



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 22.6.2005
KOM(2005) 269 galutinis

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI IR
EUROPOS PARLAMENTUI**

**Įgyvendinant Bendrijos automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo strategiją:
Penktasis metinis komunikatas apie strategijos veiksmingumą**

{SEC(2005) 826}

1. IŽANGA

Bendrijos keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo ir degalų taupymo gerinimo strategija^{1,2} yra grindžiama trimis ramsčiais: automobilių pramonės išsipareigojimai gerinti degalų taupymą³, automobilių ženklavimas degalų taupos kortele⁴ ir automobilių degalų taupymo skatinimas mokestinėmis priemonėmis. Pagal Sprendimo 1753/2000/EB⁵ 9 straipsnį Komisija kiekvienais metais privalo pranešti Tarybai ir Europos Parlamentui apie strategijos veiksmingumą⁶.

Strategija grindžiama Europos, Japonijos ir Korėjos automobilių gamintojų asociacijų išsipareigojimais pasiekti, kad iki 2008/2009 metų vidutinis visų naujų keleivinių automobilių parko išmetamo CO₂ kiekis būtų 140 g CO₂/km (matuojama pagal Direktyvą 93/116/EB). Išsipareigojimuose nustatytos užduotys daugiausia bus įvykdytos technologiniais patobulinimais, turinčiais įtakos įvairioms automobilių savybėms, ir su tokiais patobulinimais susijusiais rinkos pokyčiais.

Remdamiesi kitais dviem strategijos ramsčiais Taryba ir Europos Parlamentas apibrėžė Bendrijos strategijos tikslą ne vėliau kaip iki 2010 metų pasiekti, kad vidutinis naujų keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekis būtų 120 g CO₂/km.

Kaip numatyta, 2003 metais buvo išsipareigota atlikti tokias peržiūras arba jos buvo pradėtos:

Pagal išsipareigojimus 2003 metais ACEA ir JAMA iš naujo įvertino galimybes papildomai sumažinti išmetamą CO₂ kiekį „*toliau įgyvendinant Bendrijos tikslą pasiekti, kad iki 2012 metų išmetamųjų dujų kiekis būtų 120 g CO₂/km...*“.

Pagal Sprendimo 1753/2000/EB 10 straipsnį metiniuose pranešimuose turi būti nurodoma, ar iki tarpinių 2003 metų ACEA ir JAMA išmetamųjų dujų kiekį sumažino dėl gamintojų taikomų techninių priemonių, ar dėl kitų priemonių, pavyzdžiui, vartotojų elgesio pasikeitimo (nesusijusio su gamintojų taikomomis techninėmis priemonėmis). Galiausiai prisiimtuose savanoriškuose išsipareigojimuose ACEA ir JAMA taip pat numatė, remdamosi 2003 metų duomenimis, atlikti bendrą „esminę peržiūrą“.

Šiame komunikate yra nagrinėjami pirmiau aptarti ir kai kurie kiti susiję klausimai.

¹ KOM(95) 689 galutinis.

² 1996 6 25 Tarybos išvados.

³ Išsipareigojimus prisiėmė Europos (Europos automobilių gamintojų asociacija — ACEA), Japonijos (Japonijos automobilių gamintojų asociacija – JAMA) ir Korėjos (Korėjos automobilių gamintojų asociacija – KAMA) automobilių gamintojų asociacijos.

⁴ Direktyva 1999/94/EB dėl vartotojų teisės gauti informaciją apie degalų taupymą ir išmetamųjų CO₂ dujų kiekį parduodant naujus keleivinius automobilius.

⁵ Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1753/2000/EB, nustatantis naujų keleivinių automobilių vidutinio konkretaus išmetamųjų CO₂ dujų kiekio kontrolės sistemą.

⁶ Informaciją apie Bendrijos strategiją taip pat galima rasti tinklalapyje. http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

2. AUTOMOBILIŲ PRAMONĖS PAŽANGA ĮGYVENDINANT ATITINKAMUS ĮSIPAREIGOJIMUS

Šalys numatė ir sutarė atskirai kiekvienai asociacijai parengti metinę bendrą ataskaitą. Tokios ataskaitos skelbiamos ir pridedamos prie šio Komunikato kaip SEK dokumentai (žr. priedą).

