



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 24.8.2006
KOM(2006) 463 lõplik

KOMISJONI TEATIS NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

**Ühenduse strateegia rakendamine autode süsinikdioksiidi heitmete
vähendamiseks: kuues iga-aastane teatis strateegia tõhususe kohta**

{SEK(2006) 1078}

1. SISSEJUHATUS

Ühenduse strateegia sõiduautode süsinikdioksiidi heite vähendamiseks ja kütusesäästu suurendamiseks¹ põhineb kolmel sambal, nimelt autotööstuse kohustusel suurendada kütusesäästlikkust,² autode kütusesäästu märgistamisel³ ning autode kütusesäästlikkuse edendamisel fiskaalmeetmete kaudu. Otsuse 1753/2000/EÜ⁴ artikli 9 kohaselt kohustub komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aastaaruandeid strateegia tõhususe kohta, tuginedes liikmesriikide esitatud seireandmetele.⁵

Käesolev teatis käsitleb 2004. aasta seiret ja ülevaateid, mis koostati selle aasta vältel: kooskõlas võetud kohustusega vaatas KAMA läbi täiendavad süsinikdioksiidi heite vähendamise võimalused, „et läheneda ühenduse eesmärgile vähendada 2012. aastaks süsinikdioksiidi heide tasemeni 120 g CO₂ / km“ (ACEA ja JAMA olid seda juba teinud 2003. aastal, nagu on ette nähtud nende võetud kohustustes). Lisaks peaks KAMA vahe-eesmärki (2004) käsitlev iga-aastane teatis otsuse 1753/2000 artikli 10 kohaselt osutama, kas KAMA saavutatud vähendused tulenevad tootjate võetud tehnilistest meetmetest või muudest põhjustest, nagu muutused tarbijate käitumises (ei ole seotud tööstuse võetud tehniliste meetmetega). Lisaks muule peab KAMA oma vabatahtlikult võetud kohustuse raames koos komisjoni talitustega 2004. aasta andmete põhjal meetmed põhjalikult läbi vaatama (ühised põhjalikud meetmete läbivaatamised toimusid ACEA ja JAMAg 2003. aasta andmete põhjal, nagu on nende kohustustega ette nähtud).

2. UUTE AUTODE KESKMISE SÜSINIKDIOKSIIDI HEITE MUUTUMINE EL 25s 2004. AASTAL

2.1. Autotööstuse edusammud kohustuste täitmisel (EL 15)

Strateegia esimese ja tähtsaima sambana on Euroopa, Jaapani ja Korea autotootjate liitude kohustuste eesmärk saavutada kogu EL 15s⁶ uute sõiduautode keskmiseks süsinikdioksiidi heiteks 140 g CO₂ / km⁷ 2008. aastaks (ACEA) või 2009. aastaks (JAMA ja KAMA). Kohustuste eesmärgid tuleb peaaegselt saavutada autode omadusi muutva tehnoloogia arengu ja sellega seotud turumuutuste kaudu.

¹ KOM(95) 689 lõplik ja nõukogu järeldused 25.6.1996.

² Kohustusi on võtnud Euroopa (Euroopa Autotootjate Liit – ACEA), Jaapani (Jaapani Autotootjate Liit – JAMA) ja Korea (Korea Autotootjate Liit – KAMA) autotootjate liidud.

³ Direktiiv 1999/94/EÜ, milles käsitletakse kütusesäästuga ja süsinikdioksiidi heitega seotud andmete tarbijale kättesaadavust uute sõiduautode turustamisel. EÜT L 12, 18.1.2000.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus 1753/2000/EÜ, millega kehtestatakse uute sõiduautode keskmiste süsinikdioksiidi eriheite seire kava. EÜT L 202, 10.8.2000.

⁵ Ühenduse strateegiat käsitlev teave on saadaval ka järgmisel veebilehel:

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

⁶ Kuna kohustused, mida Euroopa Komisjon tunnustas aastatel 1999/2000, võeti ajal, mil ELs oli üksnes 15 liikmesriiki, piirdub nende geograafiline ulatus EL 15 ga.

⁷ Mõõdetuna vastavalt direktiivile 93/116/EÜ, muudetud kujul.

