminen olisi aloitettava ensi vuonna. Niin kauan kuin asiasta ei ole sovittu, korjauksia ei pitäisi tehdä. Heinäkuussa 2002 valvontaryhmän tasolla sovittiin, että ratkaisu olisi löydettävä pian. On huomattava, että erilaisten korjauskertoimien käytön vaikutukset olivat kuitenkin vähäisiä vuonna 2001.

Vuonna 2001 rekisteröityjen uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt olivat kaikissa jäsenvaltioissa pienemmät kuin vuonna 1995 ja sen jälkeisinä vuosina (ks. kaavio 2). Joissain jäsenvaltioissa yksittäisten liittojen hiilidioksidipäästöt kuitenkin lisääntyivät, kuten Ranskassa, Saksassa, Irlannissa, Portugalissa ja Ruotsissa (KAMA). Tämä ei ole ristiriidassa sitoumusten kanssa. Se osoittaa kuitenkin, että kehitys voi yksittäisten liittojen osalta vaihdella huomattavasti tietyissä jäsenvaltioissa.



Kaikki tiedot ovat liittojen toimittamia ja korjaamia.

Kaavio 2: Uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt EU:ssa ja yksittäisissä jäsenvaltioissa vuosina 1995 ja 2001 (painotetut keskiarvot perustuvat kolmen liiton toimittamiin diesel- ja bensiinikäyttöisiä ajoneuvoja koskeviin tietoihin)[21]

Kaikki liitot ovat raportointikauden kuluessa edelleen kasvattaneet dieselautojen osuutta myynnistään (ks. taulukko 3). Näin ennustettiin käyvän lyhyellä aikavälillä. Vuosien 2008–2009 tavoitteen osalta on myönnetty, että liitot eivät saavuttaisi sitä yksinkertaisesti pelkällä dieselautojen osuuden lisäämisellä, vaan tähän suuntaukseen on yhdistettävä tekniikan kehitys ja markkinamuutokset.[22] Tässä suhteessa on tärkeää panna merkille, että 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*[23] ja että ACEA esitti vastikään epäilyksensä bensiinikäyttöisten moottoreiden suoraruiskutustekniikan käyttöönotosta. Tämän tekniikan oletettiin pysäyttävän voimakkaan dieselkäyttöisten henkilöautojen lisääntymissuuntauksen.

---

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

22 Kolmessa "yhteisessä kertomuksessa" ei käsitellä yksityiskohtaisemmin tätä monimutkaista markkinamuutoksiin liittyvää kysymystä.

23 Neuvoston päätelmät 18.–19.12.2000.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Muutos '95-01 (2)
Bensiini	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	-15,2%
Diesel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	15,3%
Kaikki poltto-aineet	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	22,6%
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**Muutos '95-01 (2)**
Bensiini	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	-3,0%
Diesel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	7,9%
Kaikki poltto-aineet	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	23,2%
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**Muutos '95-01 (2)**
Bensiini	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	-2,7%
Diesel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	12,3%
Kaikki poltto-aineet	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	134,7%
EU-15 (1)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**Muutos '95-01 (2)**
Bensiini	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	-13,4%
Diesel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	14,2%
Kaikki poltto-aineet (3)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	24,3%

(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 3: Rekisteröityjen uusien autojen valikoiman kehittyminen markkinoilla liitoittain ja koko Euroopan unionissa

Kuten edellä jo todettiin, kaikki autonvalmistajien liitot ovat sitoumuksissaan ilmoittaneet saavuttavansa lopullisen tavoitteen lähinnä tekniikan kehityksen ja tähän kehitykseen liittyvien markkinamuutosten avulla. Toistaiseksi saavutetut päästövähennykset todellakin perustuvat tällaiseen kehitykseen – lähinnä yhteispaineruiskutuksella (HDI) varustettujen dieselmoottoreiden, vähemmässä määrin suoraruiskutusta (GDI) käyttävien bensiinimoottoreiden, portaattoman CVT-vaihteiston ja pienikokoisten autojen (Mini Cars) sekä vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen (AFV) ja

rinnakkaispolttoainemoottorilla varustettujen ajoneuvojen (DFV) käyttöönottoon. Vuoden 2000 jälkeen ACEA ja – vähemmässä määrin – JAMA ovat esitelleet henkilöautoja, joiden päästöt ovat enintään 120 g CO_2/km (ja ovat näin täyttäneet yhden sitoumuksista). Vuonna 2001 ACEA myi yli 305 000 tällaista autoa (lähes kaksinkertainen myynti vuoteen 2000 verrattuna) ja JAMA noin 5 600. KAMA ei ole vielä esitellyt tällaisia malleja markkinoilla.

Sitoumusten taustalla olevien oletusten osalta liitot ovat "yhteisissä kertomuksissa" kiinnittäneet huomiota moniin kysymyksiin, kuten tarvittaviin polttoaineisiin[24,25], kilpailun vääristymiseen[26], polttoaineenkulutuksen vähentämiseen tarvittavan uuden teknologian edistämiseen[27], romuajoneuvoja koskevaan direktiiviin[28], uusiin sääntelytoimenpiteisiin[29] ja verotoimenpiteisiin[30] (ks. yksityiskohtaiset tiedot taulukossa 4).

