EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 24.8.2006
COM(2006) 463 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM

par Kopienas stratēģijas īstenošanu automobiļu radīto CO2 emisiju mazināšanai: sestais ikgadējais paziņojums par stratēģijas efektivitāti

{SEC(2006) 1078}

1. IEVADS

Kopienas stratēģija samazināt vieglo automobiļu radīto CO_2 emisiju un uzlabot degvielas ekonomiju[1] balstās uz trīs pīlāriem, tas ir, automobiļu ražošanas nozares apņemšanās uzlabot degvielas ekonomiju[2], automobiļu marķēšana atbilstīgi to spējai ekonomēt degvielu[3] un degvielas ekonomija veicināšanas nolūkos, izmantojot fiskālos pasākumus. Saskaņā ar Lēmuma 1753/2000/EK 9. pantu[4] Komisijas pienākums ir Eiropas Parlamentam un Padomei iesniegt ikgadējos ziņojumus par stratēģijas efektivitāti, kas balstīti uz monitoringa datiem[5], kurus tā saņem no dalībvalstīm.

Paziņojums pievēršas 2004. gadā veiktajam monitoringam un šajā gadā izveidotajiem pārskatiem: saskaņā ar savām saistībām *KAMA* izskatīja iespēju vēl vairāk samazināt CO_2 emisiju, lai *"turpinātu ceļu uz Kopienas izvirzīto mērķi 120 g CO_2/km 2012. gadā"* (*ACEA* un *JAMA* to jau paveica 2003. gadā, kā tas ir noteikts abu saistībās). Turklāt, saskaņā ar Lēmuma 1753/2000/EK 10. pantu, ikgadējā ziņojumā par *KAMA* starpposma mērķa gadu (2004.) ir jānorāda, vai *KAMA* sasniegtais samazinājums ir skaidrojams ar ražotāju īstenotajiem tehniskajiem pasākumiem vai arī citām norisēm, piemēram, izmaiņām patērētāju rīcībā (kas nav saistītas ar nozares īstenotajiem tehniskajiem pasākumiem). Un beidzot, KAMA brīvprātīgās saistības paredz apņemšanos, izmantojot 2004. gada datus, kopā ar Komisijas dienestiem izveidot "Vispārēju pārskatu" (kopīgi vispārējie pārskati ar *ACEA* un *JAMA* tika izveidoti, ņemot vērā 2003. gada datus, kā tas ir noteikts abu saistībās).

2. JAUNO AUTOMOBIĻU PARKA 2004. GADA VIDĒJĀS EMISIJAS VĒRTĒJUMS ES25

2.1. Automobiļu rūpniecības progress pildot savas saistības (ES15)

Stratēģijas pirmais un galvenais pīlārs, Eiropas, Japānas un Korejas automobiļu ražotāju asociāciju saistības, ir veidots, lai ES15[6] kopējās jauno vieglo automobiļu parka radītā CO_2 emisija līdz 2008. gadam (*ACEA*) vai attiecīgi līdz 2009. gadam (*JAMA* un *KAMA*) sasniegtu 140 CO_2/km[7]. Saistību mērķi ir galvenokārt īstenojami dažādus automobiļu parametrus ietekmējošas tehnoloģiskās attīstības ceļā, kā arī izmantojot ar šo attīstību saistītas izmaiņas tirgū.

---

1 COM(95) 689 galīgā redakcija un Padomes 25.6.1996. gada 25. jūnija secinājumi.

2 Saistības ir uzņēmušās Eiropas (Eiropas Automobiļu ražotāju asociācija-ACEA), Japānas (Japānas Automobiļu ražotāju asociācija-JAMA) un Korejas (Korejas Automobiļu ražotāju asociācija-KAMA) automobiļu ražotāju asociācijas.

3 Direktīva 1999/94/EK attiecībā uz patērētājiem domātas informācijas pieejamību par degvielas ekonomiju un CO_2 emisijām saistībā ar jaunu vieglo automobiļu tirdzniecību, OV L 12, 18.1.2000.

4 Lēmums 1753/2000/EK, ar ko izveido sistēmu jaunu vieglo automobiļu vidējās īpatnējās CO_2 emisijas monitoringam, OV L 202, 10.8.2000.

5 Informācija par Kopienas stratēģiju ir pieejama arī šajā tīmekļa vietnē: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

6 Tā kā saistības, saskaņā ar Eiropas Komisijas atzinumu 1999/2000, tika pieņemtas laikā, kad ES veidoja tikai 15 dalībvalstis, ģeogrāfiskā darbības joma attiecas tikai uz ES 15.

