EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 24.8.2006
KOM(2006) 463 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Bendrijos automobilių išmetamųjų CO2 dujų kiekio mažinimo strategijos įgyvendinimas: Šeštasis metinis komunikatas dėl strategijos veiksmingumo

{SEK(2006) 1078}

1. ĮŽANGA

Bendrijos keleivinių automobilių išmetamųjų CO_2 dujų kiekio mažinimo ir degalų taupymo gerinimo strategija[1] yra grindžiama trimis ramsčiais, t. y. automobilių pramonės įsipareigojimais taupiau naudoti degalus[2], automobilių ženklinimu degalų taupos kortele[3] ir automobilių degalų taupymo skatinimu mokestinėmis priemonėmis. Pagal Sprendimo Nr. 1753/2000/EB[4] 9 straipsnį Komisija, remdamasi valstybių narių pateiktais kontrolės duomenimis[5], kiekvienais metais privalo pateikti Tarybai ir Europos Parlamentui strategijos veiksmingumo ataskaitas.

Šiame komunikate yra nagrinėjami 2004 m. kontrolės ir tais metais pradėtos peržiūros duomenys: pagal savo įsipareigojimus KAMA, „*toliau įgyvendindama Bendrijos tikslą pasiekti, kad iki 2012 m. išmetamųjų dujų kiekis būtų 120 g CO_2/km*“, iš naujo įvertino galimybes papildomai sumažinti išmetamųjų CO_2 dujų kiekį (ACEA ir JAMA, kaip buvo numatyta jų įsipareigojimuose, tai atliko jau 2003 m.). Be to, pagal Sprendimo Nr. 1753/2000/EB 10 straipsnį metiniuose komunikatuose turi būti nurodoma, ar iki tarpinių metų (2004 m.) KAMA išmetamųjų dujų kiekį sumažino dėl gamintojų taikomų techninių priemonių, ar dėl kitų priemonių, pavyzdžiui, vartotojų elgesio pasikeitimo (nesusijusio su gamintojų taikomomis techninėmis priemonėmis). Galiausiai remdamasi 2004 m. duomenimis, prisiimtuose savanoriškuose įsipareigojimuose KAMA taip pat numatė kartu su Komisijos tarnybomis atlikti bendrą „esminę peržiūrą“ (bendros su ACEA ir JAMA esminės peržiūros, kaip buvo numatyta įsipareigojimuose, buvo atliktos remiantis 2003 m. duomenimis).

2. NAUJŲ KELEIVINIŲ AUTOMOBILIŲ IŠMETAMŲJŲ CO_2 DUJŲ VIDUTINIO KIEKIO RAIDA 25 ES VALSTYBĖSE 2004 M.

2.1. Automobilių pramonės pažanga įgyvendinant prisiimtus įsipareigojimus (ES 15)

Pirmasis ir svarbiausias strategijos ramstis yra Europos, Japonijos ir Korėjos automobilių gamintojų asociacijų įsipareigojimais siekti, kad iki 2008 m. (ACEA) ir 2009 m. (JAMA ir KAMA) vidutinis visų 15 ES valstybių[6] naujų keleivinių automobilių parko išmetamųjų CO_2 dujų kiekis būtų 140 g CO_2/km[7]. Įsipareigojimuose nustatytos užduotys iš esmės turi būti

---

1 COM(95) 689 galutinis ir 1996 6 25 Tarybos išvados.

2 Įsipareigojimus prisiėmė Europos (Europos automobilių gamintojų asociacija – ACEA), Japonijos (Japonijos automobilių gamintojų asociacija – JAMA) ir Korėjos (Korėjos automobilių gamintojų asociacija – KAMA) automobilių gamintojų asociacijos.

3 Direktyva Nr. 1999/94/EB dėl vartotojų teisės gauti informaciją apie degalų taupymą ir išmetamųjų CO_2 dujų kiekį parduodant naujus keleivinius automobilius, OL L 12, 2000 1 18.

4 Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1753/2000/EB, nustatantis naujų keleivinių automobilių vidutinio konkretaus išmetamųjų CO_2 dujų kiekio kontrolės sistemą, OL L 202, 2000 8 10.

5 Informaciją apie Bendrijos strategiją taip pat galima rasti tinklalapyje http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

6 Kadangi įsipareigojimai, kuriuos 1999–2000 m. pripažino Europos Komisija, buvo prisiimti tuo metu, kai ES buvo tik 15 valstybių narių, šių įsipareigojimų geografinė teritorija yra ribojama 15 ES valstybių teritorijomis.

7 Matuojama taip, kaip nustatyta Direktyvoje 93/116/EB.

įvykdytos dėl technologinių patobulinimų, turinčių įtakos įvairioms automobilių savybėms, ir su tokiais patobulinimais susijusių rinkos pokyčių.