Sitoumusten tekstiä tulkitaan eri tavoin. Tämä johtuu osaksi siitä, että sitoumusten merkitys ymmärretään eri tavoin yhteisön strategian "poliittisissa puitteissa". Sitoumusten lisäksi strategiaan kuuluu – kuten edellä mainitaan – kaksi lisäpilaria: kuluttajille tiedottaminen ja verotus eli toimenpiteet, joilla on tarkoitus vaikuttaa kysyntään. Kaikkien kolmen pilarin yhteisenä tavoitteena on yhteisön tavoitteen 120 g CO_2/km saavuttaminen vuonna 2005 ja viimeistään vuonna 2010. Sitoumuksissa keskitytään voimakkaasti teknisiin toimenpiteisiin ja niihin liittyviin markkinamuutoksiin[31]. Näiden avulla keskimääräisten päästöjen odotetaan

---

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. Liitot olettivat, että koko EU:n markkinoilla olisi vuonna 2000 riittävästi 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 Ks. KOM(2001) 241 lopullinen, jossa muun muassa todetaan, että "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 ACEAn sitoumukseen sisältyy oletus, jonka mukaan yhteisö tekee parhaansa saadakseen muut autonvalmistajamaat (Japanin, Yhdysvallat ja Korean) vähentämään autojen hiilidioksidipäästöjä vastaavalla tavalla Kioton pöytäkirjan hengessä, jotta Euroopan autoteollisuus ei joutuisi Euroopassa tekemiensä hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien sitoumustensa vuoksi epäedulliseen kilpailuasemaan maailmanmarkkinoilla.

27 Sitoumukset perustuvat oletukseen, että tätä ja muuta autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi tarvittavaa teknologiaa voidaan vapaasti levittää markkinoille.

28 Direktiivi 2000/53/EY.

29 Sitoumusten vaatimusten mukaan uusien sääntelytoimenpiteiden vaikutusta hiilidioksidipäästöihin on seurattava.

30 Sitoumukset perustuvat oletukseen, että ne korvaavat kaikilta osin kaikki uudet sääntelytoimenpiteet, joilla pyritään rajoittamaan polttoaineen kulutusta tai hiilidioksidipäästöjä, sekä kaikki veroja koskevat lisätoimenpiteet, joilla pyritään saavuttamaan sitoumuksissa asetetut hiilidioksidipäästöjä koskevat tavoitteet. Kaikki verotoimenpiteet sekä niiden näille sitoumuksille antama lisäarvo otetaan valvontamenettelyssä huomioon, ja niiden mahdolliset vaikutukset arvioidaan keskinäisen luottamuksen hengessä. Taulukossa 4 ilmaistun huolen lisäksi ACEA katsoo verotoimenpiteiden olevan mahdollisesti ristiriidassa hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi tarvittavan teknologian vapaan markkinoille levittämisen kanssa.

31 Sitoumusten mukaan nämä tavoitteet saavutetaan pääasiassa tekniikan kehityksen avulla, joka vaikuttaa ajoneuvojen erilaisiin ominaisuuksiin, sekä kyseisen kehityksen markkinoilla aiheuttamien muutosten ansiosta.

vähenevän 140 grammaan CO_2/km. Tämän jälkeen toteutetaan kuluttajien kysyntään kohdistuvia toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen yhteisön tavoitteen 120 g CO_2/km saavuttamiseksi. Liitot hyväksyivät kuluttajille tiedottamista koskevan osan, mutta eivät olettaneet käyttävänsä veropilaria[32]. Ainakin ne odottavat sitoumuksen uudelleentarkastelua vuonna 2003 ennen kuin käsittelevät kysymystä uudelleen[33].

Verotoimenpiteiden lisäksi vuoden 2003 (KAMAn osalta vuoden 2004) uudelleentarkastelu tulee muodostumaan merkittäväksi yhteisön strategian edelleen kehittämisen kannalta. Sitoumusten tekstin ja komission suositusten mukaan vuonna 2003 ACEA ja JAMA *"… tarkastelevat uudelleen mahdollisuuksia hiilidioksidipäästöjen lisävähennyksiin, jotta päästäisiin lähemmäs yhteisön tavoitetta 120 g CO_2/km vuoteen 2012 mennessä"*. Komissio ehdotti liitoille heinäkuussa 2002, että uudelleentarkastelun suunnittelusta, esimerkiksi aikataulusta ja menettelyistä, keskusteltaisiin. Komission mielestä uudelleentarkastelun eri osia koskeva työ on valmisteltava ja suunniteltava varhaisessa vaiheessa.

Edellä mainitun uudelleentarkastelun tuloksista riippumatta seurantavuosina 2003 ja 2004 tehdään lisäksi vertailuja näiden vuosien keskimääräisten ja vastaavien "arvioitujen tavoitearvojen" välillä[34]. Näiden vuosien tiedonannossa käsitellään myös ensimmäisen kerran päätöksen 1753/2000 10 artiklan vaatimusta[35].

---

32 ACEAn puheenjohtaja sanoo 2. lokakuuta 1998 päivätyssä kirjeessään komissiolle, että komission heinäkuussa antamassa tiedonannossa esitetään täsmällinen analyysi ACEAn sitoumuksesta. Puheenjohtaja halusi kuitenkin toistaa sen, että vaikka ACEA ei aseta kyseenalaiseksi yhteisön ja sen jäsenvaltioiden oikeutta harjoittaa veropoliittisia oikeuksiaan, sitoumus ei muodosta ACEAn puolelta sopimusta siitä, että yhteisön tai sen jäsenvaltioiden pitäisi toteuttaa ajoneuvoverotuksessa markkinoiden rakennetta muuttavia verotoimenpiteitä. ACEA ei myöskään katso, että tämän välineen käyttö olisi asianmukaista sen kunnianhimoisen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteen huomioon ottaen. Tällaisilla aloitteilla saattaisi olla vakavia vaikutuksia teollisuuden kilpailukykyyn ja työllisyyteen sektorilla, ja jäsenvaltioiden toimilla saattaisi olla vakavia jälkivaikutuksia sisämarkkinoihin. Komissio esitteli kirjeen neuvostolle sen kokouksessa 6.10.1998.