2.1.1. Kolme autotootjate liidu üldised edusammud 2004. aastal

Iga-aastased ühised seirearuanded on koostatud, komisjoni talituste ja kolme autotootjate liidu vahel kooskõlastatud ning lisatud käesolevale teatisele. Aruandeperioodi 1995–2004 põhilised tähelepanekud on järgmised (vt ka tabel 1):

- 2004. aastal oli uute autode keskmine süsinikdioksiidi eriheide 161 g CO₂ / km ACEA puhul, kes on endiselt teerajaja, ning 168 g CO₂ / km KAMA puhul ja 170 g CO₂ / km JAMA puhul⁸ (vt lisa tabel 1). Võrreldes 1995. aastaga on keskmine süsinikdioksiidi eriheide vähenenud 24 g CO₂ / km ehk 13% võrra ACEA puhul, 26 g CO₂ / km ehk 13,3% võrra JAMA puhul ja 29 g CO₂ / km ehk 14,7% võrra KAMA puhul;
- 2003. aastaga võrreldes on kõik kolm autotootjate liitu 2004. aastal vähendanud nende toodetud esmakordselt ELi turul registreeritud autode süsinikdioksiidi keskmist eriheidet: ACEA umbes 1,2% võrra, JAMA umbes 1,2% võrra ja KAMA umbes 6,1% võrra. Alates 1995. aastast on kütusesäästlikkus suurenenud diiselmootoriga sõiduautodel rohkem kui bensiiniautodel ning jätkuv diiselmootoriga sõidukite osatähtsuse suurenemine EL 15 uute sõiduautode turul on andnud senisesse üldisesse arengusse märgatava panuse (vt tabel 3).⁹ Kõnealuse suundumuse tõttu on vaja veelgi parandada diiselsõiduautode õhusaaste heite näitajaid, nagu märkis komisjon hiljutises EURO 5 ettepanekus;¹⁰
- 2004. aastal on ACEA ja JAMA pidevalt vähendanud süsinikdioksiidi heidet, kuigi nende hiljutised tulemused on kesisemad kui oli aastane vähenemine võetud kohustuste esimese viie aasta jooksul. ACEA saavutas 2003. aastaks kavandatud vahe-eesmärgi juba 2000. aastal ning on 2003. aastast püsinud selle vahemiku alumisest osast allpool. JAMA on püsinud vahe-eesmärgi vahemikus alates 2002. aastast. KAMA tegi olulisi edusamme ja saavutas 2004. aastal oma vahe-eesmärgiks oleva vahemiku 165–170 g CO₂ / km;
- lõppeesmärgi saavutamiseks 140 g CO₂ / km on vaja suuri täiendavaid jõupingutusi, kuna kõigi kolme liidu keskmised aastased vähenemismäärad peavad suurenema. Eeldades et kogu ajavahemikul 1995–2008/2009 väheneb heide ühtlaselt, oleks vähenemine umbes 3,5 g CO₂ / km aastas ehk 2% aastas. 2008./2009. aastani jäänud aastatel peavad aastased vähenemismäärad nüüd olema keskmiselt 3,3% ACEA puhul, 3,5% JAMA puhul ja 3,3% KAMA puhul. Algusest peale eeldati, et keskmised vähenemismäärad on lõppaastatel suuremad. Siiski märgitakse, et erinevused, nõutavate aastanäitajatega on 2004. aastal veelgi suurenenud (vt tabel 2). See on murettekitav. Komisjon jälgib hoolikalt liitude edusamme võetud kohustuste täitmisel.

2004. aastal olid uute registreeritud sõiduautode keskmine süsinikdioksiidi koguheide kõigis 15 liikmesriigis väiksemad kui 1995. aastal ja vahepealsetel aastatel (vt lisa joonis 1). Siiski erinevad vähenemismäärad mõnevõrra riigiti.¹¹

⁸ Alates 2001. aastast on arvessevõetavaid andmeid parandatud 0,7% võrra, et võtta arvesse muutust katsetsükliks.

⁹ Diislikütuse maksusoodustuste mõju enamikus liikmesriikides on tõenäoliselt samuti kaasa aidanud diiselaute osatähtsuse suurenemisele ning vastavale süsinikdioksiidi keskmise eriheite vähenemisele.

¹⁰ KOM(2005) 683 lõplik.

¹¹ Kreeka ja Soome kohta ei saa 1995. aasta näitajat esitada, kuna andmed puuduvad.

2.1.2. KAMA põhjalik meetmete läbivaatamine ja otsuse 1753/2000/EÜ artikliga 10 seotud tegevus

Vabatahtlik kohustus vähendada uute sõiduautode süsinikdioksiidi heiteid hõlmab kohustust läbi viia 2003. aasta (ACEA ja JAMA) ja 2004. aasta (KAMA) andmetel põhinev põhjalik meetmete läbivaatamine. See läbivaatamine peaks käsitlema „... süsinikdioksiidi heite vähendamise tulemusi 2003./2004. kalendriaasta lõpuni, sealhulgas kõnealuse aasta sõidukite keskmise heite võrdlust hinnangulise eesmärgiks seatud vahemikuga.“ Lisaks sellele tuleks arvesse võtta esialgset oletust, et „... süsinikdioksiidi heite vähenemine ei toimu lineaarselt, . vähendamise kiirus sõltub oluliselt vähendamist võimaldavate kütuseliikide kättesaadavusest turul ning ajast, mis kulub uue tehnoloogia ja uute toodete väljatöötamiseks ja nende turule jõudmiseks. Seetõttu võib arvata, et heite vähendamine toimub alguses suhteliselt aeglaselt ja hiljem kiiremini.“