7 Noteikts saskaņā ar Direktīvu 93/116/EK ar grozījumiem.

2.1.1. Automobiļu ražotāju trīs asociāciju kopējais progress 2004. gadā

Ikgadējie kopējie monitoringa ziņojumi ir sastādīti un saskaņoti starp Komisijas dienestiem un trim automobiļu ražotāju asociācijām, pēc tam tos pievienojot šim paziņojumam. Galvenie rezultāti ziņošanas periodā no 1995. līdz 2004. gadam (skatīt arī 1. tabulu):

– 2004. gadā *ACEA* jauno automobiļu parka radītā vidējā īpatnējā CO_2 emisija bija 161 g CO_2/km, tādējādi izvirzot šo asociāciju līderpozīcijā, savukārt *KAMA* bija sasniegusi 168 g CO_2/km, bet *JAMA* - 170 g CO_2/km[8] (skatīt tabulu 1. pielikumā). Salīdzinot ar 1995. gadu, vidējā specifiskā CO_2 emisija bija samazinājusies par 24 g CO_2/km, jeb 13% *ACEA*, 26 g CO_2/km, jeb 13,3% *JAMA*, un 29 g CO_2/km, jeb14,7 % *KAMA*;

– Salīdzinot ar 2003. gadu, visu triju asociāciju ražoto un jaunu ES tirgū reģistrēto automobiļu radītā vidējā īpatnējā CO_2 emisija 2004. gadā bija samazinājusies: *ACEA* par apmēram 1,2 %, *JAMA* par apmēram 1,0 % un *KAMA* par apmēram 6,1 %. Kopš 1995. gada ar dīzeļdegvielu darbināmo vieglo automobiļu degvielas izmantošanas efektivitāte uzlabojās vairāk nekā ar benzīnu darbināmiem automobiļiem, un, ņemot vērā arī pastāvīgo ar dīzeļdegvielu darbināmu automobiļu īpatsvara pieaugumu ES15 jauno vieglo automobiļu tirgū, tas būtiski veicināja līdz šim sasniegto kopējo progresu (skatīt. 3. tabulu)[9]. Šī tendence aicina vēl vairāk samazināt ar dīzeļdegvielu darbināmu vieglo automobiļu radīto atmosfēras piesārņojumu, kā Komisija ir ierosinājusi nesenajā EURO5 priekšlikumā[10];

– *ACEA* un *JAMA* 2004. gadā ir nepārtraukti samazinājušas CO_2 emisiju, lai gan to esošais sniegums nesasniedz ikgadējo tempu samazināšanās saistību pirmajos gados. *ACEA* jau 2000. gadā sasniedza 2003. gadam paredzētos starpposma rezultātus, un kopš 2003. gada tās rezultāti atrodas zemāk par intervāla zemāko robežu. *JAMA* starpposma mērķa intervālā atrodas kopš 2002. gada. *KAMA* ir īstenojusi nozīmīgu progresu, 2004. gadā sasniedzot starpposma mērķa intervālu, kas atbilst 165-170 g CO_2/km;

– Lai sasniegtu galīgo mērķi 140 g CO_2/km, ir nepieciešami būtiski papildus pasākumi, lai visās trijās asociācijās paātrinātu ikgadējo samazināšanās tempu. Pieņemot, ka visa perioda laikā no 1995. gada līdz 2008. vai 2009. gadam samazināšanās ātrums ir nemainīgs, CO_2 emisijai būtu jāmazinās par apmēram 3,5 CO_2/km gadā, kas atbilst 2% gadā. Atlikušajos gados līdz 2008./2009. gadam CO_2 emisija ik gadu ir jāsamazina par 3,3% - *ACEA*, 3,5 % - *JAMA* un 3,3% - *KAMA*. Jau sākumā tika plānots, ka ikgadējie samazināšanās tempi pēdējos gados pieaugs. Tomēr ir jāuzsver, ka vēl veicamais uzdevums, ko izsaka katra gada nepieciešamajā sniegumā, 2004. gadā ir vēl vairāk pieaudzis (skatīt 2. tabulu). Tas rada bažas. Komisija turpinās veikt rūpīgu monitoringu attiecībā uz visu asociāciju sasniegumiem, tām pildot savas saistības.

---

8 Kopš 2001. gada iekļautie dati ir koriģēti par 0,7%, lai ņemtu vērā izmaiņas izmēģinājumu ciklā.

9 Fiskālo iniciatīvu ietekme attiecībā uz dīzeļdegvielu lielākajā daļā dalībvalstu arī veicināja transportlīdzekļu ar dīzeļdegvielas dzinēju īpatsvara pieaugumu un ar to saistīto CO_2 emisiju vidējo rādītāju samazināšanos.

10 COM(2005) 683 galīgā redakcija.

2004. gadā, salīdzinot ar 1995. gadā un tam sekojošajos gados līmeni (skatīt pielikuma 1. attēlu), kopējā vidējā jauno reģistrēto automobiļu radītā CO_2 emisija bija pazeminājusies visās piecpadsmit dalībvalstīs. Tomēr samazinājums katrā valstī atšķiras[11].

2.1.2. KAMA "Vispārējais pārskats" un darbs saskaņā ar Lēmuma 1753/2000/EK 10. pantu.

Brīvprātīgajās saistībās samazināt jauno vieglo automobiļu radīto CO_2 emisiju ir iekļauts pienākums izveidot *"Vispārējo pārskatu"*, kas būs balstīts uz 2003. gada datiem -ACEA un JAMA, kā arī 2004. gada datiem – KAMA. Vispārējā pārskatā ir jāpievēršas "*CO_2* emisijas samazināšanas rezultātiem līdz 2003./2004. kalendārajam gadam, to ieskaitot, arī salīdzinot tā gada automobiļu parka vidējos rādītājus ar paredzēto mērķa vērtību." Turklāt nepieciešams ņemt vērā sākotnējos plānus, ka *"CO_2 emisijas samazināšanās nebūs lineāra - procesa ātrums būs būtiski atkarīgs no tā, cik pieejama tirgū attiecīgajā brīdī būs nepieciešamā degviela, kā arī no jaunu tehnoloģiju un produktu rašanās un iespiešanās tirgū. "Tādēļ samazināšanās tempam vajadzētu iesākumā būt relatīvi lēnam, lai pēc tam pieaugtu."*