33 ACEAn puheenjohtaja reagoi 8. kesäkuuta 2000 verotoimenpiteitä koskevaan työhön, jonka komissio aloitti vuonna 2000. Komissiolle osoitetussa kirjeessä hän ilmaisi uudelleen huolensa siitä, että markkinoiden rakennetta mahdollisesti muuttavilla verotoimenpiteillä on tarkoitettujen tavoitteiden vastainen vaikutus, ja mainitsi, että komissio näyttää unohtavan, että pitkällisten neuvottelujen jälkeen komissio vahvisti ACEAn sitoumuksen, jonka mukaan ACEA tarkastelee vuonna 2003 uudelleen mahdollisuutta hiilidioksidipäästöjen lisävähennykseen, jotta näin päästäisiin edelleen lähemmäksi yhteisön tavoitetta 120 g/km vuoteen 2012 mennessä.

34 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.

35 "Välitavoitevuosia ja lopputavoitevuosia koskevat kertomukset osoittavat sen, johtuvatko vähennykset valmistajien teknisistä toimista vai muista syistä, kuten kuluttajien käyttäytymisen muuttumisesta." Kolmessa "yhteisessä kertomuksessa" ei käsitellä tätä kysymystä yksityiskohtaisesti.

Kysymys	Kysy-myksen esittäjä	Yksityiskohtaiset tiedot asiasta	Komission kommentit
Tarvittavat polttoaineet	ACEA JAMA KAMA	Huoli siitä, että niiden polttoaineiden, jotka ovat laadultaan riittäviä teknologioiden soveltamiseksi, saatavuus kaikkialla markkinoilla on välttämätöntä, jotta teollisuudenala saavuttaa CO_2-sitoumuksensa.	"Rikittömiä polttoaineita" koskevan ehdotuksen (ks. KOM(2001) 241 lopullinen) pitäisi taata se, että tarvittavia polttoaineita olisi saatavissa riittävinä määrinä kaikkialla yhteisössä vuodesta 2005 alkaen. Bensiinin ja dieselin sataprosenttisen saatavuuden pakollinen määräaika on vuosi 2009 bensiinin ja dieselin osalta edellyttäen, että dieselpolttoaineeseen sovelletaan uudelleentarkastelumenettelyä. Komissio pyytää kiinnittämään huomiota siihen, että rikkipitoisuudeltaan 10 ppm:n polttoaineiden toimittaminen saataville ylitti huomattavasti sitoumuksen allekirjoituksen aikaan vallinneet odotukset.
Kilpailun vääristyminen	ACEA	Pettymys siitä, että Euroopan yhteisö ei ole tähän mennessä onnistunut varmistamaan, että EU:n autoteollisuus ei joudu epäedulliseen kilpailuasemaan Kioton pöytäkirjaa koskevien eroavien näkökantojen vuoksi.	Komissio pyytää kiinnittämään huomiota pyrkimyksiinsä vakuuttaa muun muassa Japani ja Yhdysvallat siitä, kuinka tärkeää Kioton pöytäkirjan ratifiointi on. Lisäksi komissio pyytää kiinnittämään huomiota polttoainetehokkuutta koskeviin toimenpiteisiin, joita on toteutettu tai joita suunnitellaan muualla maailmassa (Japanin energiatehokkuuslaki, Yhdysvaltain CAFÉ-säännöt, yhdysvaltalaisten valmistajien ilmoitus tietyntyyppisten autojen polttoaineenkulutuksen vähentämisestä 25 prosentilla, Kalifornian lämmityslaki 1793). EU:n markkinoilla kaikilta valmistajilta edellytetään tasavertaisia pyrkimyksiä, ja tässä suhteessa sitoumukset takaavat tasavertaiset kilpailuedellytykset.
Polttoaineen-kulutusta vähentävän teknologian edistäminen	ACEA ACEA JAMA KAMA KAMA	Huoli joissakin jäsenvaltioissa, kuten Yhdistyneessä kuningaskunnassa ja Ruotsissa, toteutettavista dieselin vastaisista politiikoista. Huoli siitä, että romuajoneuvodirektiivi vaikuttaa kielteisesti autojen polttoainetehokkuuteen. Huoli siitä, että jalankulkijoiden turvallisuutta koskeva sitoumus vaikuttaa kielteisesti autojen polttoainetehokkuuteen.	Komissio panee ACEAn väitteet merkille, mutta katsoo, että kansallisten verotoimenpiteiden seurauksia on tarkasteltava laajemmasta näkökulmasta ottaen muun muassa huomioon, että jäsenvaltioilla on kaikki oikeudet harjoittaa veropoliittisia oikeuksiaan. Komissio uskoo, että romuajoneuvodirektiivi ei vaikuta kielteisesti polttoainetehokkuuteen, koska direktiivissä ei rajoiteta minkään materiaalin käyttöä. Ei ole esitetty todisteita siitä, että jalankulkijoiden turvallisuutta parantavat tekniset toimenpiteet lisäisivät autojen hiilidioksidipäästöjä. Komissio ei voi hyväksyä sitä, että autonvalmistajien tekemät jalankulkijoiden turvallisuutta koskevat vapaaehtoiset sitoumukset otettaisiin huomioon CO_2-sitoumuksen seurannassa.
Uudet sääntely-toimenpiteet	KAMA	Huoli siitä, että NOx-tasoja koskevia EU-lainsäädännön vaatimuksia ja CO_2-tavoitetta ei pystytä täyttämään samanaikaisesti.	Komission mielestä KAMA oli täysin tietoinen muutetussa direktiivissä 70/220/ETY asetetuista päästövaatimuksista.
Verotoimen-piteet	ACEA	Mitä tulee CO_2-päästöjen mukaan eriytettyjä veroja koskevaan ehdotukseen, ACEA pyytää kiinnittämään huomiota siihen seikkaan, että näiden verojen ei pitäisi vääristää markkinoita, koska tämä saattaisi olla ristiriidassa ACEAn tekemän sitoumuksen kanssa. Kyseiset verot saattaisivat esimerkiksi vaarantaa monipuolisen valikoiman (ajamalla suuremmat ja tehokkaammat autot ulos markkinoilta) tai vahingoittaa taloudellista suorituskykyä.	Komissio pyytää kiinnittämään huomiota siihen, että verotoimenpiteet muodostavat strategian kolmannen pilarin, kuten vuoden 1995 tiedonannossa jo alustavasti esitetään, ja että ACEAn sitoumuksen tekstissä selvästi määritellään, että ACEA olettaa sitoumuksen toimivan kaikkien mahdollisten verotoimenpiteiden täydellisenä ja riittävänä korvikkeena, kun pyritään täyttämään sitoumuksen CO_2-tavoitteet. Harkittavien verotoimenpiteiden tarkoituksena ei ole tarjota lisätukea ACEAlle sen tavoitteen (140 g/km vuonna 2008) saavuttamisessa vaan tukea yhteisön tavoitteen (120 g/km viimeistään vuoteen 2012 mennessä) yleistä saavuttamista. Olisi myös pantava merkille, että ympäristöministerien neuvosto muistutti lokakuussa 1999[36] tarpeesta tutkia mahdollisuutta verokannustinjärjestelmän luomiseksi.