Kõnealuste küsimuste käsitlemine on ette nähtud ka otsuse 1753/2000/EÜ artikliga 10, milles on nõutud: „...*Vahe-eesmärgi- ja lõppeesmärgiaastaid käsitlevates aruannetes näidatakse, kas heite vähenemine on tingitud tootjate võetud tehnilistest meetmetest või muudest põhjustest, nagu tarbijate käitumise muutumine.*“

Kuna põhjaliku läbivaatamise käigus ja vastavalt artiklile 10 läbiviidavad hindamised osaliselt kattuvad, viisid komisjon ja autotootjate liidud läbi ühishindamisi. Eelmises iga-aastases teatises¹² käsitleti ACEA ja JAMA 2003. aasta põhjalikke läbivaatamisi ning nendega seotud artikli 10 kohaseid hinnanguid. Käesolev komisjoni teatis käsitleb üksnes KAMA 2004. aasta ülevaatus, keskendudes järgmistele võtmeküsimustele:

- (1) Kas on esinenud takistusi, mis ei ole võimaldanud KAMA-l oma kohustust täita või mis tingivad KAMA puhul ettenähtust kehvemad tulemused?
- (2) Kas peale tehnoloogia arengu on esinenud muid tegureid, mis on tinginud uute sõiduautode süsinikdioksiidi eriheite vähenemise?

Vastused nendele küsimustele on määravad vastuse leidmisel küsimusele, kas plaanitud süsinikdioksiidi heite vähenemine kuni 2004. aastani (kaasa arvatud) toimus täies mahus, et täita kohustusi.

Ühisel hindamisel jõuti järgmisele järeldusele (üksikasjalikud järeldused on lisatud KAMA ühisaruandele): süsinikdioksiidi eriheite vähenemine on valdavalt saavutatud tehnoloogia arendamise teel, kõik KAMA süsinikdioksiidi vähendamise kohustuses piiritletud kehtivad kohustused ja eeldused on täidetud ning keskkond, kus KAMA liikmed tegutsevad, ei ole KAMA takistanud oma kohustust täitmast. Kokkuvõtlikult on KAMA ja komisjon jõudnud järeldusele, et KAMA on ajavahemikul 1995–2004 täitnud kõik oma kohustused. Olgugi et kohustuse kehtivusaja esimestel aastatel oli Korea autotööstus raskes majanduslikus seisus, on ta aidanud rakendada süsinikdioksiidi heite vähendamise ELi strateegiat ning liikunud Kyoto vähenduseesmärkide poole, nagu on ette nähtud tema kohustuses.

Kõnealused järeldused toovad esile veel ühe strateegia rakendamise aspekti: kahe ülejäänud samba meetmete – märgistamise ja fiskaalmeetmete (vt vastavalt punkt 3 ja 4) – mõju on olnud piiratud.

¹² KOM(2005) 269 lõplik.

2.1.3. KAMA ülevaade võimalustest liikuda edasi ühenduse eesmärgi 120 g CO₂ / km suunas

Nagu on ette nähtud tema kohustuses, esitas KAMA 2004. aasta detsembris oma „ülevaate võimalustest vähendada täiendavalt süsinikdioksiidi heiteid, et liikuda ühenduse eesmärgi suunas viia heide 2012. aastaks 120 grammini kilomeetri kohta.“ Oma seisukohavõttus väidab KAMA, et on olemas tehnoloogilised võimalused saavutada 2012. aastaks ühenduse eesmärk 120 g CO₂ / km, kui tavapärase tehnoloogia arendamise kõrval suurendada oluliselt hübriidsõidukite osakaalu (25,3%), kuid rõhutab ühtlasi, et nende arvates toob kõnealune tegevus „nii KAMA kui ka tarbijate jaoks kaasa liigse finantskoormuse“. Ühenduse eesmärgiga samaväärset süsinikdioksiidi vähenemist on võimalik saavutada kulusäästlikumalt, rakendades terviklikku lähenemist, mis hõlmab autotööstust ja muid osalisi, sealhulgas nafta-/kütusetarnijaid, riigiasutusi, autojuhte jne.