2.1.1. Trijų automobilių gamintojų asociacijų 2004 m. pasiekta bendra pažanga

Komisijos tarnybos ir trys automobilių gamintojų asociacijos numatė ir susitarė parengti metines bendras kontrolės ataskaitas, kurios pridedamos prie šio komunikato. Pagrindinės išvados dėl 1995–2004 m. ataskaitinio laikotarpio yra tokios (taip pat žr. 1 lentelę):

– ACEA, kuri pirmauja pagal naujų automobilių parko vidutinį konkretų išmetamųjų CO2 dujų kiekį, minėtas rodiklis 2004 m. buvo 161 g/km, KAMA – 168 g/km ir JAMA – 170 g/km[8] (žr. priedėlio 1 lentelę). Palyginti su 1995 m., ACEA sumažino vidutinį konkretų išmetamųjų CO2 dujų kiekį 24 g/km, arba 13 %, JAMA – 26 g/km, arba 13,3 %, KAMA – 29 g/km, arba 14,7 %;

– palyginti su 2003 m., visos trys asociacijos 2004 m. sumažino pirmą kartą ES rinkoje registruojamų automobilių vidutinį konkretų išmetamųjų CO2 dujų kiekį: ACEA – maždaug 1,2 %, JAMA – maždaug 1,2 % ir KAMA – maždaug 6,1 %. Nuo 1995 m. dyzelinių keleivinių automobilių degalų taupymo priemonės taikomos veiksmingiau nei benziną naudojančių transporto priemonių, be to dyzeliną naudojančių transporto priemonių dalies 15 ES valstybių naujų keleivinių automobilių rinkoje padidėjimas buvo didelis indėlis į iki šiol pasiektą bendrą pažangą (žr. 3 lentelę)[9]. Kaip numatoma Komisijos naujame EURO5 pasiūlyme[10], dėl šios tendencijos reikia toliau tobulinti dyzelinių keleivinių automobilių veiklos parametrus, susijusius su į atmosferą išmetamais teršalais;

– 2004 m. ACEA ir JAMA kryptingai siekė sumažinti išmetamųjų CO2 dujų kiekį, nors paskutinieji jų veiklos rezultatai prastesni negu metinis teršalų kiekio sumažinimas, pasiektas pirmaisiais įsipareigojimų metais. ACEA jau 2000 m. pasiekė tarpinį planinį 2003 m. numatytą lygį, ir nuo tų metų jos rodikliai atitinka mažiausius nustatytus kiekius. JAMA jau 2002 m. yra pasiekusi tarpinį planinį lygį. KAMA padarė labai didelę pažangą ir 2004 m. pasiekė 165–170 g CO2/km tarpinį planinį lygį;

– norint pasiekti galutinį tikslą – 140 g CO2/km, būtinos didelės papildomos pastangos, nes visos trys asociacijos turi padidinti metines vidutines mažinimo normas. Tarkim, per visą laikotarpį nuo 1995 iki 2008–2009 m. išmetamųjų CO2 dujų kiekis turi būti mažinamas maždaug 3,5 g/km, arba 2 %, per metus. Per kelerius metus, likusius iki 2008–2009 m., ACEA metinė mažinimo norma turi pasiekti vidutiniškai 3,3 %, JAMA – 3,5 % ir KAMA – 3,3 %. Nuo pat pradžių buvo numatyta, kad vidutinės mažinimo normos vėlesniais metais bus didesnės. Tačiau pažymėtina, kad 2004 m. toliau didėjo būtinas panaikinti atotrūkis, išreiškiamas kaip privalomas CO2 kiekio sumažinimas per metus (žr. 2 lentelę). Tai kelia susirūpinimą. Komisija atidžiai stebės, ar asociacijos vykdo savo prisiimtus įsipareigojimus.

---

8 Atsižvelgiant į bandymo ciklo pasikeitimą, nuo 2001 metų įtraukti duomenys yra tikslinami 0,7 %.

9 Atrodo, kad dyzelinui taikomo mokestinio skatinimo poveikis taip pat padidino dyzelinių automobilių dalį ir dėl to mažesnį konkretų vidutinį išmetamųjų CO_2 dujų kiekį.

10 COM(2005) 683 galutinis.

2004 m. bendras vidutinis naujų registruotų keleivinių automobilių išmetamųjų CO_2 dujų kiekis visose penkiolikoje valstybių narių buvo mažesnis nei 1995 m. arba 1995–2004 m. (žr. priedėlio 1 grafiką). Tačiau atskirose valstybėse sumažėjimas buvo nevienodas[11].

2.1.2. KAMA „esminė peržiūra“ ir Sprendimo Nr. 1753/2000/EB 10 straipsnio įgyvendinimas

Prisiėmusios savanoriškus įsipareigojimus sumažinti naujų keleivinių automobilių išmetamųjų CO_2 dujų kiekius, asociacijos, remdamosi 2003 m. (ACEA ir JAMA) ir 2004 m. (KAMA) duomenimis, taip pat įsipareigojo atlikti „*esminę peržiūrą*“. Atliekant tokią „esminę peržiūrą“, numatoma įvertinti „*...CO_2 dujų kiekio mažinimo rezultatus iki 2003–2004 kalendorinių metų imtinai ir kartu palyginti tų metų visų automobilių parko vidurkį su numatomu planiniu lygiu*“. Be to, būtina atsižvelgti į pradines prielaidas, kad „*...išmetamųjų CO_2 dujų kiekio mažinimas nebus tiesinis procesas; jo sparta, be abejo, priklausys nuo tam tikro tinkamo kuro pateikimo į rinką laiko, naujų technologijų bei produktų sukūrimo ir jų paplitimo rinkoje. Todėl tikėtina, kad iš pradžių toks mažinimas bus palyginti lėtas, tačiau vėliau įgis pagreitį.*“