Taulukko 4: Yhteenveto autonvalmistajien liittojen esittämistä, sitoumusten olettamuksiin liittyvistä kysymyksistä sekä komission kantaa kuvaavista lyhyistä kommenteista.

[36] Neuvoston päätelmät 6.10.1999.

IV. PÄÄTÖKSEN 1753/2000/EY TÄYTÄNTÖÖNPANO

Sitoumusten seurantaa koskeva päätös tuli voimaan 30. elokuuta 2000. Komission yksiköt käyttävät päätöksen perusteella kerättyjä tietoja seuratakseen, miten ajoneuvoteollisuus noudattaa vapaaehtoisia sitoumuksiaan vähentää henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä.

Päätöksen 7 artiklan mukaan komissio *"…antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2002 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tällä päätöksellä perustetun seurantajärjestelmän toiminnasta"*. Kertomus annetaan tässä asiakirjassa seuraavaksi.

Päätöksen tärkeimmät velvoitteet ovat seuraavat:

a) 5 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on nimettävä toimivaltainen viranomainen, joka vastaa seurantajärjestelmään tarvittavien tietojen keräämisestä ja lähettämisestä;

b) 6 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle, miten ne aikovat panna päätöksen säännökset täytäntöön;

c) 4 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään 1. heinäkuuta 2001 tiedot uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöistä; tämän jälkeen tiedot on toimitettava 1. huhtikuuta mennessä.

Vaihe a) voidaan nyt katsoa päättyneeksi, vaikka kaikki jäsenvaltiot eivät nimenneetkään toimivaltaista viranomaista asetettuun määräaikaan mennessä.

Vaihe b) on myös saatettu päätökseen. Joidenkin jäsenvaltioiden osalta täytäntöönpanomenetelmien yksityiskohdista kuitenkin keskustellaan vielä. Tämä johtuu pääasiassa siitä, että jotkin jäsenvaltiot järjestelevät – päätöksen seurauksena – uudelleen kansalliset tiedonkeruujärjestelmänsä. On mainittava, että kansallisia tiedonkeruujärjestelmiä saatetaan – muiden osapuolten pyynnöistä johtuen – tulevaisuudessa joutua edelleen muuttamaan menetelmien ajantasaistamiseksi, uusien tiedonkäsittelyrutiinien sisällyttämiseksi jne. Mitään "lopullista" järjestelmää ei ole olemassa, ja tästä johtuen jatkuvana tehtävänä tulee olemaan metodologioita sekä tiedonkäsittely- ja tiedonsiirtorutiineja koskevan tiedon vaihtaminen.

Mitä tulee vaiheeseen c), kaikki jäsenvaltiot eivät toimittaneet tietoja ajoissa vuonna 2001 (Belgia, Espanja, Itävalta, Kreikka, Luxemburg, Ranska ja Ruotsi) ja vuonna 2002 (Kreikka). Joka tapauksessa useimmat näistä jäsenvaltioista onnistuivat toimittamaan tiedot hieman myöhässä. Selvää edistymistä on havaittavissa, ja komissio on optimistinen sen suhteen, että kyseiset jäsenvaltiot toimittavat tiedot ajoissa vuonna 2003. Huolestuttavinta on kuitenkin se, että Irlanti ei ole toimittanut tietoja tähän mennessä lainkaan, ja Portugali – yli vuoden viiveellä – ainoastaan vuoden 2000 osalta[37]. Komissio aloitti rikkomista koskevat menettelyt viime vuonna ja valmistelee oikeustapauksia näitä kahta jäsenvaltiota vastaan.

