



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 11.02.2004  
KOM(2004) 78 lopullinen

**KOMISSION TIEDONANTO  
NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE**

**Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian  
toteuttaminen:  
Strategian tehokkuutta koskeva neljäs vuosikertomus  
(raporttivuosi 2002)**

[SEK(2004) 140]

## 1. JOHDANTO

Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja polttoainetalouden parantamista koskeva yhteisön strategia<sup>12</sup> perustuu seuraaviin kolmeen pilariin:

- (1) Ajoneuvoteollisuuden tekemät polttoainetalouden parantamista koskevat sitoumukset, joiden tavoitteena on uusien henkilöautojen keskimääräisten<sup>3</sup> hiilidioksidipäästöjen vähentäminen 140 grammaan/km vuoteen 2008 tai 2009 mennessä
- (2) Autojen varustaminen polttoainetaloutta koskevilla merkinnöillä<sup>4</sup>, 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 verotuksellisten toimenpiteiden avulla.

Kilpailua edeltävää tutkimustoimintaa tuetaan yhteisön tutkimuksen puiteohjelmasta ja tavoitteena on myötävaikuttaa hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen kehittämällä edistyskellisiä komponentti-, käyttövoimalaite- ja ajoneuvotekniikoita.

Päätöksen 1753/2000/EY<sup>5</sup> 9 artiklan mukaan komission on annettava kultakin kalenterivuodelta strategian tehokkuutta koskeva kertomus<sup>6</sup>.

## 2. LYHYT YLEISARVIOINTI

Kun otetaan huomioon kaikki EU:n ja kansallisen tason toimenpiteet, henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt vähenivät vuosina 1995–2002 EU:ssa 186 grammasta/km 166 grammaan/km<sup>78</sup>. Tämä merkitsee 10,8 prosentin vähennystä. Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja polttoainetalouden parantamista koskevan yhteisön strategian tavoitteena on saavuttaa EU:ssa vastikään rekisteröityjen henkilöautojen

---

1 KOM(95) 689 lopullinen.

2 Neuvoston päätelmät 25.6.1996.

3 Englanninkielinen termi "specific" sisältyy päätöksen 1753/2000/EY nimeen ja osoittaa, että päästöt ilmaistaan grammoina kilometriä kohti; termiä ei ole käännetty suomeksi.

4 Direktiivi 1999/94/EY kuluttajien mahdollisuudesta saada uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja.

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

6 Yhteisön strategiaa koskevia tietoja on saatavilla myös verkkosivulta [http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2\\_home.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm)

7 Tässä tiedonannossa käytetyt tiedot ovat ensimmäisen kerran virallisia EU-tietoja. Jäsenvaltiot ovat toimittaneet tiedot päätöksen 1753/2000/EY perusteella. Ennen vuotta 2002 seuranta perustui liittojen toimittamiin tietoihin. Kuten edellisessä tiedonannossa todettiin, näiden tietojen välillä on pieniä eroja. Liittojen tietoihin perustuvat keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat 165 grammaa/km.

8 On huomattava, että tässä kertomuksessa esitetyt CO<sub>2</sub>-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. Tämän työn tulokset muodostavat osan ensi vuoden tiedonannosta.

hiilidioksidipäästöjen keskimääräinen arvo 120 g CO<sub>2</sub>/km vuoteen 2005 ja viimeistään vuoteen 2010 mennessä. Tämä merkitsee 35 prosentin vähennystä. Kuten edellisessä kertomuksessa jo mainittiin, on epätodennäköistä, että yhteisön tavoite 120 g CO<sub>2</sub>/km saavutettaisiin niin aikaisin kuin vuonna 2005.

Yhteisön tavoitteen 120 g CO<sub>2</sub>/km saavuttaminen vuonna 2010 edellyttäisi hiilidioksidipäästöjen vähenemistä vuodessa keskimäärin 3,5 prosenttia EU:n tasolla. Tämä on huomattavasti enemmän kuin mitä hiilidioksidipäästöt ovat keskimäärin vähentyneet vuosina 1995–2002 (noin 1,5 %). Päästöjen oletettiin vähenevän ajan myötä nopeammin, mutta on selvää, että tavoitteen saavuttaminen vuoteen 2010 mennessä vaatii lisätoimia. Ajoneuvoteollisuuden liittojen tekemien sitoumusten osalta sekä ACEA että JAMA saavuttivat välitavoitteen aikaisin, ja näin ollen katsotaan, että kyseiset liitot ovat oikeilla jäljillä pitkän aikavälin tavoitteidensa saavuttamiseksi.

### 3. AJONEUVOTEOLLISUUDEN EDISTYMINEN SITOUMUKSISSAAN

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

<b>ACEA<sup>14</sup></b>	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, MINI, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, RENAULT, ROLLS-ROYCE, SAAB, SEAT, SKODA, VAUXHALL, VOLKSWAGEN, VOLVO
<b>JAMA</b>	DAIHATSU, HONDA, ISUZU, LEXUS, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, SUBARU, SUZUKI, TOYOTA
<b>KAMA</b>	DAEWOO, HYUNDAI, KIA, SSANGYONG

**Taulukko 1: Yksityiskohtainen luettelo tärkeimmistä valmistajista/tytäryhtiöistä/merkeistä, joiden katsotaan kuuluvan asianomaiseen liittoon tässä kertomuksessa esitettyjen seurantalukujen osalta**

- 
- 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: GM Daewoo Auto and Technology Company, Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation, Renault Samsung Motor Company ja Ssangyong Motor Company.
- 13 KOM(99) 446 lopullinen.
- 14 Vaikka Rover, MG mukaan luettuna, ei enää olekaan virallisesti ACEAn jäsen, Roverin, ACEAn ja komission välillä on sovittu, että Rover/MG sisällytetään ACEAn lukiin.

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

Lisäksi vuosiksi 2003–2004 asetetaan "arvioidut tavoiterajat"<sup>15</sup>. Kaikki liitot ovat myös sitoutuneet tarkastelemaan uudelleen vuonna 2003 (ACEA ja JAMA) tai vuonna 2004 (KAMA) mahdollisuuksia hiilidioksidipäästöjen lisävähennyksiin, "...jotta päästäisiin lähemmäs yhteisön tavoitetta 120 g CO<sub>2</sub>/km vuoteen 2012 mennessä".

Sitoumusten noudattamista seurataan perusteellisen ja avoimen järjestelmän avulla. Tätä tarkoitusta varten osapuolet laativat vuosittain "yhteisen kertomuksen", yhden kunkin liiton kanssa. Ne julkaistaan samaan aikaan tämän tiedonannon kanssa SEC-asiakirjoina.

Vuoden 2002 lukujen laskennassa käytetään ensimmäistä kertaa hiilidioksidipäästöjen virallisia EU-seurantatietoja<sup>16</sup>. Aiempina vuosina liitot toimittivat lukujen laskennassa käytetyt tiedot.

Tärkeimmät raporttikautta 1995–2002 koskevat havainnot ovat seuraavat:

- Jäsenvaltioiden vuotta 2002 koskevien virallisten tietojen perusteella ACEAn ajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat 165 g/km, JAMAn ajoneuvojen 174 g/km ja KAMAn ajoneuvojen 183 g/km<sup>17</sup>. ACEAn omien lukujen perusteella sen ajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt olivat 163 g/km (ks. taulukko 2).
- Vuoteen 1995 verrattuna ACEAn ajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet 10,8 % (12,1 % ACEAn omien lukujen perusteella), JAMAn ajoneuvojen 11,2 % ja KAMAn ajoneuvojen 7,1 %.
- Vuoteen 2001 verrattuna kaikki kolme liittoa ovat vähentäneet EU:n markkinoilla ensimmäisen kerran rekisteröityjen ajoneuvojensa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä (ACEA noin 1,2 %<sup>18</sup>, JAMA noin 2,5 % ja KAMA noin

---

15 Arvioidut tavoitteet ovat ACEAlla 165–170 g CO<sub>2</sub>/km vuodeksi 2003, JAMAlla 165–175 g CO<sub>2</sub>/km vuodeksi 2003 ja KAMAlla 165–170 g CO<sub>2</sub>/km vuodeksi 2004.

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

17 Sitä, missä määrin tekniikan edistys ja sitä seuraavat markkinamuutokset tai muut näkökohdat kuten kuluttajien käyttäytymisen muuttuminen esimerkiksi verotuksellisten tai autojen merkintöihin liittyvien toimenpiteiden seurauksena vaikuttivat havaittuihin päästöjen vähennyksiin, tutkitaan vuonna 2004.

18 Tämä luku perustuu ACEAn tietoihin vuodelta 2001 ja 2002. Jos käytettäisiin ACEAn tietoja vuodelta 2001 ja virallisia EU-tietoja vuodelta 2002, päästöt eivät olisi vähentyneet lainkaan. Oletettavasti pääasiallinen syy tähän eroon on kuitenkin tietokannan vaihtuminen. Jos verrataan vuoden 2002 virallisia EU-tietoja ja vuoden 2001 epävirallisia EU-tietoja, vähennys on prosenttimääräisesti suunnilleen sama kuin ACEAn lukujen perusteella.