Tegelikult on lisaks strateegia kolmele sambale mitmeid muid võimalusi, mis võiksid aidata saavutada ühenduse eesmärki vähendada sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidi heidet. Võttes arvesse kõnealust seisukohta ning 2003. aastal ACEA ja JAMA esitatud kirjalikke seisukohti, on komisjon otsustanud sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidi heite vähendamise ühenduse strateegia 2005.–2006. aastal läbi vaadata. Pidades silmas olemasolevat ühenduse eesmärki saavutada uute autode keskmiseks heiteks 120 g CO₂ / km, vaatab komisjon läbi sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidi heite täiendava vähendamise võimalused, tuginedes mõjuhinnangule ja kõrgetasemelise töörühma CARS21 tööle. Kõnealune läbivaatus toimub Euroopa kliimamuutusprogrammi raames. Komisjon kavatseb esitada teatise muudetud strateegia kohta Euroopa Parlamendile ja nõukogule 2006. aasta teisel poolel.

2.2. Uute autode keskmine süsinikdioksiidi heide EL 25s 2004. aastal

2004. aasta ühisest seiretegevusest eraldi muutusid ELi laienemise tõttu 2004. aastal esimest korda kättesaadavaks uute autode süsinikdioksiidi heite andmed enamiku uute liikmesriikide kohta (Slovakkia ja Malta ei esitanud andmeid 2004. aastal). Järgmine tabel iseloomustab olukorda EL 15s, EL 10s ja EL 25s:

	2004. aasta seireandmed EL 15 kohta		2004. aasta seireandmed EL 10 kohta ¹³		2004. aasta seireandmed EL 25 kohta ¹³	
Kütus	Registreeritud autod	g CO ₂ /km	Registreeritud autod	g CO ₂ /km	Registreeritud autod	g CO ₂ /km
Bensiin	7 001 245	170	533 665	158	7 534 910	169
Diislikütus	6 787 834	155	168 284	151	6 956 118	155
Bensiin+ diislikütus	13 789 079	163	701 949	156	14 491 028	162

¹³ KOM(2005) 269 lõplik.

On märkimisväärne, et EL 10 keskmine süsinikdioksiidi väärtus on umbes 4% väiksem kui EL 15 oma ja et EL 10 registreeritud autode koguarv moodustab üksnes umbes 5% EL 15 registreeritud autodest. Pealegi moodustavad diiselsõidukid tänapäeval umbes 50% esmakordselt EL 15s registreeritud autodest ning vähem kui 25% EL 10s registreeritud autodest.¹³

2.3. Andmete kvaliteet

Euroopa Parlament ja nõukogu võtsid „seireotsuse“ 1753/2000/EÜ vastu 30. augustil 2000. Selle otsuse alusel kasutatakse alates 2002. aastast kogutud andmeid ametlike andmetena vabatahtlike kohustuste täitmise seireks. Varasematel aastatel kasutati seireks autotootjate liitude esitatud andmeid.

See üleminek andmete kogumises, mida peegeldab järjepidevuse puudumine liitude andmeseeriade ja ametlike ELi andmeseeriade vahel, tõi esile ka väikseid lahknevusi. Viimastel aastatel on tehtud jõupingutusi, et täheldatud erinevuste põhjusi tuvastada ja andmete kvaliteeti parandada. Üldiselt peavad kolm liitu EL 15 ametlikke andmeid rahuldavaks, nende andmete ja tööstuse esitatud andmete erinevus on väga väike. Liikmesriikidega jätkatakse tööd andmekvaliteedi valdkonnas, et andmed kirjeldaksid veelgi täpsemalt EL 15 ja EL 25 olukorda.

3. DIREKTIIVI 1999/94/EÜ RAKENDAMINE

Kõik liikmesriigid on teatanud meetmetest, millega võetakse üle direktiiv 1999/94/EÜ,¹⁴ milles käsitletakse kütusesäästuga ja süsinikdioksiidi heitega seotud andmete tarbijale kättesaadavust uute sõiduautode turustamisel. Komisjoni direktiivi 2003/73/EÜ rakendamise kohta ei ole Austria ja Kreeka asjakohastest meetmetest veel teatanud. Direktiivi 1999/94/EÜ rakendamist käsitlevate liikmesriikide aruannete põhjal teostas komisjon 2004. aastal uuringu,¹⁵ et hinnata kõnealuse õigusakti tõhusust ja parandamise võimalusi. Selle uuringu tulemused, mis esitati sidusrühmadele 2005. aasta alguses, näitavad, et üldiselt tundub direktiivi tõhusus olevat väike, kuna ei täheldatud olulist mõju tarbijate otsustele. Kõige paljutootavamad võimalused parandada praegust õigusakti, et tarbijate teadlikkust kütusesäästlikkuse ja süsinikdioksiidi heite alal suurendada, seisnevad energiatõhususklassi kandmises märgisele ja märgise kujunduse täiendavas ühtlustamises.