Kai kurie iš šių klausimų yra keliami ir Sprendimo Nr. 1753/2000/EB 10 straipsnyje, pagal kurį: *„Tarpinės planinių metų ir galutinės planinių metų ataskaitos parodys, ar išmetami kiekiai sumažėjo dėl techninių priemonių, kurių ėmėsi gamintojai, ar dėl kitų priemonių, pavyzdžiui, vartotojų elgesio pasikeitimo“.*

Kadangi vertinimai, kuriuos reikia atlikti vykdant „esminę peržiūrą“, ir vertinimai pagal 10 straipsnį iš dalies sutampa, Komisija kartu su asociacijomis atliko bendrus vertinimus. Ankstesniame metiniame komunikate[12] buvo nagrinėjamos ACEA ir JAMA 2003 m. „esminės peržiūros“ ir susiję vertinimai pagal 10 straipsnį. Šiame komunikate nagrinėjama, kaip buvo atlikta KAMA 2004 m. peržiūra, orientuojantis į du esminius klausimus:

(1) Ar buvo kokių nors kliūčių, sutrukdžiusių KAMA įgyvendinti prisiimtus įsipareigojimus, arba kliūčių, dėl kurių ji veikė nelabai veiksmingai?

(2) Ar, be technologinių priemonių, buvo kokių nors kitų veiksnių, dėl kurių sumažėjo naujų keleivinių automobilių konkretus išmetamųjų CO2 dujų kiekis?

Atsakymai į šiuos klausimus yra esminiai nustatant, ar visą iki 2004 m. imtinai stebėtą išmetamųjų CO_2 dujų kiekio sumažinimą galima laikyti laimėjimu, siekiant įsipareigojimuose numatyto lygio.

Atlikus bendrą vertinimą, buvo padaryta tokia išvada (išsamios išvados pridedamos prie bendros su KAMA ataskaitos): konkretus išmetamųjų CO_2 dujų kiekis buvo sumažintas daugiausia technologinėmis priemonėmis, visi KAMA įsipareigojimuose dėl išmetamųjų CO_2 dujų kiekio nurodyti rodikliai buvo pasiekti ir prielaidos pasitvirtino, o aplinka, kurioje veikia asociacijos nariai, nesudarė kliūčių KAMA įvykdyti savo įsipareigojimus. KAMA ir Komisija apibendrindamos padarė išvadą, kad 1995–2004 m. asociacija įvykdė visus prisiimtus įsipareigojimus. Nepaisant sunkios ekonominės padėties pirmaisiais įsipareigojimų vykdymo laikotarpio metais, Korėjos automobilių pramonė, kaip buvo numačiusi įsipareigojimuose,

---

[11] Graikijos ir Suomijos 1995 metų duomenų negauta.

[12] COM(2005) 269 galutinis.

prisidėjo prie ES strategijos mažinti išmetamųjų CO_2 dujų kiekį ir Kioto protokole nustatytų tikslų.

Šios išvados atskleidžia ir kitą strategijos įgyvendinimo aspektą: pagal du kitus ramsčius – ženklinimą ir fiskalines priemones – taikytų priemonių poveikis buvo ribotas (žr. atitinkamai 3 ir 4 dalis).

2.1.3. KAMA peržiūra siekiant Bendrijos tikslo, kad išmetamųjų dujų kiekis būtų 120 g CO_2/km

Kaip numatyta įsipareigojimuose, KAMA, *„toliau įgyvendindama Bendrijos tikslą pasiekti, kad iki 2012 m. išmetamųjų dujų kiekis būtų 120 g CO_2/km“,* 2004 m. gruodžio mėn. pateikė savo *„galimybių papildomai sumažinti CO_2 išmetimų kiekį“* peržiūros rezultatus. Savo poziciją atspindinčiame dokumente KAMA nurodo, kad derinant tolesnę tradicinių technologijų pažangą su gana didele dalimi hibridinių automobilių (25,3 %) yra technologinių galimybių iki 2012 m. pasiekti Bendrijos tikslą – 120 g CO_2/km, tačiau pažymi, kad jos nuomone, dėl to KAMA ir vartotojams tektų nepagrįstai didelė finansinė našta. Daug veiksmingiau CO_2 išmetimus sumažinti iki lygio, atitinkančio Bendrijos tikslą, galima taikant integruotą metodą, apimantį automobilių pramonę ir kitus rinkos dalyvius, įskaitant naftos ar degalų tiekėjus, valdžios institucijas, vairuotojus ir t. t.

Be trijų strategijos ramsčių, iš tikrųjų yra ir keletas kitų galimybių padėti įgyvendinti Komisijos strategiją, kuria prisidedama prie keleivinių automobilių ir mažos keliamosios galios komercinių transporto priemonių išmetamųjų CO_2 dujų kiekio mažinimo. Atsižvelgdama į tokią poziciją ir 2003 m. ACEA ir JAMA pateiktas pozicijas, Komisija nusprendė 2005–2006 m. atlikti Bendrijos strategijos – sumažinti keleivinių automobilių ir mažos keliamosios galios komercinių transporto priemonių išmetamųjų CO_2 dujų kiekį iki 120 g/km – peržiūrą. Atsižvelgdama į Bendrijos tikslą siekti, kad naujų automobilių išmetamųjų CO_2 dujų kiekio vidurkis būtų 120 g CO_2/km, Komisija, remdamasi poveikio vertinimu ir CARS21 aukšto lygio grupės darbu, peržiūrės turimas galimybes toliau mažinti keleivinių automobilių ir mažos keliamosios galios komercinių transporto priemonių išmetamųjų CO_2 dujų kiekį. Ši peržiūra bus atlikta pagal Europos klimato kaitos programą. Komunikatą kartu su peržiūrėta strategija Komisija ketina pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai antrojoje 2006 m. pusėje.