Pagrindinės išvados dėl 1995–2003 metų ataskaitinio laikotarpio yra tokios:

- Oficialiais valstybių narių 2003 metų duomenimis, ACEA automobilių parko vidutinis konkretus išmetamo CO₂ kiekis yra 163 g/km, JAMA – 172 g/km ir KAMA – 179 g/km. Remiantis ACEA surinktais duomenimis, jos automobilių vidutinis konkretus išmetamo CO₂ kiekis būtų 161 g/km (žr. priedėlio 1 lentelę).
- Palyginti su 1995 metais, ACEA sumažino vidutinį konkretų išmetamo CO₂ kiekį 22 g/km, arba 11,9 % (ACEA duomenimis, 24 g/km, arba 13,0 %), JAMA sumažino 24 g/km, arba 12,2 %, o KAMA – 18 g/km, arba 9,1 %.
- Palyginti su 2002 metais, 2003 metais visos trys asociacijos sumažino pirmą kartą ES rinkoje registruojamų automobilių vidutinį išmetamą CO₂ kiekį: ACEA – maždaug 1,2 %⁷, JAMA – maždaug 1,0 % ir KAMA – maždaug 2,2 %⁸. Nuo 1995 metų dyzelinių keleivinių automobilių degalų taupymo priemonės taikomos veiksmingiau nei benzinau naudojančių transporto priemonių, ir dyzeliną naudojančių transporto priemonių dalies ES naujų keleivinių automobilių rinkoje padidėjimas buvo ženklus indėlis į iki šiol pasiektą bendrą pažangą.
- JAMA ir ACEA pažanga yra pastebima, nors ACEA ir JAMA 2003 metų veiklos rezultatai nėra tokie geri kaip pirmaisiais metais. Tačiau ACEA jau 2000 metais pasiekė tarpinį planinį 2003 metams numatytą lygį, ir dabar jos rodikliai atitinka mažiausius nustatytus kiekius. JAMA jau 2002 metais yra pasiekusi tarpinį planinį lygį. Galima teigti, kad abi asociacijos siekia užsibrėžtų tikslų.
- KAMA pažanga kol kas dar nėra patenkinama, nors pastaruosius 3 metus ši asociacija artėjo prie tikslo. Atsižvelgiant į tai, kad asociacijai 9 g/km atotrūkiui panaikinti liko tik vieni metai, išskyla realus pavojus, kad KAMA nepasieks 2004 metams numatyto tarpinio planinio 165–170 g/km lygio. Tai gali turėti įtakos visai strategijai CO₂⁹ atžvilgiu. Tačiau KAMA yra pakartotinai patvirtinusi įsipareigojimą pasiekti nustatytą tikslą. Šiomis aplinkybėmis gera žinia yra tai, kad didžiausią pažangą KAMA padarė 2003 metais, taip pat ji pateikė į rinką naują keleivinį automobilį, kurio išmetamo CO₂ kiekis nesiekia 120 g/km.

⁷ Sumažinimo dydis nustatytas remiantis ACEA 2002 ir 2003 metų duomenimis. Jeigu būtų remiamasi ACEA 2002 metų duomenimis ir oficialiais ES 2003 metų duomenimis, sumažinimo nebūtų. Tačiau galima daryti prielaidą, kad taip atsitiko daugiausia dėl duomenų bazių pasikeitimo. Palyginus ES 2002 ir 2003 metų oficialius duomenis sumažinimo procentas būtų maždaug toks pat, kaip ir nustatytasis naudojant ACEA duomenis.

⁸ Visi 2001, 2002 ir 2003 metų duomenys yra tikslinami 0,7 %, atsižvelgus į bandymo ciklo pasikeitimą.