1,8 %<sup>19</sup>). Vuodesta 1995 lähtien dieselkäyttöisten henkilöautojen polttoainetehokkuus on parantunut huomattavasti enemmän kuin bensiinikäyttöisten henkilöautojen.

- JAMA ja ACEA ovat edistyneet tavoitteidensa saavuttamisessa hyvin, vaikka ACEAn vuoden 2002 luvut ovat edeltäviä vuosia huonommat. ACEA kuitenkin saavutti vuoden 2003 välitavoitearvot jo vuonna 2000, ja sen autojen päästöt vastaavat tällä hetkellä vaihteluvälin pienimpiä arvoja. JAMA saavutti vuonna 2002 välitavoitteiden vaihteluvälin suurimmat arvot. Kummankin liiton voidaan katsoa olevan aikataulussa.
- KAMAN edistyminen tavoitteiden saavuttamisessa ei ole vielä tyydyttävällä tasolla, vaikka se on parantanut suoritustaan hieman kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana. On olemassa todellinen vaara, että KAMA ei saavuta vuoden 2004 välitavoitearvojaan vaihteluvälillä 165–170 g/km, kun otetaan huomioon, että 13 gramman/km päästövähennyksen toteuttamiseen on aikaa vain kaksi vuotta. Tämä voi vaikuttaa hiilidioksidipäästöihin sovellettavaan lähestymistapaan kokonaisuudessaan<sup>20</sup>. KAMA on kuitenkin vahvistanut uudelleen sitoutuvansa saavuttamaan tavoitteensa.
- Lisätoimet ovat tarpeen lopullisen tavoitteen 140 g CO<sub>2</sub>/km saavuttamiseksi, koska kaikkien kolmen liiton päästövähennysten keskimääräistä vuosivauhtia on nopeutettava. Keskimääräisen vuosittaisen vähennysvauhdin on oltava noin 2 prosenttia tai noin 3,5 g/km vuosina 1995–2008-2009. Vuosiin 2008-2009 vielä jäljellä olevina vuosina vähennysvauhdin on oltava keskimäärin 2,5 % ACEAn osalta, 2,8 % JAMAN osalta ja 3,4 % KAMAN osalta. Alusta alkaen kuitenkin oletettiin, että päästöjen keskimääräinen vähennysvauhti olisi suurempi myöhempinä vuosina (ks. taulukko 3).

---

19 Kaikkia vuoden 2001 ja 2002 tietoja on korjattu 0,7 prosentilla testisyklissä tapahtuneen muutokseen huomioon ottamiseksi.

20 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 11654/99, lokakuu 1999).

<b>ACEA</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001 (3)</b>	<b>2002 (3)</b>	<b>Muutos 95/02 [%] (4)</b>
	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	
Bensiinikäyttöiset ajoneuvot	188	186	183	182	180	177	172	172/171(5)	-8.5/9.0%(6)
Dieselläkäyttöiset ajoneuvot	176	174	172	167	161	157	153	155/152(5)	-11.9/13.6%(6)
<b>Kaikki polttoaineet (1)</b>	<b>185</b>	<b>183</b>	<b>180</b>	<b>178</b>	<b>174</b>	<b>169</b>	<b>165</b>	<b>165/163(5)</b>	<b>-10.8/12.1(6)</b>
<b>JAMA (2)</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001 (3)</b>	<b>2002 (3)</b>	<b>Muutos 95/02 [%] (4)</b>
	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	
Bensiinikäyttöiset ajoneuvot	191	187	184	184	181	177	174	172	-9.9%
Dieselläkäyttöiset ajoneuvot	239	235	222	221	221	213	198	180	-24.7%
<b>Kaikki polttoaineet (1)</b>	<b>196</b>	<b>193</b>	<b>188</b>	<b>189</b>	<b>187</b>	<b>183</b>	<b>178</b>	<b>174</b>	<b>-11.2%</b>
<b>KAMA (2)</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001 (3)</b>	<b>2002 (3)</b>	<b>Muutos 95/02 [%] (4)</b>
	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	
Bensiinikäyttöiset ajoneuvot	195	197	201	198	189	185	179	178	-8.7%
Dieselläkäyttöiset ajoneuvot	309	274	246	248	253	245	234	203	-34.3%
<b>Kaikki polttoaineet (1)</b>	<b>197</b>	<b>199</b>	<b>203</b>	<b>202</b>	<b>194</b>	<b>191</b>	<b>187</b>	<b>183</b>	<b>-7.1%</b>
<b>EU-15 (2)</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001 (3)</b>	<b>2002 (3)</b>	<b>Muutos 95/02 [%] (4)</b>
	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	
Bensiinikäyttöiset ajoneuvot	189	186	184	182	180	178	173	172	-9.0%
Dieselläkäyttöiset ajoneuvot	179	178	175	171	165	163	156	157	-12.3%
<b>Kaikki polttoaineet (1)</b>	<b>186</b>	<b>184</b>	<b>182</b>	<b>180</b>	<b>176</b>	<b>172</b>	<b>167</b>	<b>166</b>	<b>-10.8%</b>

1) Vain bensiini- ja dieselläkäyttöiset ajoneuvot, sillä muiden polttoaineiden ja tilastollisesti määrittelemättömien ajoneuvojen ei oleteta vaikuttavan olennaisesti näihin keskiarvoihin.

2) Vuoden 2002 tiedot ovat jäsenvaltioiden toimittamia tietoja. Sarakkeessa 'muutos 95/02' vuoden 1995 tiedot ovat liittojen ja vuoden 2002 tiedot jäsenvaltioiden toimittamia tietoja. Sellaisten valmistajien, joita sitoumukset eivät koske, EU:n markkinoille saattamat uudet henkilöautot eivät vaikuttaisi merkittävästi EU:n keskiarvoon.

3) Vuoden 2001 ja 2002 lukuja on korjattu 0,7 prosentilla ajosyklin muutoksen vuoksi.

4) Prosenttiosuudet on laskettu hiilidioksidipäästöjen pyöristämättömistä luvuista. Vuoden 2002 tiedot ovat jäsenvaltioiden toimittamia tietoja.

5) Ensimmäinen luku perustuu jäsenvaltioiden, toinen luku ACEAn toimittamiin tietoihin.

6) Ensimmäinen luku perustuu jäsenvaltioiden toimittamiin vuoden 2002 tietoihin ja ACEAn toimittamiin vuoden 1995 tietoihin. Toinen luku perustuu pelkästään ACEAn toimittamiin tietoihin.

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

Vuonna 2002 rekisteröityjen uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt olivat kaikissa jäsenvaltioissa pienemmät kuin vuonna 1995 ja sen jälkeisinä vuosina (ks. kaavio 1). On kuitenkin huomattava, että päästöjen vähennysvauhdissa on jonkin verran eroja maiden välillä<sup>21</sup>.

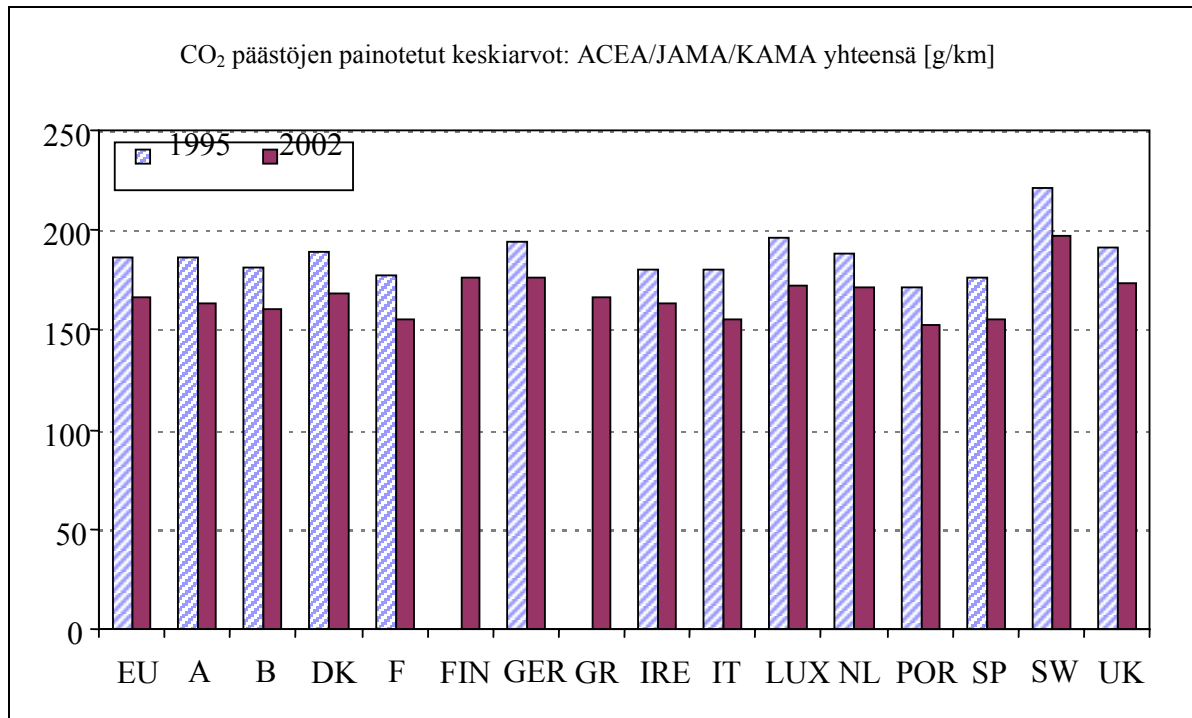
	1995	2002	Tavoite 140g/km: ero (prosentteina vuoteen 2002 verrattuna)	Tavoite 140g/km: ero (grammoina/ km vuoteen 2002 verrattuna)	Tavoite 140g/km: ero (prosentteina vuoteen 2002 verrattuna)	Tavoite 140g/km: ero (grammoina/ km vuoteen 2002 verrattuna)
	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	Yhteensä	Yhteensä	Vuotta kohti	Vuotta kohti
<b>ACEA, kaikki polttoaineet*</b>	185	165/163	15,2%/13,9%	25/23	2,5%/2,3%	4,2/3,8
<b>JAMA, kaikki polttoaineet**</b>	196	174	19,5%	34	2,8%	4,9
<b>KAMA, kaikki polttoaineet**</b>	197	183	23,5%	43	3,4%	6,1