Dažu šo jautājumu izskatīšana ir paredzēta arī Lēmuma 1753/2000/EK 10. pantā, kas pieprasa, lai: *"....Ziņojumos starpposma mērķa gadiem un pēdējiem mērķa gadiem būs norādīts, vai samazinājums ir panākts tehnisko pasākumu dēļ, ko veikuši ražotāji, vai citu pasākumu dēļ, piemēram, izmaiņas patērētāju uzvedībā."*

Tā kā, saskaņā ar "Vispārējo uzraudzību" un 10. pantu, veicamie vērtējumi, daļēji pārklājās, Komisija un asociācijas ir savus spēkus apvienojušas. Iepriekšējais ikgadējais paziņojums[12], pievērsās *ACEA* un *JAMA* 2003. gada "vispārējiem pārskatiem" un saistītajiem vērtējumiem saskaņā ar 10. pantu. Šis paziņojums ir veltīts tikai KAMA 2004. gada pārskatam, īpašu uzmanību pievēršot būtiskajiem jautājumiem:

(1) Vai bija šķēršļi, kas KAMA kavēja pildīt savas saistības vai arī neļāva nodrošināt nepieciešamo sniegumu?

(2) Vai ir bijuši citi faktori, izņemot tehnoloģisko attīstību, kas ļāva samazināt jauno vieglo automobiļu īpatnējo CO_2 emisiju?

Atbilde uz šiem jautājumiem ir būtiski svarīga, lai izlemtu, vai laikā līdz 2004. gadam (ieskaitot) konstatētā CO_2 samazināšanās ir visā savā pilnībā uzskatāma par saistību izpildes rezultātu.

Kopējā vērtēšana ļauj secināt (detalizēti secinājumi ir pievienoti kopējam ar KAMA sastādītam ziņojumam), ka CO_2 emisijas samazinājums galvenokārt tika sasniegts, pateicoties tehnoloģijas attīstībai, visi KAMA CO_2 saistībām piemērojamie pasākumi un pieņēmumi, kā arī vide, kurā darbojās tās locekļi, nav kavējuši KAMA izpildīt savas saistības. Kopsavilkumā KAMA un Komisija secināja, ka KAMA laikā no 1995. gadam līdz 2004. gadam ir izpildījusi visus savās saistībās uzskaitītos pienākumus. Par spīti sarežģītai ekonomiskajai situācijai saistību perioda pirmajos gados, Korejas automobiļu rūpniecība ir veicinājusi ES stratēģijas CO_2 emisijas samazināšanai pildīšanu, kā arī saistībās minētos Kioto izvirzītos CO_2 samazināšanas mērķus.

---

[11] Nav iespējams sniegt datus par Grieķiju un Somiju 1995. gadā, jo šie dati nav pieejami.

[12] COM(2005) 269 galīgā redakcija.

Šie dati izgaismo arī vēl vienu stratēģijas ieviešanas aspektu: to, cik ierobežota pagaidām ir saskaņā ar abiem pārējiem pīlāriem – marķēšanu un fiskālajiem pasākumiem – paveiktā ietekme (skatīt attiecīgi 3. un 4.punktu).

2.1.3. KAMA pārskats par iespēju vēl vairāk tuvoties Kopienas izvirzītāja mērķa sasniegšanai par 120 g CO_2/km

Saskaņā ar saistībām, KAMA 2004. gada decembrī iesniedza informāciju par rezultātiem, kas tika īstenoti, "*pētot iespēju vēl vairāk samazināt CO_2 emisiju, lai turpinātu virzību ceļā uz Kopienas mērķi 2012. gadā sasniegt 120 g CO_2/km".* Savos secinājumos KAMA apgalvo, ka tehnisko potenciālu, lai 2012. gadā sasniegtu Kopienas mērķi 120 g CO_2/km, var realizēt, apvienojot turpmāku esošo tehnoloģiju attīstību ar būtisku hibrīdautomobiļu īpatsvara pieaugumu (25,3 %), bet uzsver, ka tas būs pārmērīgs finansiāls slogs gan KAMA, gan patērētājiem. KAMA uzskata, ka Kopienas mērķiem atbilstīga CO_2 samazināšana varētu tikt īstenota izmaksu ziņā efektīvākā veidā, izmantojot integrētu pieeju, kas paredzētu automobiļu ražotāju un citu iesaistīto pušu, tai skaitā naftas/benzīna piegādātāju, valsts amatpersonu, autovadītāju utt. dalību.