2.2. Naujų automobilių išmetamųjų CO_2 dujų kiekio 2004 m. vidurkiai 25 ES valstybėse

Nepriklausomai nuo 2004 m. vykdomų bendrų kontrolės priemonių ir įvykus ES plėtrai, 2004 m. pirmą kartą buvo pateikti naujų automobilių išmetamųjų CO_2 dujų kiekio vidurkiai daugumoje naujųjų valstybių narių (2004 m. duomenų nepateikė Slovakija ir Malta). Toliau pateikiamoje lentelėje pavaizduota ES 15, 10 ir 25 padėtis:

	2004 m. ES 15 kontrolės duomenys		2004 m. ES 10 kontrolės duomenys[13]		2004 m. ES 25 kontrolės duomenys[13]	
Kuras	Užregistruota	g CO_2/km	Užregistruota	g CO_2/km	Užregistruota	g CO_2/km
Benzinas	7.001.245	170	533.665	158	7 534 910	169
Dyzelinas	6.787.834	155	168.284	151	6 956 118	155
Benzinas + Dyzelinas	13.789.079	**163**	701.949	**156**	14 491 028	**162**

Reikia pažymėti, kad ES 10 CO_2 kiekio vidurkis yra maždaug 4 % mažesnis negu ES 15 vidurkis ir kad visas ES 10 padarytų registravimų skaičius apytiksliai sudaro tik 5 % ES 15 padarytų registravimų. Be to, nors dyzeliną naudojantys automobiliai ES 15 dabar sudaro maždaug 50 % naujų registravimų, ES 10 jie sudaro mažiau kaip 25 % šio skaičiaus.

2.3. Duomenų kokybė

2000 m. rugpjūčio 30 d. Europos Parlamentas ir Taryba priėmė Sprendimą 753/2000/EB dėl kontrolės. Nuo 2002 m. duomenys, surinkti vykdant šį sprendimą, yra naudojami kaip oficialūs duomenys, skirti savanoriškai prisiimtų įsipareigojimų kontrolei. Ankstesniais metais atliekant tokią kontrolę buvo naudojami asociacijų pateikti duomenys.

Pradėjus taikyti skirtingus duomenų šaltinius, išryškėjo atotrūkis tarp asociacijų duomenų ir oficialių ES duomenų, taip pat atsiskleidė nedideli jų neatitikimai. Pastaraisiais metais buvo stengiamasi nustatyti pastebimų skirtumų priežastis ir pagerinti duomenų kokybę. Apskritai trys asociacijos laikosi nuomonės, kad ES 15 valstybių oficialūs duomenys yra patenkinami ir labai nedaug skiriasi nuo pramonės sektoriaus pateiktų duomenų. Kartu su valstybėmis narėmis ir toliau bus rūpinamasi surenkamų duomenų kokybe, kad jie būtų dar patikimesni ir geriau atspindėtų realią 15 ir 25 ES valstybių situaciją.

3. DIREKTYVOS 1999/94/EB ĮGYVENDINIMAS

Visos valstybės narės paskelbė priemones, į nacionalinę teisę perkeliančias Direktyvą 1999/94/EB[14] dėl vartotojų galimybės gauti informaciją apie degalų taupymą ir išmetamųjų CO_2 dujų kiekį parduodant naujus keleivinius automobilius. Kalbant apie Komisijos direktyvos 2003/73/EB įgyvendinimą, reikia pažymėti, kad Austrija ir Graikija dar nepranešė apie minėtas priemones. Remiantis valstybių narių ataskaitomis dėl Direktyvos 1999/94/EB įgyvendinimo, 2004 m. Komisijai buvo atliktas tyrimas[15], kuris padėtų įvertinti šio teisės akto veiksmingumą ir tobulinimo galimybes. 2005 m. pradžioje suinteresuotosioms šalims pateikti minėto tyrimo rezultatai parodė, kad apskritai šios direktyvos veiksmingumas menkas, nes

---

13 COM(2005) 269 galutinis.

14 OL L 12, 2000 1 18, p. 16.

15 „*Direktyvos 1999/94/EB dėl vartotojų galimybės gauti informaciją apie degalų taupymą ir išmetamųjų CO_2 dujų kiekį parduodant naujus keleivinius automobilius veiksmingumo tyrimas*“, ADAC Europos Komisijai, galutinė ataskaita, 2005 m. kovo mėn., galima rasti http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_directive.htm

nebuvo padaryta jokio pastebimo poveikio vartotojų sprendimams. Daugiausiai žadančios esamo teisės akto patobulinimo alternatyvos siekiant padidinti vartotojų sąmoningumą dėl degalų taupymo ir išmetamųjų CO_2 dujų kiekio yra nurodyti energijos efektyvumo klases etiketėse ir toliau derinti jų dizainą.