\* Ensimmäinen luku perustuu jäsenvaltioiden, toinen ACEAn tietoihin.

\*\* Perustuu jäsenvaltioiden tietoihin.

### **Taulukko 3: Tavoitteen 140 g/km saavuttaminen vuonna 2008/2009**

21 Kreikan ja Suomen osalta ei ole käytettävissä vuoden 1995 tietoja.



*Vuoden 1995 tiedot ovat liittojen toimittamia. Vuoden 2002 osalta esitetään viralliset EU-tiedot. Vuoden 2002 tietoja on korjattu 0,7 prosentilla ajosyklin muutoksen vuoksi.*

**Kaavio 1: Uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt EU:ssa ja yksittäisissä jäsenvaltioissa vuosina 1995 ja 2002 (painotetut keskiarvot perustuvat diesel- ja bensiinikäyttöisiä ajoneuvoja koskeviin tietoihin)<sup>22</sup>**

22 EU:n lukuun eivät sisälly Kreikka eikä Suomi, koska näiden maiden osalta ei ollut käytettävissä riittävästi tietoja. Kyseiset jäsenvaltiot ovat mukana vuoden 2002 luvussa.



Kaikki liitot ovat raporttikauden kuluessa edelleen kasvattaneet dieselautojen osuutta myynnistään (ks. taulukko 4). Näin ennustettiin käyvän lyhyellä aikavälillä. Vuosien 2008–2009 tavoitteen osalta on myönnetty, että liitot eivät saavuttaisi sitä yksinkertaisesti pelkästään dieselautojen osuuden lisääntymisellä, vaan tähän suuntaukseen on yhdistettävä tekniikan kehitys ja markkinamuutokset.<sup>23</sup> Tässä yhteydessä on tärkeää panna merkille, että neuvosto pyysi komissiota pyrkimään jatkuvasti nanohiukkaspäästöjen merkittävään vähentämiseen ja erityisesti laatimaan uuden mittausmenettelyn henkilöautoja, kevyitä hyötyajoneuvoja ja raskaita hyötyajoneuvoja varten sekä ottamaan tässä huomioon nanohiukkaspäästöjen terveysvaikutuksista tehtyjen tuoreiden tutkimusten tulokset<sup>24</sup>. Komissio aloitti vastikään EURO 5 –päästöraja-arvoja koskevan työn. Näitä raja-arvoja on tarkoitus alkaa soveltaa vuoden 2010 paikkeilla. Odotettavissa voi olla muun muassa hiukkaspäästöjen ja muiden kaasupäästöjen raja-arvojen tiukentaminen. Samaan aikaan yhä useammat autonvalmistajat ovat ilmoittaneet, että ne aikovat varustaa dieselkäyttöiset henkilöautonsa hiukkassuodattimella. Lisäksi ACEA esitti aikaisemmin epäilyksensä bensiinikäyttöisten moottoreiden suoraruiskutustekniikan käyttöönotosta. Tämän tekniikan oletettiin pysäyttävän voimakkaan dieselkäyttöisten henkilöautojen lisääntymissuuntauksen. Nämä kehityssuunnat on otettava huomioon, kun tarkastellaan dieselkäyttöisten ajoneuvojen osuuden lisääntymistä edelleen EU:n henkilöautokannasta.

Rover/MG:n tiedot sisältyvät vielä tässä tiedonannossa esitettyihin ACEAn lukuihin. Koska Rover/MG – joka kuului alun perin sitoumuksen piiriin BMW:n osana – ei enää kuitenkaan ole ACEAn jäsen, ACEA on ilmoittanut, ettei liitto voi ottaa vastuuta Roverin hiilidioksidipäästöjen kehityksestä vuoteen 2008.

Tämä on ensimmäinen kerta, kun liittojen jäsenyydessä on tapahtunut muutoksia. Komissio pyrkii kaikin mahdollisin tavoin varmistamaan sen, että liittojen jäsenyydessä tapahtuvilla muutoksilla ei ole kielteisiä vaikutuksia sitoumusten pitävyyteen eikä tasavertaisiin kilpailuedellytyksiin.

---

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

24 Neuvoston päätelmät 18.–19.12.2000.

									<b>Muutos '95-02' (2)</b>
<b>ACEA</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002 (4)</b>	
<b>Bensiini</b>	73.4%	72.9%	73.1%	70.3%	65.8%	60.9%	58.2%	56.3%	-17.1
<b>Diesel</b>	24.0%	24.3%	24.3%	27.0%	31.0%	35.8%	39.4%	43.6%	19.6
<b>Kaikki poltto- aineet</b>	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	11 649 782	13.8%
<b>JAMA</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002 (4)</b>	<b>Muutos '95-02' (2)</b>
<b>Bensiini</b>	82.1%	82.1%	83.2%	81.6%	80.4%	80.8%	79.1%	77.3%	-4.8
<b>Diesel</b>	9.5%	10.4%	11.2%	13.1%	14.9%	16.5%	17.4%	22.6%	13.1
<b>Kaikki poltto- aineet</b>	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	1 501 937	21.7%
<b>KAMA</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002 (4)</b>	<b>Muutos '95-02' (2)</b>
<b>Bensiini</b>	87.9%	87.6%	89.2%	85.9%	81.9%	80.9%	85.2%	77.8%	-10.1
<b>Diesel</b>	1.6%	1.8%	2.3%	6.1%	7.4%	8.3%	13.9%	22.0%	20.4
<b>Kaikki poltto- aineet</b>	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	325 436	92.5%
<b>EU-15 (1)</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002 (4)</b>	<b>Muutos '95-02' (2)</b>
<b>Bensiini</b>	74.5%	74.2%	74.6%	72.1%	68.0%	63.9%	61.2%	59.2%	-15.3
<b>Diesel</b>	22.2%	22.4%	22.3%	24.7%	28.4%	32.6%	36.4%	40.7%	18.5
<b>Kaikki poltto- aineet (3)(5)</b>	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	13 477 155	15.7%

(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.

(4) Vuoden 2002 tiedot ovat jäsenvaltioiden toimittamia tietoja.

(5) Taulukossa esitetty vuonna 2002 rekisteröityjen ajoneuvojen kokonaismäärä perustuu jäsenvaltioiden tietoihin. Tiedoista puuttuvat jotkin ajoneuvotyytit, esim. sellaiset, joihin hiilidioksidipäästöjä ei voida yhdistää. Liittojen ilmoittamat rekisteröintien kokonaismäärät ovat noin 500 000:a ajoneuvoa suuremmat. Tämä ei vaikuta merkittävästi esitettyihin bensiinin/dieselpolttoaineen osuuksiin.

#### **Taulukko 4: 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 dieselmootoreiden, vähemmässä määrin suoraruiskutusta (GDI) käyttävien bensiinimootoreiden, portaattoman CVT-vaihteiston, VVL-tekniikan (Variable Valve Lift, muuttuva imuventtiilien nosto) ja muiden teknisten parannusten sekä vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen (AFV) ja rinnakkaispolttoainemootorilla varustettujen ajoneuvojen (DFV) käyttöönottoon. Vuoden 2000 jälkeen ACEA ja – vähemmässä määrin – JAMA ovat esitelleet henkilöautoja, joiden päästöt ovat enintään 120 g CO<sub>2</sub>/km (ja jotka ovat näin täyttäneet yhden sitoumuksista). Tällaisia autoja rekisteröitiin ACEAn valikoimasta yli 580 000 ja JAMAN valikoimasta noin 44 000 vuonna 2002. KAMA ei ole vielä esitellyt tällaisia malleja markkinoilla.