Komissio perusti asiantuntijaryhmän vuonna 2001 päätöksen täytäntöönpanoon – päätöksen 3 ja 6 artiklan soveltamiseen – mahdollisesti liittyvien ongelmien yksilöimiseksi ja ratkaisemiseksi. Ryhmän työn tukemiseksi komissio käynnisti tutkimuksen, jonka tarkoituksena on parantaa tietojen toimittamista ja yksilöidä tietojen epäjohdonmukaisuuteen

[37] Myöhäisen toimittamisen takia Portugalin tietoja ei voitu sisällyttää tähän tiedonantoon.

liittyvät mahdolliset ongelmat. Tähän mennessä ryhmä on kokoontunut kolme kertaa, ja edistymistä on tapahtunut metodologiaan ja tietojen toimittamiseen liittyvissä kysymyksissä.

Jäsenvaltioiden kahdella ensimmäisellä kerralla toimittamia tietoja käytettiin pääasiassa siten, että niitä vertailtiin autonvalmistajien liittojen vuoden 2000 ja 2001 yhteisiä seurantakertomuksia varten toimittamiin tietoihin. On muistettava, että liitot ovat käyttäneet kertomuksissaan AAA:n (Association Auxiliaire de L'Automobile – ACEA ja KAMA) tai Marketing Systemsin (JAMA) toimittamia CO_2-tilastoja. Marketing Systems ja AAA käyttävät arvioidensa perustana jäsenvaltioiden toimittamia tilastoja, joita täydennetään ja jotka yhdistetään niiden omiin henkilöautojen teknisiin tietoihin, joihin sisältyy polttoaineenkulutusta ja hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja. Tämä tarkoittaa sitä, että tietolähteet ovat lähes identtiset monien jäsenvaltioiden käyttämien tietolähteiden kanssa. Esimerkiksi AAA:n CO_2-tietokanta kattaa johdonmukaisella tavalla yli 90 % (90–92 %) EU:n rekisteröinneistä, loput ovat tuntemattomia lukuja. Liittojen tietoihin sisältyvät epävarmuudet johtuvat tietojen epätäydellisyydestä. Epätäydellisten tietojen määrää ei pystytty aiemmin määrittämään numeerisesti, mutta määrä arvioidaan kuitenkin pieneksi. Jäsenvaltioiden tiedot ovat seurantaprosessin kannalta päteviä. Epävarmuudet jäsenvaltioiden tietokannoissa johtuvat pääasiassa ongelmista yhdistää rekisteröintitiedot yksittäisten henkilöautojen hiilidioksidipäästöihin – ongelma, joka on tuttu myös AAA:lle ja Marketing Systemsille. Muutamilla jäsenvaltioilla on myös ongelmia saada täydellisiä tietoja kaikista M1-luokan henkilöautoista. Nämä jäsenvaltiot tekevät kaikkensa ratkaistakseen nämä ongelmat.

Virhemarginaalit ovat joka tapauksessa yleisesti ottaen melko pieniä, ja yhteenvetona voidaan todeta, että liittojen tiedot vastaavat melko hyvin jäsenvaltioiden toimittamia tietoja (ks. taulukko 5)[38].

	2000, ero grammoina/km	2000, ero prosentteina	2001, ero grammoina/km	2001, ero prosentteina
EU	-2	-1,3	1,8	1,1
ACEA	-2	-1,1	2,4	1,4
JAMA	-2	-1,2	-1,4	-0,8
KAMA	-5	-2,7	-1,9	-1,0

"-" tarkoittaa sitä, että liittojen tiedot ovat korkeammat.

Taulukko 5: Jäsenvaltioiden ja autonvalmistajien liittojen toimittamien CO_2-tietojen vertailu

[38] Huom: Kaikki tässä osassa esitetyt luvut ovat korjaamattomia tietoja sellaisina kuin jäsenvaltiot ne ovat toimittaneet.

Yksittäisten jäsenvaltioiden tietojen ja liittojen yhteistietojen osalta tilanne näyttää seuraavalta (ks. taulukot 6–9):

Maa	EU – CO2-päästöt			
	Jäsenvaltioiden tiedot (g/km)	**Liittojen tiedot (g/km)**	**Ero (g/km)**	**Ero (%)**
Itävalta	165,6	162,7	2,9	1,8
Belgia	163,6	161,4	2,2	1,4
Tanska	172,9	176,1	-3,2	-1,8
Suomi	178,1	179,2	-1,1	-0,6
Ranska	159,8	159,6	0,2	0,1
Saksa	179,5	175,7	3,8	2,2
Kreikka	166,0	167,9	-1,9	-1,4
Irlanti	-	170,8	-	-
Italia	158,3	157,0	1,3	0,8
Luxemburg	177,0	171,2	5,8	3,4
Alankomaat	174,2	173,5	0,7	0,4
Portugali	-	156,9	-	-
Espanja	156,2	161,0	-4,8	-3,0
Ruotsi	200,2	199,5	0,7	0,4
Yhdistynyt kuningaskunta	177,9	176,6	1,3	0,7
EU-13	**169,7**	**167,9**	**1,8**	**1,1**

Taulukko 6: CO_2-päästöjä koskevien jäsenvaltioiden tietojen ja liittojen yhteistietojen vertailu (vuoden 2001 tiedot)

Kolmen liiton yhteistietojen virhemarginaalit ovat osittain suurempia. Näitä eroja on päätetty tarkastella yksityiskohtaisemmin kahdenvälisesti asianomaisen liiton ja jäsenvaltion välillä.