⁹ Reikėtų pripažinti, kad Taryba paragino Komisiją „...nedelsiant pateikti svarstymui pasiūlymus, įskaitant teisės aktų pasiūlymus, jeigu iš kontrolės duomenų ir pasikonsultavus su asociacijomis taptų aišku, kad viena ar daugiau asociacijų neįvykdys prisiimtų įsipareigojimų“ (Tarybos 1999 m. spalio mėn. išvados).

- Norint pasiekti galutinį tikslą 140 g CO₂/km, būtinos papildomos pastangos, nes visos trys asociacijos turi padidinti metinę vidutinę mažinimo normą. Vidutiniškai visą laikotarpį nuo 1995 iki 2008/2009 metų išmetamo CO₂ kiekis turi būti mažinamas maždaug 2 %, arba 3,5 g/km per metus. Per kelerius metus, likusius iki 2008/2009 metų, ACEA mažinimo norma turi pasiekti vidutiniškai 2,8 %, JAMA – 3,1 %, ir KAMA – 3,6 %. Nuo pat pradžių buvo numatyta, kad vidutinė mažinimo norma vėlesniais metais bus didesnė. Tačiau pažymėtina, kad būtinas panaikinti atotrūkis, išreiškiamas kaip privalomas CO₂ kiekio sumažinimas per metus, didėja (žr. priedėlio 2 lentelę).

2003 metais bendras vidutinis naujų registruotų keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekis visose valstybėse narėse buvo mažesnis nei 1995 metais arba 1995–2003 metais (žr. priedėlio 1 paveikslą). Tačiau atskirose valstybėse toks sumažėjimas buvo nevienodas¹⁰.

Per ataskaitinį laikotarpį visos trys asociacijos padidino dyzeliną naudojančių automobilių dalį (žr. 3 lentelę). Tai kelia tam tikrą susirūpinimą dėl reguliuojamų teršalų naudojimo. 2003 metais vis daugiau gamintojų paskelbė, kad jie dyzelinius degalus naudojančiuose keleiviniuose automobiliuose įmontuos dalelių filtrus. Be to, Komisija ėmėsi apibrėžti EURO 5 išmetamų teršalų ribines vertes, kurios bus pradėtos taikyti maždaug 2010 metais. Todėl galima tikėtis, kad *inter alia* bus nustatyti griežtesni dyzeliną naudojančių keleivinių automobilių dalelių išmetimų ribiniai dydžiai. Šias priemones būtina vertinti atsižvelgiant į tai, kad ateityje numatomas ES dyzeliną naudojančių keleivinių automobilių parko didėjimas.

3. SPRENDIMO 1753/2000/EB ĮGYVENDINIMAS

Vadinamasis kontrolės sprendimas įsigaliojo 2000 m. rugpjūčio 30 d. Nuo 2002 metų duomenys, surinkti vykdant šį sprendimą, yra naudojami kaip oficialūs duomenys savanoriškai prisiimtų išipareigojimų kontrolei. Anksčiau tokiai kontrolei buvo naudojami asociacijų pateikti duomenys.

Tačiau atsiradus galimybei rinkti oficialius ES duomenis, išryškėjo atotrūkis nuo ankstesnių duomenų. Pasikeitus duomenų šaltiniui, atsiskleidė nežymūs jų neatitikimai. 2003 metais ir toliau buvo stengiamasi nustatyti pastebimų skirtumų priežastis. Apskritai, oficialūs ir asociacijų pateikti duomenys skiriasi labai nedaug, pvz., maždaug 1 % ar netgi mažiau. Vis dėlto ir toliau bus rūpinamasi surenkamų duomenų kokybe ir tikimasi, kad ilgainiui duomenų skirtumai sumažės.