Sitoumusten taustalla olevien oletusten osalta liitot kiinnittävät edelleen huomiota moniin kysymyksiin, joita ne pitävät kielteisinä hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien toimenpiteiden kannalta (ks. yhteiset kertomukset). Muiden jo aikaisemmin mainittujen kysymysten yhteydessä ACEA kiinnitti huomiota autoteollisuuden vaikeaan taloudelliseen tilanteeseen. Komissio on ACEAn kanssa yhtä mieltä siitä, että Euroopan taloudellinen tilanne on viime aikoina ollut melko hiljainen ja että tämä saattaisi vaikuttaa autoteollisuuden ja kuluttajien taloudelliseen suorituskykyyn. Jos olosuhteet säilyvät tällaisina pitempään, ne saattavat vaikuttaa teollisuuden mahdollisuuksiin tuoda uutta tekniikkaa markkinoille. ACEA on kuitenkin vahvistanut, ettei nykyinen taloudellinen tilanne muuta sen sitoumusta saavuttaa CO<sub>2</sub>-tavoite vuonna 2008.

Verotoimenpiteiden (ks. luku VI) lisäksi vuonna 2003 (KAMAN osalta vuonna 2004) suoritettava uudelleentarkastelu tulee muodostumaan merkittäväksi yhteisön strategian edelleen kehittämisen kannalta. Tällä hetkellä ei ole olemassa lainsäädännöllisiä vaatimuksia, jotka velvoittavat autoteollisuuden saavuttamaan tavoitteen 120 g CO<sub>2</sub>/km vuoteen 2012 tai johonkin muuhun määräaikaan mennessä, mutta sitoumusten tekstin ja komission suositusten mukaan vuonna 2003 ACEA ja JAMA *"... tarkastelevat uudelleen mahdollisuuksia hiilidioksidipäästöjen lisävähennyksiin, jotta päästäisiin lähemmäs yhteisön tavoitetta 120 g CO<sub>2</sub>/km vuoteen 2012 mennessä"*. Epäviralliset kuulemiset ACEAn ja komission sekä JAMAN ja komission välillä aloitettiin syyskuussa 2003. Sekä ACEA että JAMA ovat ilmoittaneet aikovansa esitellä uudelleentarkastelujensa tulokset viimeistään joulukuuhun 2003 mennessä. Edellä mainittujen uudelleentarkastelujen tuloksista riippumatta seurantavuonna 2003 (KAMAN osalta vuonna 2004) suoritetaan vertailuja tosiasiallisten saavutusten ja ”arvioitujen tavoiterajojen”<sup>25</sup> välillä laajan katsauksen (Major Review) osana. Tässä laajassa katsauksessa käsitellään lisäksi sitoumusten perustan muodostaviin oletuksiin liittyviä kysymyksiä. Lisäksi päätöksen 1753/2000 10 artiklan mukaan välitavoitevuosia (ACEAn ja JAMAN osalta seurantavuosi 2003, KAMAN osalta vuosi 2004) koskevissa kertomuksissa käsitellään havaittujen vähennysten syihin liittyviä kysymyksiä. On perusteellisesti arvioitava, johtuvatko rekisteröidyt vähennykset valmistajien teknisistä toimista vai kuluttajien käyttäytymisen muuttumisesta.

---

25 Arvioidut tavoitteet ovat ACEAlla 165–170 g CO<sub>2</sub>/km vuodeksi 2003, JAMAlla 165–175 g CO<sub>2</sub>/km vuodeksi 2003 ja KAMAlla 165–170 g CO<sub>2</sub>/km vuodeksi 2004.

#### 4. PÄÄTÖKSEN 1753/2000/EY TÄYTÄNTÖÖNPANO

Sitoumusten seurantaan koskeva päätös tuli voimaan 30. elokuuta 2000. Tämän päätöksen perusteella kerättyjä tietoja on käytetty ensimmäistä kertaa vuonna 2002 autoteollisuuden tekemien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien vapaaehtoisten sitoumusten seurannan virallisina tietoina. Kaikki jäsenvaltiot toimittivat vuotta 2002 koskevat tiedot, tosin jotkin maat melko myöhään.

Komissio perusti asiantuntijaryhmän vuonna 2001 päätöksen täytäntöönpanoon (pätöksen 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 epä johdonmukaisuuteen liittyvät mahdolliset ongelmat. Ryhmä on kokoontunut neljä kertaa, ja edistymistä on tapahtunut metodologiaan ja tietojen toimittamiseen liittyvissä kysymyksissä.

Jäsenvaltioiden kahdella ensimmäisellä kerralla (vuodet 2000 ja 2001) toimittamia tietoja käytettiin pääasiassa siten, että niitä vertailtiin autonvalmistajien liittojen 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<sub>2</sub>-tilastoja.

Vaikka viralliset EU-tiedot tulevat saataville, aikaisemmissa tiedoissa esiintyvistä katkonaisuudesta ei päästä eroon, ja perustan muodostavien tietojen erilaisuuden takia (ks. jäljempänä) viimeisimpiä vuosia koskevien virallisten tietojen lisääminen noin vain liittojen historiallisiin tietoihin ei ole oikein.

Tiedot ovat katkonaisia pääasiassa seuraavilla tavoin:

Maat, joita tiedot koskevat: Vuoden 2002 EU-tiedot koskevat 15:ä jäsenvaltiota. ACEAn ja vuotta 2001 lukuunottamatta, KAMAN hiilidioksidipäästötietoihin ei ole koskaan sisällynyt Kreikan tietoja, ja niihin on vasta vastikään sisällytetty Suomen tiedot. JAMAN tiedot kattavat kaikki jäsenvaltiot.

Metodologiaan liittyvät erot: AAA ja Marketing Systems yhdistävät rekisteröinnit omaan korkeasti analysoituun ajoneuvojen teknisiä vaatimuksia koskevaan tietopankkiinsa, jota sitten käytetään rekisteröinteihin kaikissa jäsenvaltioissa. EU-tietojen osalta kullakin jäsenvaltiolla on omat ajoneuvojen teknisiä vaatimuksia koskevat tiedot, joihin jäsenvaltio yhdistää kansalliset rekisteröintinsä. Nämä kansalliset vaatimukset voivat vaihdella maittain. Tästä saattaa aiheutua pieniä eroja kokonaistuloksiin sekä joihinkin yksityiskohtaisempiin suuntausten analysointitietoihin.

Rekisteröintitietojen erot: Virallisista EU-tiedoista näyttää puuttuvan huomattava prosenttiosuus uusista myydyistä autoista. Vuoden 2002 osalta ero on noin 500 000 ajoneuvoa (vastaa 4 % rekisteröintien kokonaismäärästä)<sup>26</sup>. On myös huomattava, että EU-tiedoissa ei oteta huomioon sellaisten autojen rekisteröintejä, joiden hiilidioksidipäästöistä ei toimiteta tietoja, kun taas liittojen tiedoissa kaikki tällaiset ajoneuvot sijoitettiin luokan “tuntematon”

---

26 On kuitenkin huomattava, että tätä kokoluokkaa oleva ero ei automaattisesti johda eroihin lasketuissa hiilidioksidipäästöjen keskiarvoissa. Tilanne olisi toinen, jos puuttuvat tiedot poikkeaisivat ominaisuuksiltaan systemaattisesti koko ajoneuvokannan ominaisuuksista.

alle silloin, kun tietoja hiilidioksidipäästöistä ei ollut saatavilla eivätkä tietojen toimittajat pystyneet täyttämään tiedoissa esiintyviä aukkoja omien tietojensa avulla.

“Harmaan alueen” ongelma: ACEA on sitä mieltä, että jotkin jäsenvaltiot rekisteröivät ajoneuvot verotuksellisten ominaisuuksien mukaan (hyöty- tai yksityisajoneuvot), eivät M1/N1-luokkien määritelmien mukaan. Tätä kysymystä on selvitettävä tarkemmin.

Tietojen kattavuus: Viralliset EU-tiedot kattavat – sitoumuksen mukaisesti – kaikilla polttoaineilla toimivien autojen hiilidioksidipäästöt, vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivat ajoneuvot mukaan luettuna. Liittojen CO<sub>2</sub>-tiedot ovat johdonmukaisesti koskeneet bensiini- ja dieselkäyttöisiä ajoneuvoja<sup>27</sup>.