Maa	ACEA – CO2-päästöt			
	Jäsenvaltioiden tiedot (g/km)	**ACEAn tiedot (g/km)**	**Ero (g/km)**	**Ero (%)**
Itävalta	162,2	158,6	3,6	2,3
Belgia	161,9	158,8	3,1	2,0
Tanska	173,5	174,6	-1,1	-0,6
Suomi	180,3	181,1	-0,8	-0,4
Ranska	157,8	157,6	0,2	0,1
Saksa	178,9	174,3	4,6	2,6
Kreikka	165,9	-	-	-
Irlanti	-	166,9	-	-
Italia	156,4	154,6	1,8	1,2
Luxemburg	175,2	169,0	6,2	3,7
Alankomaat	173,6	172,7	0,9	0,5
Portugali	-	155,5	-	-
Espanja	155,8	158,1	-2,3	-1,5
Ruotsi	201,7	201,1	0,6	0,3
Yhdistynyt kuningaskunta	176,8	175,4	1,4	0,8
EU-12	**168,3**	**165,9**	**2,4**	**1,4**

Taulukko 7: CO_2-päästöjä koskevien jäsenvaltioiden tietojen ja ACEAn tietojen vertailu (vuoden 2001 tiedot)

Maa	JAMA – CO2-päästöt			
	Jäsenvaltioiden tiedot (g/km)	**JAMAn tiedot (g/km)**	**Ero (g/km)**	**Ero (%)**
Itävalta	182,5	183,0	-0,5	-0,3
Belgia	175,0	179,9	-4,9	-2,8
Tanska	168,4	180,2	-11,8	-7,0
Suomi	170,8	173,5	-2,7	-1,6
Ranska	185,7	185,8	-0,1	-0,0
Saksa	182,0	183,1	-1,1	-0,6
Kreikka	164,4	167,2	-2,8	-1,7
Irlanti	-	177,0	-	-
Italia	169,6	170,9	-1,3	-0,7
Luxemburg	193,6	191,4	2,2	1,1
Alankomaat	173,9	173,5	0,4	0,2
Portugali	-	164,3	-	-
Espanja	164,2	180,4	-16,2	-9,9
Ruotsi	189,1	189,2	-0,1	-0,1
Yhdistynyt kuningaskunta	181,7	181,5	0,2	0,1
EU-13	**178,2**	**179,6**	**-1,4**	**-0,8**

Taulukko 8: CO_2-päästöjä koskevien jäsenvaltioiden tietojen ja JAMAn tietojen vertailu (vuoden 2001 tiedot)

Maa	KAMA – CO2-päästöt			
	Jäsenvaltioiden tiedot (g/km)	**KAMAn tiedot (g/km)**	**Ero (g/km)**	**Ero (%)**
Itävalta	196,2	197,6	-1,4	-0,7
Belgia	188,8	189,7	-0,9	-0,5
Tanska	182,6	183,7	-1,1	-0,6
Suomi	202,7	206,3	-3,6	-1,8
Ranska	217,6	217,5	0,1	0,0
Saksa	207,6	209,5	-1,9	-0,9
Kreikka	168,7	168,7	0,0	0,0
Irlanti	-	189,7	-	-
Italia	175,0	179,2	-4,2	-2,3
Luxemburg	191,0	190,2	0,8	0,4
Alankomaat	185,7	185,5	0,2	0,1
Portugali	-	172,6	-	-
Espanja	-	188,3	-	-
Ruotsi	197,7	199,1	-1,4	-0,7
Yhdistynyt kuningaskunta	191,0	189,2	1,8	1,0
EU-12	**186,6**	**188,5**	**-1,9**	**-1,0**

Taulukko 9: CO_2-päästöjä koskevien jäsenvaltioiden tietojen ja KAMAn tietojen vertailu (vuoden 2001 tiedot)

Yhteenvetona voidaan todeta, että jäsenvaltioiden suurinta osaa koskevien tietojen voidaan katsoa olevan hyvin korkealuokkaisia. Muutamien jäsenvaltioiden on vielä parannettava

tietojen laatua. Tästä syystä ja koska jotkin jäsenvaltiot toimittivat vuoden 2001 tiedot myöhässä, jäsenvaltioiden tietoja ei ole käytetty sitoumusten täyttämisen virallisessa seurannassa vuoden 2001 osalta. Kuten autonvalmistajien liittojen kanssa on sovittu, tietoja kuitenkin käytetään seurantaprosessin perustana vuodesta 2002 (vuoden 2003 kertomus) alkaen. Tarvittaessa järjestetään lisäksi kahdenvälisiä tapaamisia tiettyjen jäsenvaltioiden ja liittojen[39] välillä, jotta voidaan tarkastella, mistä yksilöidyt erot jäsenvaltioiden ja liittojen tietojen välillä johtuvat.

Joka tapauksessa työ tietojen laadun parantamiseksi jatkuu ja on itse asiassa pysyvä tehtävä.

V. DIREKTIIVIN 1999/94/EY TÄYTÄNTÖÖNPANO

Kyseinen merkintöjä koskeva direktiivi annettiin 13. joulukuuta 1999, ja jäsenvaltioiden oli määrä panna se täytäntöön viimeistään 18. tammikuuta 2001. Elokuun 2002 loppuun mennessä seuraavat jäsenvaltiot eivät olleet panneet direktiiviä täytäntöön: Espanja, Italia, Ranska, Saksa ja Yhdistynyt kuningaskunta (alueensa joissakin osissa). EY:n perustamissopimuksen 226 artiklan nojalla komissio on jo vienyt tapaukset yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi[40].