Remdamasi šiuo vertinimu ir atlikdama keleivinių automobilių ir mažos keliamosios galios transporto priemonių išmetamųjų CO_2 kiekio mažinimo strategijos bendrąją peržiūrą, Komisija, siekdama padidinti Direktyvos veiksmingumą, 2006 m. įvertins poreikį pateikti pasiūlymą dėl Direktyvos pakeitimų.

4. DARBAS TAIKANT FISKALINES PRIEMONES

2002 m. Komisija priėmė komunikatą[16] dėl keleivinių automobilių apmokestinimo Europos Sąjungoje. Komunikate buvo pateikti keli alternatyvūs pasiūlymai dėl galimos strategijos ateityje. Pateikus šiuos pasiūlymus, vyko aktyvios konsultacijos su valstybėmis narėmis, Europos Parlamentu, automobilių pramonės atstovais ir kitomis svarbiomis suinteresuotosiomis šalimis. Pasibaigus šioms konsultacijoms, 2005 m. liepos mėn. Komisija priėmė pasiūlymą Direktyvai[17] dėl keleiviniams automobiliams taikomų mokesčių. Šios direktyvos tikslas *inter alia* reikalauti iš valstybių narių, kad, nustatant tokius mokesčius, būtų įtrauktas CO_2 išmetimo faktorius, ir taip būtų skatinama pirkti degalus taupančius automobilius.

5. KITOS SUSIJUSIOS PRIEMONĖS

Aplinkos tarybos 2000 m. spalio 10 d. išvadose buvo prašoma, kad Komisija išnagrinėtų lengvųjų komercinių transporto priemonių (dar vadinamų N1 kategorijos transporto priemonėmis[18]) ir keleiviniuose automobiliuose naudojamų oro kondicionavimo sistemų išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažinimo priemones[19].

Direktyvoje 2004/3/EB[20] bus reikalaujama matuoti N1 kategorijos transporto priemonių išmetamųjų CO_2 dujų kiekį ir pateikti su šios kategorijos transporto priemonėmis susijusią informaciją. Komisija sudarė sutartį dėl N1 kategorijos transporto priemonių išmetamųjų CO_2

---

16 COM(2002) 431 galutinis.

17 COM(2005) 261 galutinis.

18 N1 kategorijos transporto priemonės yra apibrėžiamos kaip prekėms vežti skirtos transporto priemonės, kurių masė neviršija 3,5 tonų.

19 2000 m. spalio 10 d. Aplinkos Taryba nusprendė:
„Atsižvelgdama į transporto sektoriaus išmetamųjų dujų kiekio didėjimo spartą ir į būtinybę įvertinti kiekvienos transporto rūšies socialines ir su aplinkosauga susijusias sąnaudas, transporto politikos srityje Taryba prašo Komisijos išnagrinėti ir parengti priemones, apibrėžtas Helsinkio Vadovų Tarybos ataskaitoje, kurios skirtos tokioms sritims:
- transporto priemonių, ypač mažos keliamosios galios, išmetamųjų CO_2 dujų kiekio mažinimui;
- transporto priemonėse naudojamos oro kondicionavimo sistemos išmetamų visų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (GHG) kiekio mažinimui“.

20 Direktyva 2004/3/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 70/156/EEB ir 80/1268/EEB, susijusias su N1 kategorijos transporto priemonių išmetamųjų CO_2 dujų kiekio matavimu ir degalų sunaudojimu, OL L 49, 2004 2 19, p. 36.

dujų kiekio mažinimo priemonių parengimo[21]. Kalbant apie judriąsias oro kondicionavimo sistemas, Komisija taip pat sudarė sutartį dėl matavimo, kurio metu siekiama įvertinti oro kondicionavimo poveikį degalų sunaudojimui, metodikos [22].

Komisija atsižvelgs į N1 kategorijos transporto priemonių ir judriųjų oro kondicionavimo sistemų išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio potencialų sumažinimą ir laikys tai keleivinių automobilių ir mažos keliamosios galios transporto priemonių išmetamųjų CO_2 dujų kiekio mažinimo strategijos dalimi (žr. 2.1.3).

6. IŠVADOS

Bendrijos strategijos sumažinti keleivinių automobilių išmetamųjų CO_2 dujų kiekį ir pagerinti degalų taupymą tikslas – pasiekti, kad vidutinis konkretus pirmą kartą Bendrijoje registruojamų keleivinių automobilių išmetamųjų CO_2 dujų kiekis būtų 120 g CO_2/km. 2004 m. konkretus CO_2/km vidurkis ES 15 valstybių buvo 163 g CO_2/km[23], palyginti su 186 g CO_2/km 1995 m., Bendrijos strategijos priėmimo metais, t. y. šis kiekis sumažėjo maždaug 12,4 %. Vertinimai, atlikti pagal „esminės peržiūros“ ir Sprendimo Nr. 1753/2000/EB 10 straipsnio reikalavimus, parodė, kad ACEA, JAMA ir KAMA 1998–2004 m. įvykdė visus savo prisiimtus įpareigojimus. Taigi automobilių pramonė svariai prisidėjo prie ES strategijos mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimus ir Kioto protokole nustatytų tikslų mažinti šiltnamio dujų kiekį įgyvendinimo.