Tällä hetkellä ero EU-tietojen ja liittojen toimittamien hiilidioksidin keskimääräisiä kokonaispäästöjä koskevien tietojen välillä on vain hieman yli 1 prosenttia ACEAn osalta ja noin 0,1 prosenttia JAMAn osalta<sup>28</sup>. Komissio on kehottanut autonvalmistajien liittoja selvittämään jotkin näistä kysymyksistä suoraan tietojen toimittajien ja vastuullisten kansallisten järjestöjen välillä. Tietojen vertailtavuus parani vain jonkin verran vuosina 2002–2003. Tämä johtuu kustannussyistä ja siitä, että tiedot ovat niiden toimittajien mukaan kaupallisesti luottamuksellisia. Tietojen laadun parantamiseen tähtävää työtä jatketaan, ja tietojen välisten erojen odotetaan kaventuvan pitkällä aikavälillä.

## 5. DIREKTIIVIN 1999/94/EY TÄYTÄNTÖÖNPANO

Merkintöjä koskeva direktiivi 1999/94/EY annettiin 13. joulukuuta 1999, ja jäsenvaltioiden oli määrä panna se täytäntöön viimeistään 18. tammikuuta 2001. Lokakuun 2003 loppuun mennessä kaikki jäsenvaltiot Saksaa lukuun ottamatta olivat panneet direktiivin täytäntöön. Komissio saattoi Saksan osalta asian EY:n perustamissopimuksen 226 artiklan perusteella yhteisön tuomioistuimen käsiteltäväksi, ja tuomioistuin antoi tuomionsa 24. syyskuuta 2003<sup>29</sup>.

Direktiivin liite III muutettiin vuonna 2003<sup>30</sup>, ja komissio julkaisi ”muuta tiedonvälitystä” koskevan suosituksen<sup>31</sup>.

---

27 On kuitenkin todettava, että vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen määrä on ollut aikaisemmin, ja on edelleenkin, niin pieni, ettei näiden ajoneuvojen määrällä ole vaikutusta lasketun hiilidioksidipäästöjen keskiarvon kannalta.

28 KAMA ei kerännyt omia seurantatietoja vuonna 2002.

29 C-74/02.

30 EYVL L 186, 25.7.2003, s. 34.

31 EYVL L 82, 29.3.2003, s. 33.

Komissio odottaa nyt direktiivin 9 artiklan perusteella annettavia jäsenvaltioiden kertomuksia – joiden määräaika on 31. joulukuuta 2003<sup>32</sup> – voidakseen tarkastella lisätoimenpiteiden tarpeellisuutta (esimerkiksi sitä, mikä on paras tapa vielä ratkaisemattomien, 9 artiklassa mainittujen kysymysten käsittelemiseksi).

## 6. VEROTOIMENPITEISIIN LIITTYVÄ TYÖ

### 6.1. Ajoneuvoihin liittyvä työ

Vuonna 2002 komissio julkaisi verojärjestelmään liittyviä toimenpiteitä koskevan työnsä tulokset<sup>33</sup>. Komissio keskittyi rekisteröintiveroihin ja vuosittaisiin käyttöveroihin ja teki seuraavat päätelmät:

- Verotoimenpiteet ovat tärkeä täydentävä väline, jolla voidaan tukea EU:n tavoitteen 120 g CO<sub>2</sub>/km saavuttamista uusien autojen osalta vuoteen 2005 ja viimeistään vuoteen 2010 mennessä ja edistää Kioton pöytäkirjan mukaisten EU:n sitoumusten täyttämistä.
- Kansallisilla ajoneuvoveroilla olisi luotava suurempi yhteys jokaisen uuden henkilöauton verotustason ja hiilidioksidipäästöjen välille. Ajoneuvoverojen eriyttämistä pidetään vastikään myytyjen autojen keskimääräisen polttoaineen kulutuksen vähentämisen kannalta tärkeänä muuttujana. Nykyiset ajoneuvoverot pitäisi korvata veroilla, jotka perustuvat täysin hiilidioksidipäästöihin, tai nykyisiin rekisteröinti- ja käyttöveroihin pitäisi sisällyttää hiilidioksidipäästöt huomioon otettava tekijä. Lisätekijöiden avulla voitaisiin ottaa huomioon myös muut kansalliset ympäristötavoitteet kuten EURO IV -standardien nopea käyttöönotto.

Euroopan parlamentti suhtautui tiedonantoon myönteisesti<sup>34</sup>. Neuvostossa aloitettiin toukokuussa 2003 asiaa koskevat keskustelut, joita ei ole vielä saatettu päätökseen.

---

32 Direktiivin 1999/94/EY 9 artikla kuuluu seuraavasti: ”Komissio antaa muutokset, jotka ovat tarpeen tämän direktiivin liitteiden mukauttamiseksi, noudattaen 10 artiklassa säädettyä menettelyä ja kuultuaan kuluttajajärjestöjä ja muita asianomaisia osapuolia.

Kunkin jäsenvaltion on kyseisen mukauttamismenettelyn helpottamiseksi 31 päivään joulukuuta 2003 mennessä toimitettava komissiolle tämän direktiivin säännösten tehokkuutta koskeva kertomus, joka koskee 18 päivän tammikuuta 2001 ja 31 päivän joulukuuta 2002 välistä ajanjaksoa. Kertomuksen muoto vahvistetaan 10 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti viimeistään 18 päivänä tammikuuta 2001.

Lisäksi komissio toteuttaa 10 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen toimenpiteet, joiden tarkoituksena on:

a) täsmentää edelleen 3 artiklassa tarkoitettua merkinnän mallia muuttamalla liitettä I;

b) täsmentää edelleen 4 artiklassa tarkoitettua opasta koskevia vaatimuksia uusien automallien luokittelumiseksi, jotta mallit voitaisiin luetteloida hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen mukaisesti kussakin luokassa, mukaan lukien vähiten polttoainetta kuluttavien automallien luokka;

c) vahvistaa suosituksia, jotta 6 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitettuja mainosjulkaisuja koskevien säännösten periaatteita voitaisiin soveltaa muussa tiedonvälityksessä ja aineistossa.” Ehdotuksia direktiivin muuttamiseksi, jos se on tarpeen, ei todennäköisesti voitaisi tehdä ennen vuotta 2005, jolloin ne tulisivat voimaan todennäköisimmin aikaisintaan vuonna 2006 tai 2007.

33 KOM(2002) 431 lopullinen.

## 6.2. Polttoaineisiin liittyvä työ

Vaikka lokakuussa 2003 annettu neuvoston direktiivi 2003/96/EY ei tällä hetkellä suoraan liity henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevaan yhteisön strategiaan, sen huomioon ottaminen saattaisi olla hyvä asia. Tällä direktiivillä uudistetaan energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskeva yhteisön kehys. Sillä perustetaan verotuksen korkeammat tasot tai otetaan käyttöön verotuksen uudet vähimmäistasot useiden energiatuotteiden osalta ja säädetään kannustimista, joilla edistetään ympäristöä vähemmän kuormittavien energiatuotteiden käyttöä. Pitkällä aikavälillä nämä toimet voisivat osoittautua merkityksellisiksi hiilidioksidipäästöjä ja autoja koskevan strategian kannalta esimerkiksi, jos useammassa autoissa siirryttäisiin käyttämään sähköä tai vetyä energialähteenä.

## 7. MUUT ASIAA KOSKEVAT TOIMENPITEET

Ympäristöministerien neuvoston 10. lokakuuta 2000 päivätyissä päätelmissä kehoitettiin komissiota tutkimaan kevyisiin hyötyajoneuvoihin (jotka vastaavat teknisiltä ominaisuuksiltaan N1-luokan ajoneuvoja<sup>35</sup>) kohdistuvia päästöjen vähentämistoimenpiteitä ja henkilöautoissa käytettäviä ilmastointijärjestelmiä<sup>36</sup>. Seuraavassa esitetään näitä toimia koskeva tilannekatsaus.

### 7.1. Kevyet hyötyajoneuvot

Kevyet hyötyajoneuvot ovat maantieliikenteen hiilidioksidipäästöjen aiheuttajista kolmannella tilalla henkilöautojen ja raskaiden hyötyajoneuvojen jälkeen. Vuonna 2000 kevyet hyötyajoneuvot aiheuttivat noin 13 prosenttia maantieliikenteen kaikista hiilidioksidipäästöistä päästöjen ollessa noin 90 miljoonaa tonnia hiilidioksidia. Nykysuuntausten valossa näiden päästöjen ennustetaan lisääntyvän tulevilla vuosikymmenellä sekä absoluuttisesti että suhteellisesti<sup>37</sup>.

Hiilidioksidipäästöjen mittauksia koskevat standardoidut säännöt ja menettelyt ovat edellytys, kun tutkitaan, kehitetään ja pannaan täytäntöön vaihtoehtoja kevyiden hyötyajoneuvojen päästöjen vähentämistoimenpiteille. Tästä syystä komissio antoi vuonna 2001 ehdotuksen, joka koski kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen mittaamista<sup>38</sup>. Ehdotuksen perusteella kyseisten ajoneuvojen polttoaineen kulutus ja

---

34 Mietintö A5-0265/2003, jonka Euroopan parlamentti hyväksyi 6. marraskuuta 2003.

35 N1-luokan ajoneuvot määritellään tavaroiden kuljettamiseen käytettäväksi ajoneuvoiksi, joiden suurin massa on enintään 3,5 tonnia.