Tuginedes sellele hinnangule kui osale sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidi heite vähendamise strateegia üldisest läbivaatamisest, annab komisjon 2006. aastal hinnangu vajadusele esitada muudatusettepanek, et muuta direktiivi tõhusamaks.

4. TÖÖ FISKAALMEETMETE VALDKONNAS

2002. aastal võttis komisjon vastu teatise¹⁶ sõiduautode maksustamise kohta Euroopa Liidus. Teatis sisaldas mitmeid poliitilisi valikuvõimalusi edasiseks tegevuseks ja seda arutati

¹⁴ EÜT L 12, 18.1.2000, lk 16.

¹⁵ „Uuring direktiivi 1999/94/EÜ (milles käsitletakse kütusesäästuga ja süsinikdioksiidi heitega seotud andmete tarbijale kättesaadavust uute sõiduautode turustamisel) tulemuslikkuse kohta” ADAC Euroopa Komisjoni ülesandel, lõpparuanne, märts 2005, allalaaditav aadressilt http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_directive.htm

¹⁶ KOM(2002) 431 lõplik.

laialdaselt liikmesriikide, Euroopa Parlamendi, autotööstuse ja muude tähtsate sidusrühmadega. Selle arutelu järel võttis komisjon 2005. aasta juulis vastu direktiivi ettepaneku¹⁷ sõiduautodega seotud maksude kohta, mille eesmärk on muu hulgas kohustada selliseid makse rakendavaid liikmesriike kaasama arvutustesse süsinikdioksiidi käsitlevat maksuosa, et soodustada kütusesäästlike autode ostmist.

5. MUUD ASJAOMASED MEETMED

Oma 2000. aasta 10. oktoobri järeldustes palus keskkonnanõukogu komisjonil uurida meetmeid, kuidas vähendada väikestes tarbesõidukites (nimetatakse ka N1-kategooria sõidukiteks)¹⁸ ja sõiduautodes kasutatavate kliimaseadmete¹⁹ kasvuhoonegaase.

Direktiiviga 2004/3/EÜ²⁰ on nõutud N1-kategooria sõidukite süsinikdioksiidi heite mõõtmist ja vastava teabe esitamist selle sõidukikategooria kohta. Lisaks sellele on komisjon sõlminud lepingu N1-kategooria sõidukite süsinikdioksiidi heite vähendamismeetmete koostamiseks.²¹ Sõidukite kliimaseadmete kohta on komisjon samamoodi sõlminud lepingu, et töötada välja mõõtmismenetlus, mille abil hinnata kliimaseadme kasutamise mõju kütusekulule.²²

N1-kategooria sõidukitest ja sõidukite kliimaseadmetest lähtuvate kasvuhoonegaaside heite võimalikku vähendamist käsitleb komisjon tervikliku lähenemise osana sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidi heidet käsitleva strateegia läbivaatamisel (vt 2.1.3).

6. JÄRELDUSED

Ühenduse strateegiaga sõiduautode süsinikdioksiidi heite vähendamiseks ja kütusesäästlikkuse suurendamiseks püütakse saavutada ühenduses esmakordselt registreeritud sõiduautode keskmiseks süsinikdioksiidi eriheiteks 120 g CO₂ / km. EL 15 keskmine näitaja 2004. aastal oli 163 g CO₂ / km²³ võrreldes väärtusega 186 g CO₂ / km 1995. aastal, mis on ühenduse strateegias võrdlusaastaks – heide on vähenenud umbes 12,4%. Põhjaliku meetmete läbivaatamise ja otsuse 1753/2000/EÜ artikli 10 alusel koostatud hinnangud näitavad, et ajavahemikul 1998–2004 on ACEA, JAMA ja KAMA täitnud kõik oma kohustused. Seega on

¹⁷ KOM(2005) 261 lõplik.

¹⁸ N1-kategooria sõidukid on sõidukid, mida kasutatakse kaubaveoks ja mille mass ei ületa 3,5 tonni.

¹⁹ Nõukogus 2000. aasta 10. oktoobril kokkutulnud keskkonnaministrid otsustasid:

„Transpordipoliitika valdkonnas palub nõukogu komisjonil uurida ja valmistada ette meetmed järgmistes valdkondades, võttes arvesse transpordis tekkiva heite kasvu ja vajadust peegeldada iga veoviisiga seotud sotsiaal- ja keskkonnakulutusi, nagu neid on kirjeldatud ka Helsingis toimunud Euroopa Ülemkogu istungiks esitatud aruandes:

– sõidukitest, eeskätt väikesõidukitest lähtuva süsinikdioksiidi heite vähendamine,

– sõidukite kliimaseadmetest lähtuvate kõikide kasvuhoonegaaside vähendamine”.