Piemēram, papildus stratēģijas trīs pīlāriem, Kopienas ieceres par vieglo un vieglo kravas automobiļu radītās CO_2 emisijas samazināšanu īstenošanu varētu veicināt, arī izmantojot vairākas citas iespējas. Ņemot vērā šos secinājumus, kā arī secinājumus, kurus *ACEA* un *JAMA* iesniedza 2003. gadā, Komisija ir nolēmusi 2005.-2006. gadā pārskatīt Kopienas stratēģiju par vieglo un vieglo kravas automobiļu radītās CO_2 emisijas samazināšanu. Ņemot vērā Kopienas esošo mērķi par to, ka jauno automobiļu parka vidējai CO_2 emisijai ir jābūt 120 g/km, Komisija pārskatīs ietekmes novērtējumu, kā arī darbu ar CARS21 augsta līmeņa grupu un pieejamās iespējas vieglo un vieglo kravas automobiļu radītās CO_2 emisijas turpmākai samazināšanai. Šī pārskatīšana tiks veikta Eiropas Klimata izmaiņu programmas ietvaros. Komisija vēlas iesniegt Eiropas Parlamentam un Padomei paziņojumu par pārskatīto stratēģiju 2006. gada otrajā pusē.

2.2. Vidējā jauno automobiļu parka radītā CO_2 emisija ES25 2004. gadā

Atsevišķi no 2004. gadā veiktā kopīgā monitoringa un pēc ES paplašināšanās 2004. gadā datus par jauno automobiļu parka radīto vidējo CO_2 emisiju pirmo reizi darīja zināmus lielākā daļa jauno dalībvalstu (Slovākija un Malta neiesniedza 2004. gada datus). Tabulā ir attēlots stāvoklis ES15, ES10 un ES 25:

	ES 15 2004. gada monitoringa dati		**ES 10 2004. gada monitoringa dati[13]**		**ES 25 2004. gada monitoringa dati[13]**	
Degviela	Reģistrēts	g CO_2/km	Reģistrēts	g CO_2/km	Reģistrēts	g CO_2/km
benzīns	7.001.245	170	533.665	158	7 534 910	169
dīzeļdegviela	6.787.834	155	168.284	151	6 956 118	155
benzīns+ dīzeļdegviela	13.789.079	**163**	701.949	**156**	14 491 028	**162**

[13] COM(2005) 269 galīgā redakcija.

Ievērības cienīgs ir fakts, ka ES10 vidējais CO_2 līmenis ir par apmēram 4% zemāks, nekā ES15, un kopējais ES10 reģistrēto automobiļu skaits atbilst tikai apmēram 5% no ES15 reģistrēto automobiļu skaita. Turklāt, lai gan ar dīzeļdegvielu darbināmo automobiļu īpatsvars no jauna reģistrēto automobiļu grupā sastāda 50%, ES10[13] šis īpatsvars ir tikai 25%.

2.3. Datu kvalitāte

"Monitoringa" Lēmumu 1753/2000/EK 2000. gada 30. augustā pieņēma Eiropas Parlaments un Padome. Saskaņā ar šo lēmumu sākot ar 2002. gadu iegūtie dati tiek izmantoti kā oficiālie dati brīvprātīgo saistību monitoringā. Iepriekš monitoringam tika izmantoti asociāciju iesniegtie dati.

Pāreja no asociācijas datu kopuma uz tomēr pilnībā neatbilstošajām ES oficiālajām datu sērijām arī radīja nelielas pretrunas. Iepriekšējo gadu laikā tika īstenots darbs, lai konstatētu novēroto atšķirību cēloni un uzlabotu datu kvalitāti. Kopumā trīs asociācijas uzskata ES15 datus par apmierinošiem un, ka atšķirība no ražotāju iesniegtajiem datiem nav liela. Darbs ar dalībvalstīm, lai uzlabotu datu kvalitāti tiks turpināts, lai vēl vairāk uzlabotu to precizitāti un uzskatāmību ES15 un ES25.

3. DIREKTĪVAS 1999/94/EK ĪSTENOŠANA

Visas dalībvalstis ir darījušas zināmus pasākumus, kas ir saistīti ar Direktīvas 1999/94/EK[14] ieviešanu un attiecas uz to, kāda ir, pārdodot jaunus vieglos automobiļus, patērētājiem domātas informācijas pieejamība par degvielas ekonomiju un CO_2 emisiju. Kas attiecas uz Komisijas Direktīvas 2003/73/EK īstenošanu, Austrija un Grieķija vēl nav darījušas zināmus saistītos pasākumus. Balstoties uz dalībvalstu ziņojumiem par Direktīvas 1999/94/EK īstenošanu, 2004. gadā tika veikts Komisijai domāts pētījums[15] ar mērķi novērtēt šo normatīvo aktu efektivitāti un iespējas uzlabot situāciju. Šī pētījuma rezultāti, kurus ieinteresētajām pusēm darīja zināmus 2005. gada sākumā, parādīja, ka direktīvas vispārējā efektivitāte acīm redzot ir zema, jo nav novērojama būtiska ietekme uz patērētāju lēmumiem. Pati daudzsološākā no iespējām uzlabot spēkā esošos tiesību aktus ar mērķi palielināt patērētāju izpratni par degvielas izmantošanas efektivitāti un CO_2 emisiju ir saistīta ar energoefektivitātes klašu norādīšanu uz marķējuma, kā arī turpmāku tā dizaina harmonizēšanu.