36 Ympäristöministerien neuvosto totesi 10. lokakuuta 2000 päivätyissä päätelmissään seuraavaa: "Liikennepolitiikan alalla neuvosto kehottaa komissiota tutkimaan ja valmistelemaan toimenpiteitä seuraavilla aloilla ottaen huomioon liikennealan päästöjen lisääntymisvauhdin sekä tarpeen heijastaa kunkin liikennemuodon yhteiskunnallisia ja ympäristökustannuksia kuten myös hahmoteltiin Helsingin Eurooppa-neuvostolle annetussa kertomuksessa:

- ajoneuvojen, erityisesti kevyiden hyötyajoneuvojen, hiilidioksidipäästöjen vähentäminen

- kaikkien kasvihuonekaasujen, jotka ovat peräisin ajoneuvojen ilmastointijärjestelmistä, vähentäminen"

37 Vuoden 2000 luvut. Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen määrä on noin 420 mt ja raskaiden hyötyajoneuvojen, linja-autot mukaan luettuna, noin 200 mt. Yksityiskohtaisemmat tiedot, ks. Euroopan ympäristökeskus: National and central estimates for air emissions from road transport Tekninen kertomus 74.

38 Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi neuvoston direktiivien 70/156/ETY ja 80/1268/ETY muuttamisesta N1-luokan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen mittaamisen osalta. KOM(2001) 543 lopullinen.

hiilidioksidipäästöt määritettäisiin tyyppihyväksyntätarkoituksia varten suunnilleen samalla tavoin kuin M1-luokan (henkilö)autojen osalta. Syyskuussa 2002 ehdotus oli Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä, ja neuvoston yhteinen kanta hyväksyttiin syyskuussa 2003. Euroopan parlamentti hyväksynee yhteisen kannan joulukuussa 2003, jolloin säädös annettaisiin yhteisen kannan mukaisesti.

Näiden kahden toimielimen komission ehdotukseen tekemät muutokset ovat merkittäviä siinä mielessä, että niissä ehdotetaan myöhempää ajankohtaa hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen pakollisten mittausten aloittamiselle: vuotta 2009, kun komission ehdotuksessa esitetään vuotta 2007. Täydelliset tiedot luokan I ajoneuvoista, monivaiheisesti rakennetut ajoneuvot mukaan luettuna, vaadittaisiin 1. tammikuuta 2007 alkaen. Täydelliset tiedot luokan II ja III ajoneuvoista, monivaiheisesti rakennetut ajoneuvot mukaan luettuna, vaadittaisiin 1. tammikuuta 2009 alkaen. Rekisteröityjen N1-luokan ajoneuvojen mitattua polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöjä koskevat luvut (sellaisenaan) olisivat saatavilla vuotta myöhemmin, ts. vuonna 2008 luokan I ajoneuvojen ja vuonna 2010 luokan II ja III ajoneuvojen osalta.

Euroopan parlamentti ja neuvosto sisällyttivät ehdotukseen myös mahdollisuudet ryhmittää ajoneuvot yhteen ajoneuvoperheiksi. Ei ole tarkkaa tietoa siitä, miten tällainen ryhmittäminen – yhdessä ”6 prosentin poikkeusta” koskevan säännön<sup>39</sup> kanssa – vaikuttaa niihin hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineen kulutusta koskeviin arvoihin, jotka virallisesti ilmoitetaan tietyn ajoneuvotyyppin, -muunnoksen tai -vaihtoehdon yhteydessä. Tästä syystä yhdessä muutoksessa kehoitetaan komissiota tutkimaan ”yhteenryhmittämisen” sekä muutamien muiden ehdotukseen sisällytettyjen muutosten vaikutuksia kahden vuoden kuluessa direktiivin voimaantulosta ja ehdottaa tarvittaessa toimenpiteitä direktiivin mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.

Komissio on vastikään tehnyt läheisessä yhteistyössä sidosryhmien kanssa alustavan tutkimuksen vaihtoehtoista, jotka koskevat hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin liittyvien toimenpiteiden laatimista vuosiksi 2005–2012. Tämän tutkimuksen tulokset ovat nyt käytävissä<sup>40</sup>. Tärkeimmät päätelmät ovat seuraavat:

N1-luokan ajoneuvojen markkinat: Markkinoilla arvioidaan olevan noin 20 miljoonaa N1-luokan kevyttä hyötyajoneuvoa. Vastikään rekisteröityjen N1-luokan ajoneuvojen määrä on kasvanut vakaasti hieman yli 1 miljoonasta vuonna 1995 yli 1,5 miljoonaan vuonna 2000. ACEAn markkinaosuus N1-luokan ajoneuvoista on noin 90 prosenttia, JAMAn noin 6–8 prosenttia ja KAMalla on hallussaan suurin osa jäljelle jäävästä 2–4 prosentin osuudesta. Dieselmootorit hallitsevat suurinta osaa N1-luokan ajoneuvojen markkinoista; niiden osuus uusien ajoneuvojen myynnistä on noin 95 %.

Tulevaisuudessa odotettavissa olevat markkinasuuntaukset: N1-luokan ajoneuvojen myynnin odotetaan kasvavan EU:ssa 2 prosentin vuosivauhtia. Alaluokkien

---

39 Muutosluonnoksen liitteessä I olevan 11 kohdan 1 alakohdan mukaan tyyppihyväksyntä voidaan laajentaa samaa tyyppiä oleville tai eri tyyppiä oleville ajoneuvoille, jotka eroavat seuraavien ominaisuuksien osalta: viitepaino, suurin sallittu paino, kokonaisvälityssuhteet sekä moottorin laitteet ja varusteet edellyttäen, että teknisen tutkimuslaitoksen mittaamat hiilidioksidipäästöt eivät ylitä N1-luokan ajoneuvojen tyyppihyväksyntäarvoa enemmällä kuin 6 prosentilla.

40 Tutkimus *Preparation of measures to reduce CO2 emissions from N1 vehicles*, toteuttajat: RAND Europe, Institut für das Kraftfahrwesen Aachen ja Transport&Mobility Leuven.



ajoneuvojen tulevista osuuksista ei ole varmuutta. Jos vuosien 1995–2000 suuntaus jatkuu, luokkien II ja III ajoneuvojen osuus kasvaa edelleen.

Hiilidioksidipäästöjen kehitys: Koska N1-luokan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt eivät vielä sisälly EU:n testausmenettelyihin, luotettavia perustietoja ei ole olemassa. Tästä syystä – tutkimuksen mukaan – erilaisista lähteistä on saatavilla vain muutamia arvioita. Arvioiden mukaan N1-luokan uusien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet viime vuosina. Tässä yhteydessä on hyvä muistaa, että Auto-Oil II – skenaarioissa<sup>41</sup> ennustetaan N1-luokan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähenevän vuosittain noin 1,2 %. Autoteollisuus hyväksyi luvun tuolloin, ja sitä voidaan pitää tällä hetkellä tekniikan tulevan kehityksen parhaana indikaattorina. Vertailun vuoksi voidaan mainita, että hiilidioksidipäästöjä koskevien sitoumusten perusteella edellytettävä henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vuosittainen vähennysvauhti on noin 1,9 prosenttia. Mitä tulee tulevaisuuden hiilidioksidipäästöihin, arvioinneista käy ilmi, että – “business as usual” – skenaariossa ja olettaen, että kolmen alaluokan markkinaosuudet eivät muutu – uusien N1-luokan ajoneuvojen päästöt todennäköisesti lisääntyvät vuoden 2005 noin 9500 kilotonnista 11500 kilotonniin vuonna 2015.

Markkinoilla vaikuttavat tekijät: Valmistajien mukaan asiakkaiden prioriteettijärjestys, kun he ovat ostamassa N1-luokan ajoneuvoa, on seuraava: omistamisesta koituvat kustannukset, toimivuus, kestävyys, turvallisuus ja dynamiikka. Koska paremmasta polttoainetehokkuudesta johtuvat marginaaliset säästöt muodostavat suhteellisen pienen osan omistamisen kokonaiskustannuksista, ne eivät todennäköisesti suuresti vaikuta asiakkaiden tai valmistajien päätöksentekoon.

Tekniikan tarjoamat vaihtoehdot: Tällä hetkellä on käytettävissä paljon tekniikoita, joilla voitaisiin vähentää N1-luokan ajoneuvojen polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöjä, ks. taulukko 5. Hiilidioksidipäästöjen vähennyksiä koskevia lukuja pidetään melko luotettavina, mutta kustannusarviot ovat epävarmempia. Ne perustuvat loppukuluttajien kustannuksia koskevien asiakirjojen tarkasteluun. On realistista olettaa, että valmistajien tosiasialliset kustannukset ovat huomattavasti pienemmät. Säännönmukaisesti arvioidaan, että tuotantokustannukset ovat 2–3 kertaa pienemmät kuin loppukuluttajille tarjottavat hinnat. Loppukuluttajien tosiasialliset kustannukset ovat kuitenkin lopulta kilpailu- ja markkinointikysymys, joten kyseessä on valmistajien kannalta tärkeä tekijä.