Norėdamos pasiekti galutinį savo įsipareigojimuose nustatytą tikslą (140 g CO_2/km), visos trys asociacijos turi dėti kur kas daugiau pastangų. Remdamasi pridedamomis bendromis ataskaitomis, Komisija pripažįsta, kad visos trys asociacijos dar kartą patvirtino, kad yra tvirtai pasiryžusios įgyvendinti savo įsipareigojimus. Tačiau nepaisydamos to, kad baigiasi įsipareigojimų įgyvendinimo laikotarpis, ACEA ir JAMA negalėjo tvirčiau negu ankstesniais metais užtikrinti, kad pasieks tikslą – 140 g CO_2/km iki 2008 m. (ACEA) ir 2009 m. (JAMA); KAMA 2004 m. labai sumažino išmetamųjų CO_2 dujų kiekį ir patvirtino, kad nėra pagrindo manyti, jog ji neįgyvendins savo įsipareigojimų[24]. Komisija pabrėžia, kaip svarbu automobilių pramonei pasiekti 140 g CO_2/km lygį, kuris, jos manymu, yra pasiekiamas ir kurį pasiekti ji įsipareigojo. Komisija taip pat pabrėžia poreikį toliau vykdyti keleivinių automobilių ir mažos keliamosios galios transporto priemonių variklių ir pagalbinių sistemų (įskaitant judriąsias oro kondicionavimo sistemas) tobulinimo techninius tyrimus, plėtrą ir demonstravimus, kuriais būtų siekiama mažinti sąnaudas ir gerinti charakteristikas, įskaitant bendro našumo ir patvarumo.

---

21 *„N1 kategorijos transporto priemonių išmetamųjų CO_2 dujų kiekio matavimas ir mažinimo priemonių tobulinimas“,* TNO Europos Komisijai, 2004 m. gruodžio mėn., galima rasti http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_9482_final%20report.pdf

22 *„Metodikos, skirtos keleivinių automobilių (M1 transporto priemonių) papildomoms degalų sąnaudoms, kai naudojama judrioji oro kondicionavimo įranga, kūrimas“*, TNO Europos Komisijai, 2005 m. liepos mėn., galima rasti http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_16174.pdf

23 Skaičiai pagrįsti oficialiais ES duomenimis.

24 Reikėtų pripažinti, kad Taryba paragino Komisiją *„...nedelsiant pateikti svarstyti pasiūlymus, įskaitant pasiūlymus dėl teisės aktų, jeigu iš kontrolės duomenų ir pasikonsultavus su asociacijomis taptų aišku, kad viena ar daugiau asociacijų neįvykdys prisiimtų įsipareigojimų“* (Tarybos 1999 m. spalio mėn. išvados).

ACEA, JAMA ir KAMA[25] pateiktuose pozicijas atspindinčiuose dokumentuose, kuriuos jos parengė iš naujo įvertinusios galimybes iki 2012 m. toliau siekti Bendrijos tikslo – 120 g CO_2/km, nurodoma, jog asociacijos mano, kad reikalingas integruotas metodas, nes vien tik skirti visą dėmesį automobilių technologijoms neužtenka. Asociacijų teigimu, visą dėmesį skiriant vien tik automobilių technologijoms galima „ateityje padaryti rimtos žalos konkurencijai ir Europos automobilių gamybos pramonės finansiniam pajėgumui bei susilpninti ES ekonomiką“ (ACEA).

Komisija nusprendė 2005–2006 m. atlikti Bendrijos strategijos sumažinti keleivinių automobilių ir mažos keliamosios galios transporto priemonių išmetamųjų CO_2 dujų kiekio peržiūrą. Atsižvelgdama į Bendrijos tikslą – 120 g CO2/km, poveikio vertinimą ir CARS21 aukšto lygio grupės darbą, Komisija peržiūrės tolesnio keleivinių automobilių ir mažos keliamosios galios transporto priemonių išmetamųjų CO_2 dujų kiekio mažinimo alternatyvas, įskaitant teisės aktų leidybą. Tai bus sudėtinė Europos klimato kaitos programos dalis. Komisija ketina 2006 m. antrojoje pusėje pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai komunikatą dėl peržiūrėtos strategijos.

[25] 2003 metais – ACEA ir JAMA, 2004 metais – KAMA.

Priedas

1 lentelė. Naujų keleivinių automobilių vidutinis konkretus išmetamųjų CO_2 dujų kiekis pagal degalų rūšis, kiekvieną asociaciją ir ES 15

	CO_2 (g/km)										
	1995	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001(3)**	**2002(3)**	**2003(3)**	**2004(3)**	**Pokytis 95/04 [%]**
ACEA											
Benzinas	188	186	183	182	180	177	172	172	171	170	-9,6 %
Dyzelinas	176	174	172	167	161	157	153	155	154	153	-13,1 %
Visos rūšys(1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**165**	**165**	**163**	**161**	**-13 %**
JAMA											
Benzinas	191	187	184	184	181	177	174	172	170	171	-10,5 %
Dyzelinas	239	235	222	221	221	213	198	180	177	170	-28,9 %
Visos rūšys (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**178**	**174**	**172**	**170**	**-13,3 %**
KAMA											
Benzinas	195	197	201	198	189	185	179	178	171	160	-17,9 %
Dyzelinas	309	274	246	248	253	245	234	203	201	189	-38,8 %
Visos rūšys (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**187**	**183**	**179**	**168**	**-14,7 %**
EU-15(2)											
Benzinas	189	186	184	182	180	178	173	172	171	170	-10,1 %
Dyzelinas	179	178	175	171	165	163	156	157	157	155	-13,4 %
Visos rūšys (1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**167**	**166**	**164**	**163**	**-12,4 %**