Direktiivin 9 artiklassa asetetun velvoitteen täyttämiseksi 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*). Lopullinen raportti julkaistiin heinäkuussa 2002[41]. Saman direktiivin 10 artiklalla perustetun komitean kokouksessa keskusteltiin yksityiskohtaisesti tutkimuksen tuloksista. Jäsenvaltioiden enemmistö kannatti sitä, että henkilöautojen Internet-markkinointiin ja muihin sähköisiin tiedontallennusvälineisiin alettaisiin mahdollisimman pian soveltaa samoja vaatimuksia kuin mainosjulkaisuihin, jotka jo kuuluvat direktiivin soveltamisalaan. Mikään jäsenvaltio ei kannattanut sitä, että säännökset kattaisivat television ja radion. Harkittavana oli kaksi menettelyvaihtoehtoa "muuta tiedonvälitystä" varten. Ensimmäinen vaihtoehto on odottaa jäsenvaltioiden 9 artiklan mukaisesti toimittamia kertomuksia, joiden määräaika on 31. joulukuuta 2003[42]. Toinen vaihtoehto on antaa komission suositus, joka voitaisiin julkaista ensi vuonna (ja joka näin jotakuinkin vastaisi vapautuksia koskevan ehdotuksen aikataulua)[43]. Useimmat jäsenvaltiot ilmoittivat pitävänsä parempana Internetiä ja muita tallennusvälineitä koskevaa komission suositusta. Tutkimuksen tulosten ja komiteassa käytyjen keskustelujen perusteella komissio aikoo tehdä ehdotuksen lähitulevaisuudessa.

Lisäksi useat jäsenvaltiot kertoivat vaikeuksista, joita on ilmennyt direktiivin käytännön täytäntöönpanon yhteydessä: Direktiivin liitteen III viimeisessä lauseessa esitettyä vaatimusta uusien autojen lisäämisestä julisteeseen ei voida toteuttaa käytännössä, koska yleensä

---

39 KAMA ilmoitti, ettei se näe tarvetta kahdenvälisiin tapaamisiin jäsenvaltioiden kanssa.

40 Ranska (C-161/02), Saksa (C-72/02), Italia (C-22/02), Espanja (C-28/02) ja Yhdistynyt kuningaskunta (C-62/02).

41 TNS (2002): *Enable Application to other media and material of Directive 1999/94/EC.* Tutkimussopimuksen ENV.C.1/ETU/2001/0009 loppuraportti.

42 Tässä tapauksessa ehdotuksia direktiivin muuttamiseksi ei todennäköisesti voitaisi tehdä ennen vuotta 2004, jolloin ne tulisivat voimaan todennäköisimmin aikaisintaan vuonna 2005 tai 2006.

43 Komission asetus 1400/2002.

lisättävänä on liian monta uutta mallia. Tämä saattaa pilata julkaisun sommittelun ja on usein vaikea toteuttaa käytännössä. Lisäksi monet edustajat haluaisivat esittää tiedot elektronisella näyttöruudulla, jonka pitäminen ajan tasalla on helppoa. On ehdotettu, että liitettä muutetaan mahdollisimman pian ja että harkitaan erityisvaatimusten asettamista elektronisille näyttöruuduille. Komissio pohtii tätä kysymystä viipymättä.

VI. VEROTOIMENPITEISIIN LIITTYVÄ TYÖ

Verojärjestelmään liittyviä toimenpiteitä käsittelevän asiantuntijatyöryhmän (Expert Group on Fiscal Framework Measures) työ, jota on tukenut COWIn toteuttama tutkimus[44], on osoittanut, että hiilidioksidipäästöjä voitaisiin edelleen vähentää ajoneuvoverojen eriyttämisellä niin, että verot perustuvat henkilöautojen hiilidioksidipäästöihin. Verojärjestelmään liittyviä toimenpiteitä koskeva ja tutkimukseen perustuva komission työ on vastikään esitelty komission tiedonannossa[45]. Siinä keskitytään rekisteröintiveroihin ja vuosittaisiin käyttöveroihin. Komissio katsoo seuraavaa:

- Ajoneuvoverotus on tärkeä täydentävä väline, jolla voidaan tukea EU:n tavoitteen 120g CO_2/km saavuttamista uusien autojen osalta vuoteen 2005 ja viimeistään vuoteen 2010 mennessä ja edistää EU:n Kioton pöytäkirjan mukaisten sitoumusten täyttämistä.

- Ajoneuvoverotuksessa on luotava suorempi yhteys jokaisen uuden henkilöauton verotuksen tason ja hiilidioksidipäästöjen välille. Ajoneuvoverojen eriyttämistä pidetään uusien henkilöautojen yleisen polttoainetehokkuuden parantamisen kannalta tärkeänä muuttujana. Nykyiset ajoneuvoverot pitäisi korvata veroilla, jotka perustuvat täysin hiilidioksidipäästöihin tai vaihtoehtoisesti nykyisiin rekisteröinti- ja käyttöveroihin pitäisi sisällyttää hiilidioksidipäästöt huomioon ottava tekijä. Lisätekijöiden avulla voitaisiin ottaa huomioon myös muut kansalliset ympäristötavoitteet kuten EURO IV -standardien nopea käyttöönotto.

Verotoimenpiteiden jälkivaikutukset on otettava huomioon seurantaprosessissa.

VII. MUUT ASIAA KOSKEVAT TOIMENPITEET

Komission ehdotus, joka koskee kevyiden hyötyajoneuvojen (N1-luokan ajoneuvojen) tyyppihyväksyntää hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen osalta,[46] on neuvoston ja Euroopan parlamentin käsiteltävänä. Lisäksi komissio on käynnistänyt tutkimuksen, joka koskee toimenpiteitä N1-luokan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi[47]. Komission tarkoituksena on esitellä tutkimuksen tulokset ensi vuonna annettavassa tiedonannossa. Tiedonannossa otetaan myös tarvittaessa huomioon yhteisön tason ympäristösopimuksia koskevasta komission tiedonannosta[48] käyty keskustelu.