---

41 KOM(2002) 626 lopullinen.

<u>Tekniikan tarjoama vaihtoehto</u>	<u>Säästetyt hiilidioksidipäästöt</u>	<u>Arvioidut kustannukset kuluttajahintoina</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Moottori</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ruiskutusjärjestelmä</li> <li>■ Venttiiliohjaus</li> <li>■ Pakokaasujen valvontajärjestelmät</li> <li>■ Turboahtaus, moottorin koon pienentäminen</li> <li>■ Hybridimoottori</li> </ul> </li> <li>■ <b>Polttoaine</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vaihtoehtoiset polttoaineet</li> </ul> </li> <li>■ <b>Energian hallinta</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lisävarusteet</li> <li>■ Käynnistysmoottori/laturi</li> </ul> </li> <li>■ <b>Voimansiirto</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Voimansiirtomalli</li> <li>■ Automaattisesti ohjattu voimansiirto</li> </ul> </li> <li>■ <b>Kori / Alusta</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aerodynamiikan optimointi</li> <li>■ Vierintävastuksen optimointi</li> <li>■ Kevyet rakenteet</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 15–20 %</li> <li>- 10–15 %</li> <li>+ 2%</li> <li>- 25 % (luokka 1)</li> <li>- 11–20 %</li> <li>- 10–19 %</li> <li>- 1–2 %</li> <li>- 6–30 %</li> <li>- 3–18 %</li> <li>- 3–15 %</li> <li>- 4%</li> <li>- 2%</li> <li>- 4–7 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ 700€ – + 1000€</li> <li>+ 250€</li> <li>+ 100€ – + 3500€</li> <li>+ 20 % moottorin hinnasta</li> <li>+ 2500€ – + 7000€</li> <li>+ 1500€</li> <li>+ 50€</li> <li>+ 1000€</li> <li>+ 260€ – + 900€</li> <li>+ 100€</li> <li>+ 1500€</li> <li>+ 100€</li> <li>+ 1600€</li> </ul>

### **Taulukko 5: Mahdollisesti säästetyt hiilidioksidipäästöt vuonna 2010 ja tekniikan arvioidut kustannukset kuluttajahintoina**

Skenaariolaskelmat: Yksilöityjen tekniikan tarjoamien vaihtoehtojen ja kustannusten perusteella tutkimuksessa laadittiin kaksi skenaariota, realistinen ja optimaalinen skenaario, hiilidioksidipäästöjen ja niihin liittyvien erityiskustannusten tulevan laskennan arvioimiseksi<sup>42</sup>. Taulukossa 6 esitetään näiden selvitysten tulokset. Jos tekniikan tarjoamia realistisia vaihtoehtoja sovellettaisiin kaikkiin vuonna 2005 myytyihin autoihin, hiilidioksidipäästöt vähenisivät 6,7 prosentilla 9550 kilotonnista 8910 kilotonniin. Jos sovellettaisiin tekniikan tarjoamia optimaalisia vaihtoehtoja, vähennys olisi 13,3 prosenttia. Vuonna 2010 vähennykset ovat 11,3 prosenttia realististen ja 23,1 prosenttia optimaalisten tekniikan vaihtoehtojen osalta. Vuonna 2015 vähennykset ovat 22,8 prosenttia ja 28,5 prosenttia. Kaikki vähennysluvut perustuvat “business-as-usual” –skenaarioon. Tässä yhteydessä on mainittava, että “realistisessa skenaariossa” oletetut hiilidioksidipäästöjen vuosittaiset vähennykset

42 Tutkimusryhmä arvioi perustapausten hiilidioksidipäästöt vuosiksi 2005, 2010 ja 2015 käyttäen REMOVE-mallia. Ensinnäkin arvioitiin N1-luokan autojen kokonaismäärä ja uusien N1-luokan autojen määrä, sitten uusien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ajoneuvoluokittain. Tätä käytettiin perustana tekniikan vaihtoehtoja arvioitaessa. Hiilidioksidipäästöjen perustapausten pohjana on nykyisen autokannan ja nykyisten tekniikoiden ekstrapolaatio. Keskimääräisten ajokilometrien arvioidaan lisääntyvän vain hieman 19 738 kilometristä vuonna 2000 20 016 kilometriin vuoteen 2015 mennessä. Lopuksi laskettiin eri skenaarioasetuksilla saavutettavat hiilidioksidipäästöjen vähennykset.

ovat hyvin lähellä Auto-Oil II -ohjelmaan sisällytettyä hiilidioksidipäästöjen vähennysvauhtia. Tämä tarkoittaa sitä, että ne vastaavat odotuksia, jotka Auto-Oil II -ohjelman asiantuntijaryhmillä on tulevaisuuden tekniikan suhteen.

Muuttumaton markkinaskenaario		2005	2010	2015
"Realistinen skenaario"	Uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidin kokonaispäästöt (kilotonneina)	9,550	9,818	11,463**
	Päästövähennyksen aiheuttamat kustannukset (euroa/tonni)*	-18	5	14
"Optimaalinen skenaario"	Uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidin kokonaispäästöt (kilotonneina)	8,280	7,558	8,196
	Päästövähennyksen aiheuttamat kustannukset (euroa/tonni)*	-8	54	52

\* Päästövähennyksen aiheuttamiin kustannuksiin sisältyvät investointikustannukset (ks. taulukko 5) ja polttoainesäästöt ottaen huomioon tulevien polttoainehintojen arviot.

\*\* Huomaus: Päästöissä tapahtunut lisäys vuodesta 2010 vuoteen 2015 johtuu odotettavissa olevasta NI-luokan uusien ajoneuvojen määrän lisäyksestä kyseisenä aikana.

**Taulukko 6: Hiilidioksidipäästöt ja päästövähennyksen aiheuttamat kustannukset vuosina 2005, 2010 ja 2015 kahdessa eri skenaariossa ottaen huomioon investointikustannukset ja polttoainesäästöt**

Kustannustehokkuutta koskevat näkökohdat: Tämän tutkimuksen mukaan kahden tekniikkavaihtoehdon analyysi osoittaa, että vähennysten kustannustehokkuutta koskevat luvut vaihtelevat 18 euron/tonni säästöstä 54 euron/tonni kustannuksiin skenaariosta riippuen. Taulukossa 6 esitetään tilanne yksityiskohtaisemmin taulukossa 5 esitettyjen, kuluttajille koituvien kustannusten perusteella. Eurooppalaisessa ilmastonmuutosohjelmassa mainitaan vertailuarvo (*benchmark*)

20–50 euroa/tonni kustannustehokkuuden indikaattorina<sup>43,44</sup>.

Eryityskustannukset riippuvat muun muassa ajoneuvoluokasta. Kustannustehokkaimpia ovat luokan I ajoneuvoissa toteutetut toimenpiteet, ja järjestyksessä seuraavana on sekä luokan I että II ajoneuvoihin sovellettujen tekniikoiden yhdistelmä. Joidenkin skenaarioiden – erityisesti alaluokkia II ja III koskevien vaativampien toimenpiteiden, jotka on suunniteltu toteutettaviksi vuosina 2010 ja 2015 – kustannukset ylittäisivät hieman rajan 50 euroa/tonni.

N1-luokan ajoneuvoja koskevasta työstä ei voi tehdä johtopäätöksiä eikä työtä ole vielä saatettu loppuun. Näin ollen on liian aikaista esittää lopullisia politiikan vaihtoehtoja.

Komissio kuitenkin pohtii toteutettavia toimenpiteitä sen perusteella, mitä tähän mennessä on saatu selville. Näitä toimenpiteitä ovat muun muassa seuraavat:

- M1-luokan ajoneuvoja koskevien, jo käyttöön otettujen vaatimusten (ks. direktiivi 1999/94/EY) kanssa samanlaisten merkintöjä koskevien vaatimusten käyttöönotto,
- N1-luokan ajoneuvojen päästösuuntausten seuranta (ks. päätös 1753/2000/EY),
- N1-luokan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistoimenpiteet.

Näiden toimenpiteiden täytäntöönpanon ajoitus riippuu Euroopan parlamentissa ja neuvostossa direktiiviin 80/1268/ETY ehdotetuista muutoksista käytävien keskustelujen sekä tulevana vuosina toteutettavien lisätutkimusten tuloksista.

Kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistoimenpiteitä voidaan harkita vasta, kun käytettävissä on laaja-alaiset ja luotettavat päästötiedot, jotka on mitattu kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen mittaamista koskevan ehdotuksen mukaisesti.