(1) Tik benziną ir dyzelinius degalus naudojančios transporto priemonės; manoma, kad kitokius degalus naudojančios ir į statistinius duomenis neįtrauktos transporto priemonės neturėtų turėti didelės įtakos šiems vidutiniams skaičiams.
(2) Gamintojų, kurie neturėjo prisiėmę įsipareigojimų, į ES 15 rinką pateikti nauji keleiviniai automobiliai negalėjo daryti didesnio poveikio ES 15 valstybių vidurkiui.
(3) 2001–2004 m. duomenys dėl vairavimo ciklo pasikeitimo tikslinami 0,7 %. Pateikiami ES 15 valstybių 2002–2004 m. duomenys.

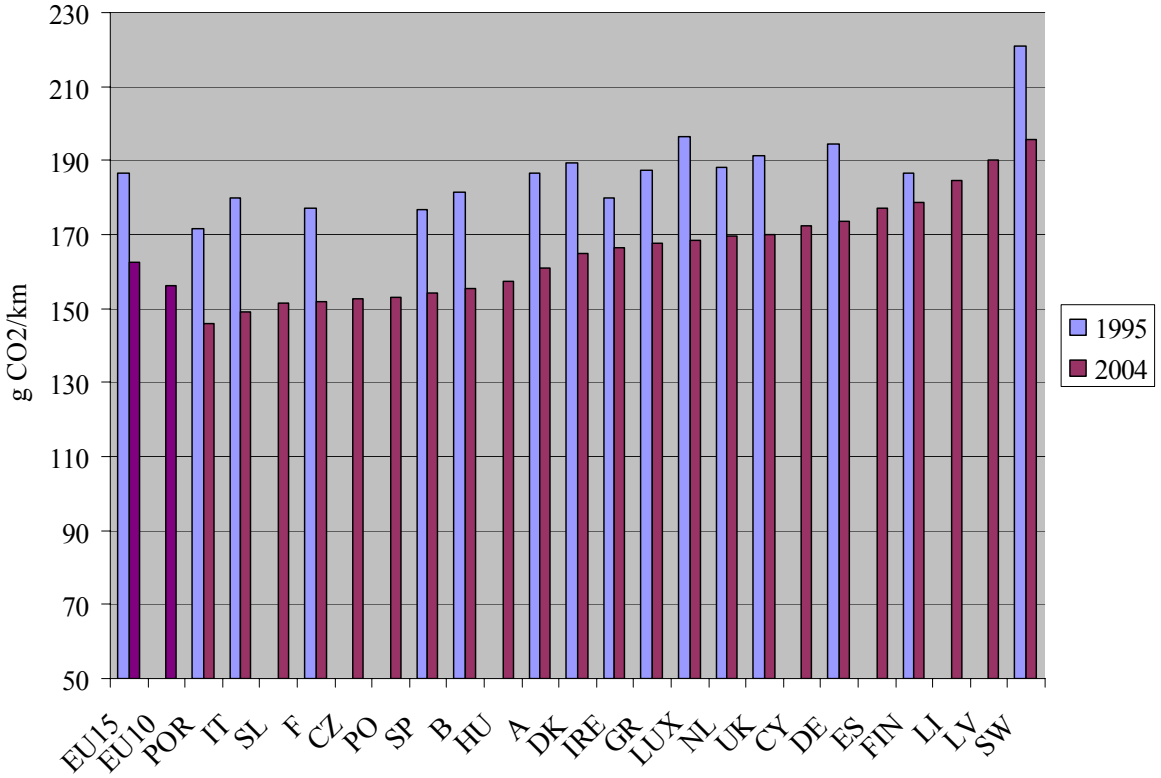
N.B. Į šiame komunikate naudojamus ACEA pateiktus skaičius įeina ir „Rover/MG“ duomenys. Tačiau, kadangi „Rover/MG“, kuris pirmiau buvo prisiėmęs įsipareigojimus kaip BMW padalinys, dabar nebėra ACEA narys, ACEA yra pareiškusi, kad asociacija negali prisiimti jokios atsakomybės už „Rovers“ įsipareigojimus dėl CO_2 iki 2008 m..

2 lentelė. 140 g CO_2/km lygio pasiekimas 2008–2009 m.