Ņemot vērā šo vērtējumu, kā arī īstenojot stratēģiju par vieglo un vieglo kravas automobiļu radītās CO_2 emisijas samazināšanu, Komisija 2006. gadā novērtēs nepieciešamību ieviest grozījumus, lai uzlabotu direktīvas efektivitāti.

---

14 OJ L 12, 18.1.2004, lpp. 16.

15 *"Pētījums par to, cik efektīva ir Direktīvas 1999/94/EK attiecībā uz patērētājiem domātas informācijas pieejamību par degvielas ekonomiju un CO_2 emisijām saistībā ar jaunu vieglo automobiļu tirdzniecību"* ADAC Eiropas Komisijas, galīgais ziņojums, 2005. gada marts, lejupielādējams http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_directive.htm

4. DARBS PIE FISKĀLAJIEM PASĀKUMIEM

2002. gadā Komisija pieņēma Paziņojumu[16] par pasažieru automobiļu aplikšanu ar nodokļiem Eiropas Savienībā. Paziņojumā tika izklāstītas vairākas nākotnē izmantojamas politiskas pieejas, un tam sekoja plašas konsultācijas ar dalībvalstīm, Eiropas Parlamentu, automobiļu ražotājiem un citām būtiski svarīgām iesaistītām pusēm. Pēc šīm konsultācijām Komisija 2005. gada jūlijā pieņēma ieteikumu direktīvai[17] par vieglo automobiļu nodokļiem, dokumentā *inter alia* izvirzot prasību dalībvalstīm, kurās pastāv šādi nodokļi, savos aprēķinos iekļaut CO_2 emisijas elementu, tā, lai veicinātu degvielu efektīvi izmantojošu automobiļu iegādi.

5. CITI SAISTĪTIE PASĀKUMI

Vides Padome savos 2000. gada 10. oktobra secinājumos pieprasīja, lai Komisija veiktu pētījumu par to, kā samazināt siltumnīcas efekta gāzu emisiju no vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (arī "N1" transportlīdzekļi[18]) un vieglos automobiļos izmantotajām gaisa kondicionēšanas sistēmām[19].

Kas attiecas uz N1 transportlīdzekļiem, Direktīva 2004/3/EK[20] pieprasa noteikt CO_2 emisiju, kā arī nodrošināt attiecīgo informāciju par šīs kategorijas transportlīdzekļiem. Turklāt Komisija sagātavo līgumu par tādiem pasākumiem, kas ļautu samazināt CO_2 emisiju no N1 transportlīdzekļiem[21]. Kas attiecas uz automobiļu gaisa kondicionēšanu, Komisija arī sagatavo līgumu ar mērķi izstrādāt mērījumu procedūru, lai izvērtētu gaisa kondicionēšanas sistēmas ietekmi uz degvielas patēriņu[22].

Komisija potenciālo N1 transportlīdzekļu un automobiļu gaisa kondicionētāju izdalīto siltumnīcas efekta gāzu samazināšanos izskatīs īstenojot integrēto pieeju ar mērķi pārskatīt stratēģiju par vieglo un vieglo kravas automobiļu radīto CO_2 emisiju(skatīt 2.1.3).

---

16 COM(2002) 431 galīgā redakcija.

17 COM(2005) 261 galīgā redakcija.

18 N1 transportlīdzekļi ir definēti, kā transportlīdzekļi, kurus izmanto preču pārvadāšanai un kuru masa nepārsniedz 3,5 tonnas.

19 Vides Padome 2000. gada 10. oktobrī secināja, ka:
-transporta politikas jomā Padome pieprasa, lai Komisija izpētītu un sagatavotu pasākumus šādās jomās, ņemot vērā transporta nozares radītās emisijas pieaugumu, kā arī nepieciešamību atspoguļot katra transporta veida sociālās un vides izmaksas, kā tas ir uzsvērts ziņojumā Helsinki Eiropas Padomei
-*transportlīdzekļu radītās CO_2 emisijas samazināšana, īpaši tās, ko rada vieglie automobiļi*
-visu siltumnīcas efekta gāzu samazināšana no automobiļu gaisa kondicionēšanas sistēmām."

20 Direktīva 2004/3/EC ar ko groza Padomes Direktīvu 70/156/EEK un 80/1268/EEK attiecībā uz oglekļa dioksīda emisijas mērījumiem un degvielas patēriņu N1 kategorijas transportlīdzekļiem, OV L 49, 19.2.2004, p. 36.

21 "N1 transportlīdzekļu radītās *CO_2* emisijas noteikšana un pasākumu sagatavošana tās samazināšanai "Eiropas Komisijas TNO, 2004. gada decembris, pieejams: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_9482_final%20report.pdf

22 "Development of a procedure for the determination of the additional fuel consumption of passenger cars (M1 vehicles) due to the use of mobile air conditioning equipment", TNO Eiropas Komisijai, 2005. gada jūlijs, ir pieejams: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_16174.pdf