²⁰ Direktiiv 2004/3/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiive 70/156/EMÜ ja 80/1268/EMÜ N1-kategooria sõidukite süsinikdioksiidi heitmete ja kütusekulu osas. ELT L 49, 19.2.2004, lk 36.

²¹ “N1-kategooria sõidukite heite mõõtmine ja nende vähendamise meetmete koostamine”. TNO Euroopa Komisjoni ülesandel, detsember 2004, kättesaadav aadressil:

http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_9482_final%20report.pdf

²² “Sõidukite kliimaseadmete kasutamisest sõiduautodel (M1-kategooria sõidukid) tingitud täiendava kütusekulu kindlakstegemise menetluse väljatöötamine”. TNO Euroopa Komisjoni ülesandel, juuli 2005, kättesaadav aadressil: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_16174.pdf

²³ Arv põhineb ELi ametlikel andmetel

autotööstus suuresti kaasa aidanud kasvuhoonegaaside heite vähendamise ELi strateegia rakendamisele ja oma Kyoto vähenduseesmärkide saavutamisele.

Võetud kohustustes märgitud lõppeesmärgi (140 g CO₂ / km) saavutamiseks peavad kõik kolm autotootjate liitu oluliselt rohkem pingutama. Tuginedes lisatud ühisaruannetele tõdeb komisjon, et kõik kolm liitu on veelkord kinnitanud oma kindlat tahet teha kõik endast olenev, et täita oma kohustused. Siiski ei suutnud ACEA ja JAMA kindlamalt kui varasematel aastatel kinnitada, et nad saavutavad eesmärgi 140 g CO₂ / km 2008. aastaks (ACEA) ja 2009. aastaks (JAMA), olgugi et kohustuste täitmise aeg hakkab lõpule jõudma; KAMA on 2004. aastal saavutanud väga olulise vähenemise ja kinnitab, et tal ei ole alust arvata, et ta ei suuda oma kohustust täita.²⁴ Komisjon rõhutab selle tähtsust, et autotööstus saavutaks eesmärgi 140 g CO₂ / km, mida komisjon peab saavutatavaks ja mille kohta on tööstus kohustuse võtnud. Samuti rõhutab komisjon, et on vaja jätkuvaid jõupingutusi sõiduautode ja väikeste tarbeautode tõhusamaid käitamis- ja abisüsteeme (sealhulgas sõidukite kliimaseadmeid) käsitlevate tehnikaalaste uuringute, arendustegevuse ja esitlemise valdkonnas, et vähendada kulutusi ja parandada töönahtajaid, sealhulgas üldist tõhusust ja vastupidavust.

ACEA, JAMA ja KAMA esitatud seisukohtadega,²⁵ mis käsitlevad nende ülevaateid võimaluste kohta liikuda ühenduse eesmärgi suunas 120 g CO₂ / km 2012. aastaks, näidatakse, et autotootjate liidud leiavad, et vajalik on integreeritud lähenemine, mitte ainult autotehnoloogiale keskendumine. Autotootjate liitude kohaselt tooks ainult autotehnoloogiale keskendumine kaasa „tõsise kahju Euroopa autotööstuse konkurentsivõimele ja rahanduslikule elujõulisusele tulevikus ning nõrgestaks ELi majandust“ (ACEA).

Komisjon on otsustanud sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidi heite vähendamise ühenduse strateegia 2005.–2006. aastal läbi vaadata. Pidades silmas olemasolevat ühenduse eesmärki saavutada uute autode keskmiseks heiteks 120 g CO₂ / km, vaatab komisjon läbi sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidi heite täiendava vähendamise võimalused, sealhulgas õiguslikud variandid, tuginedes mõjuhinnaangule ja kõrgetasemelise töörühma CARS21 tööle. Kõnealune läbivaatus toimub Euroopa kliimamuutusprogrammi raames ja komisjon kavatseb esitada teatise muudetud strateegia kohta Euroopa Parlamendile ja nõukogule 2006. aasta teisel poolel.

²⁴ Tuleks meelde tuletada, et nõukogu kutsus komisjoni üles „esitama viivitamata kaalumiseks ettepanekud, sealhulgas õiguslikud ettepanekud, kui seiretulemuste põhjal ja autotootjate liitudega nõu pidamise järel ilmneb, et mõni liit ei täida võetud kohustusi“ (nõukogu 1999. aasta oktoobri järeldused).

²⁵ ACEA ja JAMA 2003. aastal ja KAMA 2004. aastal.