---

44 COWI (2001): *Fiscal measures to reduce CO_2 emissions from new passenger cars*. Tutkimussopimuksen ENV.D.3/ETU/2000/0027 loppuraportti.
Ks. http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm.

45 KOM(2002) 431 lopullinen.

46 KOM(2001) 543 lopullinen.

47 Tutkimus *Preparation of measures to reduce CO_2 emissions from N1 vehicles*, toteuttajat: RAND Europe, Institut für das Kraftfahrtwesen Aachen ja Tansport&Mobility Leuven.

48 KOM(2002) 412 lopullinen.

Komissio on aloittanut ajoneuvojen ilmastointilaitteita[49] koskevan työn, jossa keskitytään mahdollisiin vaihtoehtoihin i) mitata ja – jos mahdollista – vähentää polttoaineen lisäkulutusta ja siihen liittyviä hiilidioksidipäästöjä ja ii) vähentää jäähdytysnestepäästöjä (HFC-134a).

Molemmat toimet ovat osa eurooppalaista ilmastonmuutosohjelmaa[50].

VIII. PÄÄTELMÄT

Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja polttoainetalouden parantamista koskevan yhteisön strategian tavoitteena on saavuttaa yhteisössä rekisteröityjen uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen keskimääräinen arvo 120 grammaa CO_2/km vuoteen 2005 ja viimeistään vuoteen 2010 mennessä. Kalenterivuonna 2001 saavutettu CO_2/km -arvo on noin 167–170 g CO_2/km verrattuna strategian vertailuvuoden 1995 arvoon 186 g CO_2/km. On melko epätodennäköistä, että yhteisön strategiassa asetettu tavoite saavutettaisiin niinkin varhaisessa vaiheessa kuin vuonna 2005. On kuitenkin realistista ajatella, että tavoite saavutetaan vuoteen 2010 mennessä, jos tarvittavat toimenpiteet ja pyrkimykset toteutetaan. Näyttää selvältä, että yleisen tavoitteen saavuttamiseksi strategian kaikkien kolmen pilarin täytäntöönpano on tarpeen.

Vastikään julkaistussa henkilöautojen verotusta koskevassa komission tiedonannossa esitellään muun muassa verotusjärjestelmävaihtoehdot, joilla voidaan tukea yhteisön strategiaa hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Lisäksi vuoden 2003[51] uudelleentarkastelun tuloksilla on tärkeä merkitys. Uudelleentarkastelu koskee autonvalmistajien liittojen mahdollisuuksia hiilidioksidipäästöjen lisävähennyksiin, jotta päästäisiin lähemmäksi yhteisön tavoitetta 120 g CO_2/km vuoteen 2012 mennessä.

Autoteollisuuden sitoumusten täytäntöönpanossa edistytään hyvin. "Yhteisistä kertomuksista" käy ilmi, että ACEA ja JAMA ovat tähän mennessä edistyneet merkittävästi, kun taas KAMAn on tehostettava toimiaan huomattavasti. Lopullisen tavoitteen 140 g CO_2/km saavuttamiseksi kaikkien kolmen liiton on jatkettava tai lisättävä toimiaan. Yhteiset kertomukset eivät anna komissiolle aihetta uskoa, että ACEA ja JAMA eivät pystyisi täyttämään sitoumuksiaan. KAMAn osalta on syytä olla huolissaan tähän mennessä saavutetusta edistymisestä. KAMAn on lisättävä toimiaan ja niiden on oltava huomattavia, jos se aikoo saavuttaa tavoitteensa. On pantava merkille, että autonvalmistajien liitot ovat luetelleet joukon kysymyksiä, jotka koskevat niiden tekemiä sitoumuksia. Toisaalta kyseinen liitto on keskusteluissa vahvistanut uudelleen aikomuksensa täyttää sitoumuksensa.

Osa jäsenvaltioista on vieläkin jäljessä direktiivin 1999/94 ja päätöksen 1753/2000 täytäntöönpanoaikataulusta. Tämä vaikeuttaa strategian toteuttamista ja seurantaa.

Komissio on seurantakaudella jatkanut työtään, joka koskee kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtääviä toimenpiteitä, ja aloittanut ajoneuvojen ilmastointilaitteita koskevan työn.

---

49 EU:n ympäristöministerit kehottivat päätelmissään 10.10.2000 Euroopan komissiota tutkimaan ja valmistelemaan toimenpiteitä "… kaikkien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi, jotka johtuvat ajoneuvojen ilmastointilaitteista".

50 KOM(2001) 580 lopullinen.

51 ACEA ja JAMA 2003, KAMA 2004.

LIITE {SEK(2002) 1338}

(1) ACEAn tekemän henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan sitoumuksen seuranta (2001) – Euroopan autonvalmistajien liiton (ACEA) ja komission yksiköiden yhteinen kertomus, lopullinen versio 25.6.2002

(2) JAMAn tekemän henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan sitoumuksen seuranta (2001) – Japanin autonvalmistajien liiton (JAMA) ja komission yksiköiden yhteinen kertomus, lopullinen versio 28.6.2002

(3) KAMAn tekemän henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan sitoumuksen seuranta (2001) – Korean autonvalmistajien liiton (KAMA) ja komission yksiköiden yhteinen kertomus, lopullinen versio 28.6.2002

Liitteet ovat saatavana vain englanninkielisinä.