6. SECINĀJUMI

Kopiena savu stratēģiju, kā samazināt vieglo pasažieru automobiļu radīto CO_2 emisiju un uzlabot degvielas ekonomiju, ir veltījusi tam, lai Kopienā no jauna reģistrēto automobiļu radītā īpatnēja CO_2 emisija būtu 120 g CO_2/km. ES 15 vidējais līmenis 2004. gadā bija 163 g CO_2/km[23], salīdzinot ar 186 g CO_2/km 1995.gadā , tas ir Kopienas stratēģijas atsauces gadā – tātad apmēram par 12, 4% mazāk. "Vispārējā pārskata" ietvaros un saskaņā ar Lēmuma 1753/2000/EK 10. pantu īstenotā vērtēšana, parāda, ka *ACEA*, *JAMA* un *KAMA* laikā no 1998. gada līdz 2004. gadam ir izpildījušas visus savās saistībās izklāstītos pienākumus. Automobiļu rūpniecība šādi ir sniegusi vērā ņemamu ieguldījumu nozarē, lai tiktu īstenota ES stratēģija par siltumnīcas efekta gāzu samazināšanu, kā arī palīdzējusi izpildīt tās saskaņā ar Kjoto protokolu uzliktām saistībām.

Lai sasniegtu saistību galīgo mērķi (140 g CO_2/km), visām trijām asociācijām ir būtiski jāintensificē savu darbību. Ņemot vērā pievienotos kopīgos ziņojumus, Komisija atzīst, ka visas trīs asociācijas ir no jauna apliecinājušas savu apņemšanos darīt visu iespējamo, lai izpildītu savas saistības. Tomēr, lai gan saistību periods tuvojas beigām, *ACEA* un *JAMA* nespēja sniegt stingrākus apliecinājumus, kā iepriekš tam, ka tās līdz 2008. gadam (*ACEA*) vai 2009. gadam (*JAMA*) sasniegs 140 g CO_2/km; KAMA ir sasniegusi būtisku samazinājumu 2004. gadā un apstiprinājusi, ka nav ne mazākā iemesla šaubīties par tās nespēju izpildīt savas saistības[24]. Komisija uzsver to, cik svarīgi automobiļu rūpniecībai ir sasniegt 140 g CO_2/km mērķi, ko Komisija uzskata par īstenojamu un kuru nozare apņēmās sasniegt. Turklāt tā atgādina par nepieciešamību turpināt pētīt, izstrādāt un attīstīt daudz efektīvākus vieglajiem un vieglajiem kravas automobiļiem domātus dzinējus un palīgsistēmas (ieskaitot automobiļu gaisa kondicionēšanu), tādējādi samazinot izmaksas un uzlabojot sniegumu, ieskaitot kopējo efektivitāti un izturību.

ACEA, JAMA un *KAMA* iesniegtajos secinājumos[25], kas bija veltīti to pārskatiem par iespēju turpināt virzību uz Kopienas 2012. gadam izvirzīto mērķi 120 g CO_2/km sasniegšanai, norādīts, ka asociācijas uzskata par vajadzīgu integrētu pieeju, nevis tādu, kas pievēršas tikai automobiļu tehnoloģijām. Pēc asociāciju domām koncentrēšanās uz automobiļu tehnoloģijām būtiski iedragātu Eiropas automobiļu ražošanas nozares konkurētspēju un finansiālo dzīvotspēju un vājinātu ES ekonomiku (ACEA).

Komisija ir izlēmusi 2005. –2006. gadā pārskatīt Kopienas stratēģiju par vieglo un vieglo kravas automobiļu radīto CO_2 emisiju. Saistībā ar Komisijas mērķi 120 g CO_2/km Komisija, atkarībā no ietekmes novērtējuma, kā arī ņemot vērā CARS21 augsta līmeņa grupas darbu, izskatīs iespējas, tostarp regulatīvās, vēl vairāk samazināt vieglo un vieglo kravas automobiļu radīto CO_2 emisiju. Tas tiks izdarīts Eiropas Klimata pārmaiņu ietvaros, turklāt Komisija ir iecerējusi 2006. gada otrajā pusē Eiropas Parlamentam un Padomei iesniegt ziņojumu par pārskatīto stratēģiju.

---

23 Skaitlis izriet no ES oficiālajiem datiem

24 Jāatceras, ka Padome aicināja Komisiju *"...nekavējoties iesniegt ieteikumus, tai skaitā juridiskus ieteikumus, tiklīdz, ņemot vērā monitoringa rezultātus un pēc konsultācijām ar asociācijām, kļūst skaidrs, ka viena vai vairākas asociācijas nepildīs savas saistības"* (Padomes 1999. gada oktobra secinājumi).

25 ACEA un JAMA 2003. gada dati, KAMA 2004. gada dati

Pielikums

1. tabula: Katras asociācijas un ES 15 vidējā īpatnējā jauno pasažieru automobiļu radītā CO_2 emisija, atbilstīgi katram degvielas veidam

	g CO_2/km										
	1995	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001(3)**	**2002(3)**	**2003(3)**	**2004(3)**	**Izmaiņas 95/04 [%]**
ACEA											
Benzīns	188	186	183	182	180	177	172	172	171	170	-9.6 %
Dīzeļdegviela	176	174	172	167	161	157	153	155	154	153	-13.1 %
Visi degvielas veidi(1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**165**	**165**	**163**	**161**	**-13 %**
JAMA											
Benzīns	191	187	184	184	181	177	174	172	170	171	-10.5 %
Dīzeļdegviela	239	235	222	221	221	213	198	180	177	170	-28.9 %
Visi degvielas veidi(1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**178**	**174**	**172**	**170**	**-13.3 %**
KAMA											
Benzīns	195	197	201	198	189	185	179	178	171	160	-17.9 %
Dīzeļdegviela	309	274	246	248	253	245	234	203	201	189	-38.8 %
Visi degvielas veidi(1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**187**	**183**	**179**	**168**	**-14.7 %**
ES-15 (2)											
Benzīns	189	186	184	182	180	178	173	172	171	170	-10.1 %
Dīzeļdegviela	179	178	175	171	165	163	156	157	157	155	-13.4 %
Visi degvielas veidi(1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**167**	**166**	**164**	**163**	**-12.4 %**