Lisa

Tabel 1: Uute sõiduautode keskmine süsinikdioksiidi eriheide kütuseliikide kaupa iga autotootjate liidu ja EL 15 kohta

	CO ₂ (g/km)										
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ⁽³⁾	2002 ⁽³⁾	2003 ⁽³⁾	2004 ⁽³⁾	Muutus95/04 [%]
ACEA											
Bensiin	188	186	183	182	180	177	172	172	171	170	-9,6%
Diislikütus	176	174	172	167	161	157	153	155	154	153	-13,1%
Kõik kütused⁽¹⁾	185	183	180	178	174	169	165	165	163	161	-13%
JAMA											
Bensiin	191	187	184	184	181	177	174	172	170	171	-10,5%
Diislikütus	239	235	222	221	221	213	198	180	177	170	-28,9%
Kõik kütused⁽¹⁾	196	193	188	189	187	183	178	174	172	170	-13,3%
KAMA											
Bensiin	195	197	201	198	189	185	179	178	171	160	-17,9%
Diislikütus	309	274	246	248	253	245	234	203	201	189	-38,8%
Kõik kütused⁽¹⁾	197	199	203	202	194	191	187	183	179	168	-14,7%
EL 15⁽²⁾											
Bensiin	189	186	184	182	180	178	173	172	171	170	-10,1%
Diislikütus	179	178	175	171	165	163	156	157	157	155	-13,4%
Kõik kütused⁽¹⁾	186	184	182	180	176	172	167	166	164	163	-12,4%

(1) Üksnes bensiini ja diisliga töötavad sõidukid, muud kütused ja statistiliselt identifitseerimata sõidukid neid keskmisi näitajaid oluliselt eeldatavalt ei mõjuta.

(2) Uued sõiduautod, mida EL 15s turustavad kohustustega hõlmamata autotootjad, ei mõjuta EL 15 keskmist oluliselt.

(3) 2001.–2004. aasta näitajaid on parandatud 0,7% võrra, et võtta arvesse muutust sõidutsüklis. 2002.–2004. aasta kohta on võetud ametlikud EL 15 andmed.

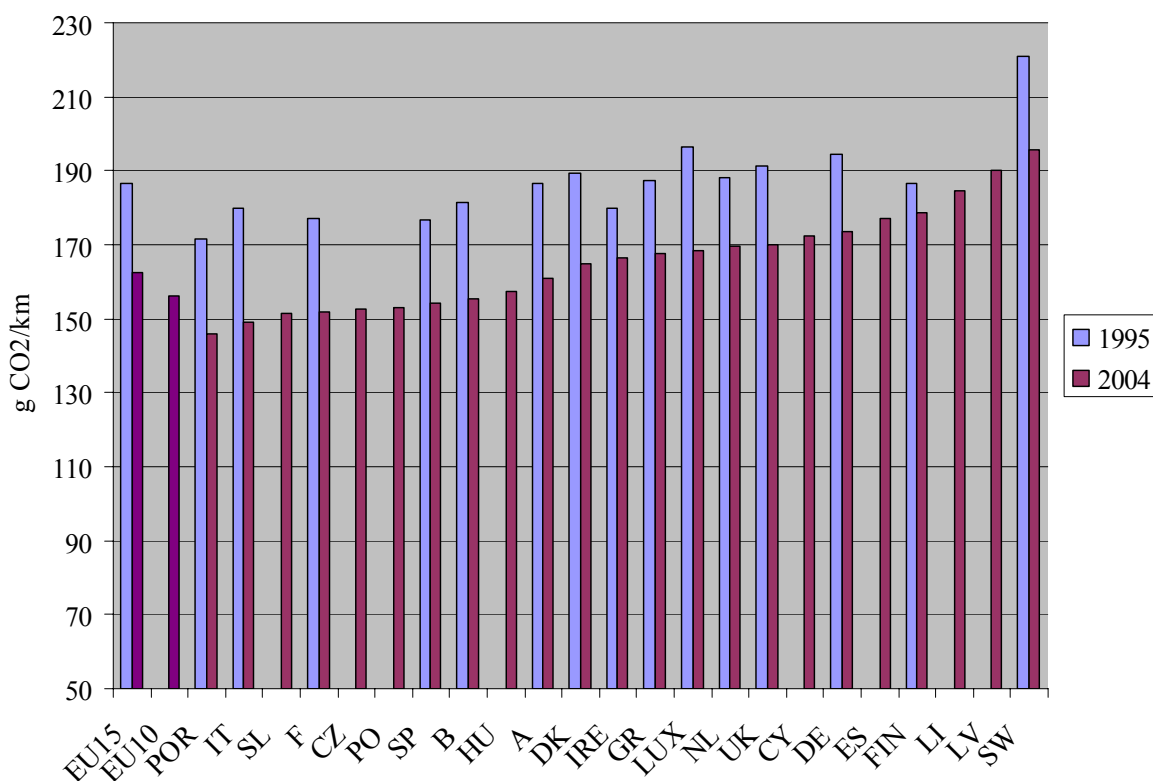
NB! Käesolevas teatises esitatud ACEA näitajad hõlmavad Rover/MG-d. Kuna Rover/MG, kes oli algselt BMW osa ja seega kohustusega hõlmatud, ei ole enam ACEA liige, on ACEA öelnud, et ta ei saa võtta mingit vastutust tulemuste eest, mida Rover saavutab süsinikdioksiidi heite valdkonnas aastani 2008.