Saadakseen enemmän tietoa edellä mainituista kysymyksistä komissio päätti käynnistää seurantatutkimuksen, jossa keskitytään

- i mittaamaan muutetun direktiivin 80/1268/ETY mukaisesti polttoaineen kulutus ja hiilidioksidipäästöt kevyiden hyötyajoneuvojen edustavasta otoksesta,

---

43 Eurooppalaisen ilmastomuutosohjelman eri työryhmät määrittivät kriteerin “alle 20 euroa/hiilidioksidiekvivalenttitonni” ja “alle 50 euroa/hiilidioksidiekvivalenttitonni” vertailuarvoksi, jolla arvioidaan kunkin mahdollisen toimenpiteen kustannustehokkuutta. On kuitenkin mainittava, että Eurooppalaisen ilmastomuutosohjelman kustannuskriteeriä sovelletaan ainoastaan ensimmäisen sitoumuskauden toimenpiteisiin. Vuonna 2015 käyttöön otettavan tekniikan osalta tulevissa kustannustehokkuutta koskevissa arvioissa voidaan päätyä erilaisiin päätelmiin.

44 Eurooppalaista ilmastomuutosohjelmaa koskeva raportti, maaliskuu 2003. Vertailuarvoa 20–50 euroa/tonni ei kuitenkaan pitäisi pitää tiukkana katkaisupisteenä, vaan – ottaen huomioon täytäntöönpanoon liittyvät epävarmuudet – se on yleisesti suuntaa-antava luku tietyn toimenpiteen kustannustehokkuudesta. Samaan aikaan on otettava huomioon muita näkökohtia (esimerkiksi toimitusvarmuuteen liittyvät edut, joka liittyy muihin ympäristökysymyksiin pitkällä aikavälillä). Muut alojen välisen arvioinnin ja toimenpiteiden vertailun yhteiset kriteerit olivat täytäntöönpanon aikakehys ja vaikutus muihin politiikan aloihin (ks. eurooppalaista ilmastomuutosohjelmaa koskeva toinen seurantakertomus: *Can we meet our Kyoto targets?*).

- ii vastaamaan muutetun direktiivin 80/1268/ETY 3 artiklassa<sup>45</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston esittämiin kysymyksiin siltä osin kuin ne ovat sovellettavissa N1-luokan ajoneuvoihin, ja
- iii kehittämään edelleen tämän luokan tai sen alaluokkien ajoneuvojen päästöjen vähentämistä koskevan politiikan vaihtoehtojen arviointia, liittymässä olevat maat mukaan luettuna.

Tutkimuksen tulokset ovat käytettävissä vuoden 2004 loppuun mennessä.

## 7.2. Ajoneuvojen ilmastointi

Komissio on aloittanut ajoneuvojen ilmastointilaitteita koskevan työn, jossa keskitytään mahdollisiin vaihtoehtoihin, joilla i) mitataan ja jos mahdollista vähennetään polttoaineen lisäkulutusta ja siihen liittyviä hiilidioksidipäästöjä ja ii) vähennetään jäähdytysnestepäästöjä (HFC-134a). Molemmat toimet ovat osa eurooppalaista ilmastonmuutosohjelmaa<sup>46</sup>. Jäähdytysnestepäästöjä koskevan työn tulokset esitellään muualla<sup>47</sup>.

Polttoaineen kulutuksen osalta on olemassa yhä enemmän näyttöä siitä, että ilmastointijärjestelmien käyttö henkilöautoissa voi merkittävästi lisätä hiilidioksidipäästöjä. Polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöjen mittaamista koskeva olemassa oleva lainsäädäntö ei vielä kata tätä päästölähdettä eikä se tästä syystä myöskään sisälly autoteollisuuden sitoumuksiin<sup>48</sup>. Arvioiden mukaan lisäpäästöt ovat 3–8 prosentin suuruusluokkaa<sup>49</sup>. Lisäksi näyttää siltä, että laitteiden käytön vaikutusta polttoaineen kulutukseen on mahdollista vähentää noin 50 prosentilla.

Myös ilmastointijärjestelmien käytön vaikutuksen tutkimisen edellytyksenä ovat luotettavat testausmenettelyt. Tästä syystä komission tavoitteena on saattaa työ päätökseen mahdollisimman pian ja samalla pyrkiä tarvittaessa perustamaan kansainvälisesti yhtenäiset testausmenettelyt.

---

45 Tässä uudessa artiklaluonnoksessa kehoitetaan komissiota viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta

a) esittämään tutkimus, joka koskee mahdollisuuksia saada edustavaa tietoa monivaiheisesti rakennettujen valmistuneiden ajoneuvojen ja ajoneuvojen, joiden päästöt mitataan direktiivin 88/77/ETY mukaisesti, hiilidioksidipäästöistä ja polttoaineen kulutuksesta, jotta voidaan ottaa huomioon näiden mittausten kustannustehokkuusnäkökohdat,

b) esittämään arvioinnin tässä direktiivissä käyttöön otetusta ajoneuvoperheen käsitteestä,

c) tarvittaessa esittämään tämän direktiivin mukauttamista tekniikan kehitykseen koskevat toimenpideluonnokset direktiivin 70/156/ETY 13 artiklalla perustetulle komitealle.

46 KOM(2001) 580 lopullinen.

47 KOM(2003) 492 lopullinen.

48 Sitoumusten mukaan uusien autojen hiilidioksidipäästöt mitataan direktiivin 93/116/EY, jonka perusteella tavoitteet asetettiin, mukaisesti. Tämä testaus ei sisällä ajoneuvojen ilmastoinnin käyttöä. Joka tapauksessa testausmenettelyn muutokset, kuten edellisen kerran direktiivin 99/100/EY yhteydessä, on otettava huomioon hiilidioksidipäästöjä koskevien sitoumusten seurannassa korjaamalla mitattuja hiilidioksidipäästöjä, jotta ne ovat yhdenmukaisia direktiivin 93/116/EY menettelyn kanssa. Viimeksi tehty korjaus on taulukon 2 alaviitteessä mainittu 0,7 prosentin mukautus.

49 *Options to reduce Greenhouse Gas Emissions due to Mobile Air Conditioning*. Brysselissä 10.–11. helmikuuta 2003 pidetyssä MAC Summit –huippukokouksessa käytyjen keskustelujen yhteenveto (ks. <http://europa.eu.int/comm/environment/air/mac2003/pdf/macsummitdiscussion.pdf>).

## 8. PÄATELMÄT

Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja polttoainetalouden parantamista koskevan yhteisön strategian tavoitteena on saavuttaa yhteisössä vastikään rekisteröityjen henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen keskimääräinen arvo 120 g CO<sub>2</sub>/km vuoteen 2005 ja viimeistään vuoteen 2010 mennessä. Kalenterivuonna 2002 saavutettu CO<sub>2</sub>/km-arvo on 166 g CO<sub>2</sub>/km<sup>50</sup> verrattuna yhteisön strategian vertailuvuoden 1995 arvoon 186 g CO<sub>2</sub>/km. On epätodennäköistä, että tavoitearvo 120 g CO<sub>2</sub>/km saavutettaisiin niin aikaisin kuin vuonna 2005, mutta tavoitteen saavuttamista vuoteen 2010 mennessä voidaan pitää realistisena, jos tarvittavat toimenpiteet toteutetaan ja tavoitteeseen pyritään kaikin mahdollisin keinoin. On tärkeää, että ACEA ja JAMA saavuttivat aikaisin vuodeksi 2003 asetetun välitavoitteensa.

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<sup>51</sup> uudelleentarkastelun tuloksilla on tärkeä merkitys. Uudelleentarkastelu koskee autonvalmistajien liittojen mahdollisuuksia hiilidioksidipäästöjen lisävähennyksiin, jotta päästäisiin lähemmäksi yhteisön tavoitetta 120 g CO<sub>2</sub>/km vuoteen 2012 mennessä.

Autoteollisuuden sitoumusten täytäntöönpanossa edistytään hyvin. Sitoumusten lopullisen tavoitteen (140 g CO<sub>2</sub>/km) saavuttamiseksi kaikkien kolmen liiton on kuitenkin lisättävä toimiaan suuremmassa tai pienemmässä määrin. Yhteiset kertomukset eivät anna komissiolle aihetta uskoa, että ACEA ja JAMA eivät pystyisi täyttämään sitoumuksiaan. KAMAN osalta on perustellusti aihetta huoleen. KAMAN on lisättävä toimiaan ja niiden on oltava huomattavia, jos se aikoo saavuttaa vuodeksi 2004 asetetun välitavoitteensa. Tätä asiaa on painotettu KAMAlle, ja liitto on ilmaissut uudelleen päättäväisyytensä saavuttaa tavoitteet, joihin se on sitoutunut.

Direktiivin 1999/94 ja päätöksen 1753/2000 täytäntöönpano on edistynyt hyvin ja lähestulkoon saatettu loppuun.

Komissio jatkaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevaa työtään ja on aloittanut ajoneuvojen ilmastointijärjestelmien käytön aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä koskevan työn.

---

50 Luku perustuu virallisiin EU-tietoihin.

51 ACEA ja JAMA 2003, KAMA 2004.