	ES 15		Atotrūkis nuo 140 g CO_2/km tikslo			
			Iš viso		Per metus	
	1995* CO_2 (g/km)	2004** CO_2 (g/km)	% nuo 2004 iki 2008–2009 m.	g CO_2/km nuo 2004 iki 2008–2009 m.	% nuo 2004 iki 2008–2009 m.	g CO_2/km nuo 2004 iki 2008–2009 m.
ACEA visos degalų rūšys	**185**	**161**	13	21	3.3	5.3
JAMA visos degalų rūšys	**196**	**170**	17.6	30	3.5	6
KAMA visos degalų rūšys	**197**	**168**	16.6	28	3.3	5.6

**1995 m. skaičius pagrįstas asociacijų pateiktais duomenimis; **2004 m. skaičius pagrįstas ES 15 pateiktais oficialiais duomenimis*

1 pav. Vidutinis konkretus naujų keleivinių automobilių išmetamųjų CO_2 dujų kiekis ES 15, ES 10 ir valstybėse narėse 1995 ir 2004 m. (svertiniai vidurkiai pagrįsti dyzeliną ir benziną naudojančių transporto priemonių duomenimis); 1995 m. duomenis pateikė asociacijos; pateikti oficialūs 2004 m. ES duomenys dėl ciklo pasikeitimo tikslinami 0,7 %; nėra Graikijos, Suomijos ir ES 10 1995 m. duomenų; nėra Slovakijos ir Maltos 2004 m. duomenų)



3 lentelė: Rinkoje registruotų naujų automobilių sudėties tendencijos pagal kiekvieną asociaciją ir ES 15

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Pokytis 1995–2004 m. (2)
Benzinas	73,4 %	72,9 %	73,1 %	70,3 %	65,8 %	60,9 %	58,2 %	56,3 %	52,4 %	45,4 %	-28
Dyzelinas	24,0 %	24,3 %	24,3 %	27,0 %	31,0 %	35,8 %	39,4 %	43,6 %	47,5 %	51,9 %	27,9
Iš viso (3)	10241651	10811011	11226,009	11935533	12518260	12217744	12552498	11649782	11533323	11668101	13,9 %
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**2004 (4)**	**Pokytis 1995–2004 m. (2)**
Benzinas	82,1 %	82,1 %	83,2 %	81,6 %	80,4 %	80,8 %	79,1 %	77,3 %	71,8 %	65,6 %	-16,5
Dyzelinas	9,5 %	10,4 %	11,2 %	13,1 %	14,9 %	16,5 %	17,4 %	22,6 %	28,2 %	30,9 %	21,4
Iš viso (3)	1233975	1342144	1510818	1666816	1716048	1667987	1520,643	1501937	1703960	1843728	49,4 %
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**2004 (4)**	**Pokytis 1995–2004 m. (2)**
Benzinas	87,9 %	87,6 %	89,2 %	85,9 %	81,9 %	80,9 %	85,2 %	77,8 %	73,9 %	69,5 %	-18,4
Dyzelinas	1,6 %	1,8 %	2,3 %	6,1 %	7,4 %	8,3 %	13,9 %	22,0 %	26,1 %	26,4 %	24,8
Iš viso (3)	169060	236454	275453	373230	463724	491244	396792	325436	427341	589542	249 %
15ES (1)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**2004 (4)**	**Pokytis 1995–2004 m. (2)**
Benzinas	74,5 %	74,2 %	74,6 %	72,1 %	68,0 %	63,9 %	61,2 %	59,2 %	55,4 %	49,6 %	-24,9
Dyzelinas	22,2 %	22,4 %	22,3 %	24,7 %	28,4 %	32,6 %	36,4 %	40,7 %	44,4 %	48,1 %	25,9
Iš viso (3)	11644686	12389609	13012280	13975579	14698032	14376975	14469933	13477155	13664624	14101371	21,1 %

(1) Gamintojų, kurie nėra prisiėmę įsipareigojimų, į ES rinką tiekiami nauji keleiviniai automobiliai neturi didelės įtakos duomenims.

(2) Benziną ir dyzeliną naudojančių automobilių skaičiaus 1995–2004 m. pokytis rodo kiekvieną degalų rūšį naudojančių automobilių dalies pokytį, palyginti su visomis registruotomis transporto priemonėmis. Visų automobilių skaičiaus pokytis rodo visų registruotų automobilių skaičiaus padidėjimą ar sumažėjimą. Bendro automobilių skaičiaus pokytis rodo tuo laikotarpiu ES 15 pirmą kartą registruotų automobilių skaičiaus padidėjimą.

(3) Į bendrą skaičių įeina į statistinius duomenis neįtrauktos transporto priemonės ir transporto priemonės, naudojančias „kitas“ degalų rūšis.

(4) 2002 ir 2004 m. duomenis pateikiami oficialūs ES 15 duomenys.

PRIEDAS (SEC(2006….)

(1) ACEA įsipareigojimo dėl keleivinių automobilių išmetamųjų CO_2 dujų kiekio mažinimo vykdymo kontrolė (2004), Europos automobilių gamintojų asociacijos ir Komisijos tarnybų bendra ataskaita, 2005 11 25 galutinė redakcija.

(2) JAMA įsipareigojimo dėl keleivinių automobilių išmetamųjų CO_2 dujų kiekio mažinimo vykdymo kontrolė (2004), Japonijos automobilių gamintojų asociacijos ir Komisijos tarnybų bendra ataskaita, 2005 11 25 galutinė redakcija.

(3) KAMA įsipareigojimo dėl keleivinių automobilių išmetamųjų CO_2 dujų kiekio mažinimo vykdymo kontrolė (2004), Korėjos automobilių gamintojų asociacijos ir Komisijos tarnybų bendra ataskaita, 2005 11 25 galutinė redakcija.

Priedai pateikiami tik anglų kalba.