(1) Tikai automobiļiem ar benzīna vai dīzeļdegvielas dzinējiem, tiek uzskatīts, ka citas degvielas un statistiski neidentificētie transportlīdzekļi nespēj būtiski ietekmēt šīs vidējās vērtības.
(2) Jauni viegli automobiļi, kurus ES15 tirgū ir laiduši saistībām nepakļauti ražotāji, ES15 vidējos radītājus būtiski neietekmēs.
(3) 2001.-2004. gada dati ir koriģēti par 0,7%, lai ņemtu vērā izmaiņas darbības ciklā. 2002. –2004. gadam ir izmantoti ES15 oficiālie dati.

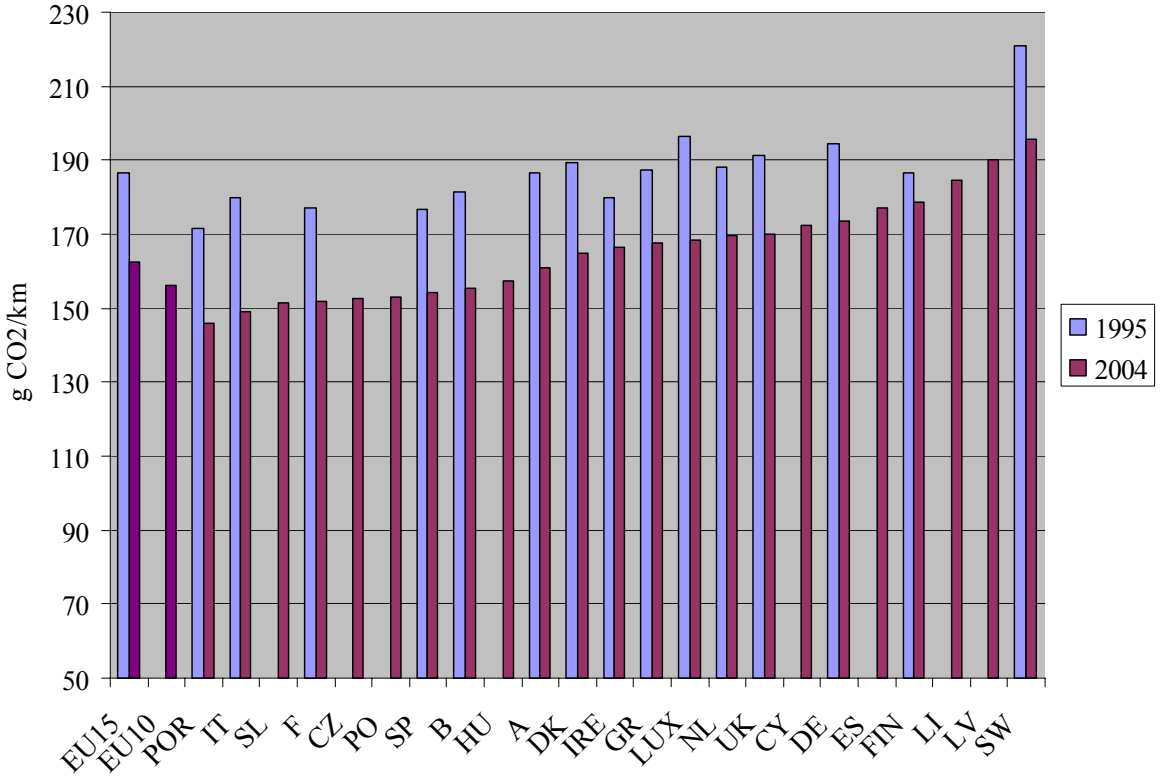
N.B.: Šajā ziņojumā sniegtajos *ACEA* datos ir iekļauts Rover/MG. Tomēr, tā kā Rover/MG, uz kuru, kā daļu BMW, iesākumā tika attiecinātas saistības, vairs neietilpst *ACEA*, *ACEA* ir paziņojusi, ka asociācija turpmāk vairs nevar uzņemties atbildību par Rover panākumiem CO_2 emisijas samazināšanas jomā līdz 2008.gadam.