Tabel 2: Eesmärgi 140 g CO₂ / km täitmine 2008./2009. aastaks

	EL 15		Erinevus eesmärgist 140 g CO ₂ / km			
	1995* CO ₂ (g/km)	2004** CO ₂ (g/km)	Kokku		Aasta kohta	
			% 2004– 2008/2009	g CO ₂ / km 2004– 2008/2009	% 2004– 2008/2009	g CO ₂ / km 2004–2008/2009
ACEA kõik kütuseliigid	185	161	13	21	3,3	5,3
JAMA kõik kütuseliigid	196	170	17,6	30	3,5	6
KAMA kõik kütuseliigid	197	168	16,6	28	3,3	5,6

*1995. aasta näitaja põhineb autotootjate liitude andmetel; **2004. aasta näitaja põhineb EL 15 ametlikel andmetel.

Joonis 1: Uute sõiduautode keskmine süsinikdioksiidi eriheide EL 15s, EL 10s ja liikmesriikides 1995. ja 2004. aastal (kaalutud keskmised põhinevad diisel- ja bensiinisõidukite andmetel; 1995. aasta andmed on autotootjate liitude esitatud kujul; 2004. aasta kohta on esitatud ametlikud ELi andmed, mida on parandatud 0,7% võrra tsüklimuudatuse arvessevõtmiseks; 1995. aasta kohta puuduvad Kreeka, Soome ja EL 10 andmed; 2004. aasta kohta puuduvad Slovakkia ja Malta andmed).



Tabel 3: Suundumused turul registreeritud uute autode jaotuses, iga autotootjate liidu ja EL 15 kohta

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Muutus 1995–2004 (2)
Bensiin	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	52,4%	45,4%	-28
Diislikütus	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	47,5%	51,9%	27,9
Koguarv (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)	Muutus 1995–2004 (2)
Bensiin	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	71,8%	65,6%	-16,5
Diislikütus	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	28,2%	30,9%	21,4
Koguarv (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)	Muutus 1995–2004 (2)
Bensiin	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	73,9%	69,5%	-18,4
Diislikütus	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	26,1%	26,4%	24,8
Koguarv (3)	169,060	236,454	275,453	373,230	463,724	491,244	396,792	325,436	427,341	589,542	249%
EL 15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Muutus 1995–2004 (2)
Bensiin	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	55,4%	49,6%	-24,9
Diislikütus	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	44,4%	48,1%	25,9
Koguarv (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) Uued sõidautod, mida ELis turustavad kohustustega hõlmamata autotootjad, ei mõjuta näitajaid oluliselt.

(2) Muutus ajavahemikus 1995–2004 tähistab bensiini- ja diiselaute puhul muutust iga kütuseliigi registreerimiste absoluutsest koguarvust. Muutus autode koguarvus on esmarestreerimiste absoluutarvu kasv või vähenemine. Muutus autode koguarvus tähistab kasvu EL 15 esmarestreerimistes vaadeldaval ajavahemikul.

(3) Koguarvud sisaldavad statistiliselt identifitseerimata sõidukeid ja „muud liiki kütuseid“ kasutavaid sõidukeid.

(4) 2002.–2004. aasta kohta on võetud ametlikud EL 15 andmed.

LISA (SEK(2006) 1078)

- (1) Sõiduautode süsinikdioksiidi heite vähendamise kohta ACEA võetud kohustuse täitmise seire (2004), Euroopa Autotootjate Liidu ja komisjoni talituste ühisaruanne, lõppversioon 25.11.2005.
- (2) Sõiduautode süsinikdioksiidi heite vähendamise kohta JAMA võetud kohustuse täitmise seire (2004), Jaapani Autotootjate Liidu ja komisjoni talituste ühisaruanne, lõppversioon 25.11.2005.
- (3) Sõiduautode süsinikdioksiidi heite vähendamise kohta KAMA võetud kohustuse täitmise seire (2004), Korea Autotootjate Liidu ja komisjoni talituste ühisaruanne, lõppversioon 25.11.2005.

Lisad on kättesaadavad ainult inglise keeles.