2. tabula: ceļā uz 140 g CO_2/km 2008./2009. gadā

	ES15		Veicamais darbs 140 g CO_2/km mērķa īstenošanai			
			Kopā		Gadā	
	1995* CO_2 (g/km)	2004** CO_2 (g/km)	% no 2004.gada līdz 2008./2009. gadam	g CO_2/km no 2004.gada līdz 2008./2009.gadam	% no 2004. gada līdz 2008./2009. gadam	g CO_2/km no 2004.gada līdz 2008./2009. gadam
ACEA visi degvielas veidi	**185**	**161**	13	21	3.3	5.3
JAMA visi degvielas veidi	**196**	**170**	17.6	30	3.5	6
KAMA visi degvielas veidi	**197**	**168**	16.6	28	3.3	5.6

**1995. gada skaitļi izriet no asociāciju datiem; ** 2004. gada skaitļi izriet no ES15 oficiālajiem datiem*

1. attēls: Vidējā īpatnējā jaunu vieglo automobiļu radītā CO_2 emisija ES15, ES10 un dalībvalstīs no 1995. līdz 2004. gadam (vidējās svērtās vērtības izriet no datiem par dīzeļdegvielu un benzīnu izmantojošiem automobiļiem; 1995. gada dati ir asociācijas iesniegtie; 2004. gada oficiālie ES dati ir koriģēti par 0,7%, lai pielāgotos cikla izmaiņām; nav pieejami 1995. gada dati par stāvokli Grieķijā, Somijā un ES 10; nav datu par 2004. gada stāvokli Slovākijā un Maltā)



3. tabula: Tirgū no jauna reģistrēto automobiļu attiecības katrai asociācijai un ES15

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Izmaiņas "95-04" (2)
Benzīns	73.4%	72.9%	73.1%	70.3%	65.8%	60.9%	58.2%	56.3%	52.4%	45.4%	-28
Dīzeļdegviela	24.0%	24.3%	24.3%	27.0%	31.0%	35.8%	39.4%	43.6%	47.5%	51.9%	27.9
Kopā (3)	10,241,651	10,811,011	11,226,009	11,935,533	12,518,260	12,217,744	12,552,498	11,649,782	11,533,323	11,668,101	13.9%
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**2004 (4)**	**Izmaiņas "95-04" (2)**
Benzīns	82.1%	82.1%	83.2%	81.6%	80.4%	80.8%	79.1%	77.3%	71.8%	65.6%	-16.5
Dīzeļdegviela	9.5%	10.4%	11.2%	13.1%	14.9%	16.5%	17.4%	22.6%	28.2%	30.9%	21.4
Kopā (3)	1,233,975	1,342,144	1,510,818	1,666,816	1,716,048	1,667,987	1,520,643	1,501,937	1,703,960	1,843,728	49.4%
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**2004 (4)**	**Izmaiņas "95-04" (2)**
Benzīns	87.9%	87.6%	89.2%	85.9%	81.9%	80.9%	85.2%	77.8%	73.9%	69.5%	-18.4
Dīzeļdegviela	1.6%	1.8%	2.3%	6.1%	7.4%	8.3%	13.9%	22.0%	26.1%	26.4%	24.8
Kopā (3)	169,060	236,454	275,453	373,230	463,724	491,244	396,792	325,436	427,341	589,542	249%
ES-15 (1)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**2004 (4)**	**Izmaiņas "95-04" (2)**
Benzīns	74.5%	74.2%	74.6%	72.1%	68.0%	63.9%	61.2%	59.2%	55.4%	49.6%	-24.9
Dīzeļdegviela	22.2%	22.4%	22.3%	24.7%	28.4%	32.6%	36.4%	40.7%	44.4%	48.1%	25.9
Kopā (3)	11,644,686	12,389,609	13,012,280	13,975,579	14,698,032	14,376,975	14,469,933	13,477,155	13,664,624	14,101,371	21.1%

(1) ES tirgū laistie jaunie vieglie automobiļi, kas nepakļaujas saistībām, rezultātus būtiski ietekmēt nespēj.

(2) Tas, kā laikā no 1995. gadam līdz 2004. gadam ir mainījies automobiļu ar benzīna dzinējiem un automobiļu ar dīzeļdegvielas dzinējiem skaits, parāda, kā ir mainījies katra degvielas veida īpatsvars kopējā skaitā. Izmaiņas automobiļu kopējā skaitā ir no jauna reģistrēto automobiļu skaita kopējais pieaugums vai kritums. Automobiļu kopējā skaita izmaiņa norāda, kā šī perioda laikā ES-15 ir pieaugusi jauno automobiļu reģistrācija.

(3) Kopējos datos ir iekļauti statistiski neidentificēti transportlīdzekļi un transportlīdzekļi, kas izmanto "citus degvielas veidus".

(4) 2002.-2004. gadam ir izmantoti ES15 oficiālie dati

PIELIKUMS (SEC(2006) 1078)

(1) Kontrolējot *ACEA* apņemšanos samazināt pasažieru automobiļu radīto CO_2 emisiju (2004. gads), Eiropas Automobiļu ražotāju asociācijas un Komisijas dienestu kopīgais paziņojums, galīgā versija 25.11.2005.

(2) Kontrolējot *JAMA* apņemšanos samazināt vieglo automobiļu radīto CO_2 emisiju (2004. gads), Japānas Automobiļu ražotāju asociācijas un Komisijas dienestu kopīgais paziņojums, galīgā versija 25.11.2005.

(3) Kontrolējot *KAMA* apņemšanos samazināt pasažieru automobiļu radīto CO_2 emisiju (2004. gads), Korejas Automobiļu ražotāju asociācijas un Komisijas dienestu kopīgais paziņojums, galīgā versija 25.11.2005.

Pielikumi ir pieejami tikai angļu valodā