4. „ESMINĖ PERŽIŪRA“ IR SPRENDIMO 1753/2000/EB 10 STRAIPSNIO ĮGYVENDINIMAS

Prisiėmusios savanoriškus išipareigojimus sumažinti naujų keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekius asociacijos taip pat išipareigojo, remdamosi 2003 metų duomenimis (KAMA – 2004 metų duomenimis), atlikti „esminę peržiūrą“. Atliekant tokią „esminę peržiūrą“ numatoma įvertinti „...CO₂ kiekio mažinimo rezultatus iki 2003 kalendorinių metų imtinai, kartu palyginant tų metų visų automobilių parko vidurkį su numatomu planiniu lygiu“. Be to, atliekant tokią peržiūrą būtina atsižvelgti į pradines prielaidas, kad „...išmetamo CO₂ kiekio mažinimas nebus tiesinis procesas; jo sparta, be abejo, priklausys nuo tam tikro tinkamo kuro

¹⁰ Graikijos ir Suomijos 1995 metų duomenų negauta.

pateikimo į rinką laiko, naujų technologijų bei produktų sukūrimo ir jų paplitimo rinkoje. Todėl tikėtina, kad iš pradžių toks mažinimas bus palyginti lėtas, tačiau vėliau įgis pagreitį“.

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

Kadangi vertinimai, atliekami vykdant „esminę peržiūrą“ ir pagal 10 straipsnį, iš dalies sutampa, Komisija atitinkamai kartu su ACEA ir JAMA atliko bendrus vertinimus. Šiam darbui atlikti buvo sudaryta paslaugų sutartis¹¹. Atliekant vertinimą buvo sprendžiami du esminiai klausimai:

- (1) Ar buvo kokių nors kliūčių, sutrukdžiusių ACEA arba JAMA įgyvendinti prisiimtus įsipareigojimus, ar tokių, dėl kurių jos veikė nepakankamai veiksmingai?
- (2) Ar, be technologinių priemonių, buvo kokių nors kitų veiksnių, dėl kurių sumažėjo naujų keleivinių automobilių konkretus išmetamo CO₂ kiekis?

Atsakymai į šiuos klausimus yra esminiai nustatant, ar visą iki 2003 metų imtinai stebėtą išmetamo CO₂ kiekio sumažinimą galima laikyti laimėjimu siekiant įsipareigojimuose nustatyto lygio.

Atlikus bendrą vertinimą buvo padarytos tokios išvados:

- (a) Konkretus išmetamo CO₂ kiekis buvo sumažintas daugiausiai technologinėmis priemonėmis. Stebimi rinkos pokyčiai didesnės įtakos išmetamo CO₂ kiekiui neturėjo. Bet kuriuo atveju rinkos pokyčius dėl technologijos ir rinkos pokyčius, atsiradusius dėl kitokių veiksnių, pvz., bendro vartotojų elgesio, ekonominės padėties, degalų kainų, mokestinių priemonių, informacijos prieinamumo vartotojams, labai sunku atskirti daugiausia dėl dviejų priežasčių: 1995–2003 metais stebėti rinkos pokyčiai buvo palyginti maži, o išmetamam CO₂ kiekiui įtakos turinčios technologinės naujovės buvo įdiegtos praktiškai visų kategorijų transporto priemonėse.
- (b) Visi ACEA ir JAMA įsipareigojimuose dėl išmetamo CO₂ kiekio nurodyti rodikliai buvo pasiekti, o tam tikrais atvejais ir viršyti.
- (c) Prielaidos, kurias ACEA ir JAMA nurodė atitinkamuose savo įsipareigojimuose, pasitvirtino, o aplinka, kurioje veikia šių asociacijų nariai, nesudarė kliūčių ACEA ir JAMA įvykdyti savo įsipareigojimus.
- (d) ACEA ir JAMA atkreipė dėmesį į kelis aspektus, svarbius siekiant, kad išmetamųjų dujų kiekis būtų 140 g CO₂/km.

Apibendrinamos ACEA, JAMA ir Komisija padarė išvadą, kad 1998–2003 metais abi asociacijos įvykdė prisiimtus įsipareigojimus.

¹¹ German Aerospace Centre – Institute of Transport Research: (Vokietijos aeronautikos centras – Transporto tyrimo institutas „Pasirengimas 2003 metų peržiūrai dėl gamintojų įsipareigojimų sumažinti MI transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį“.

Svarbu pabrėžti, kad šios išvados atskleidžia ir kitą strategijos įgyvendinimo aspektą: pagal du kitus ramsčius – ženklinimą ir fiskalines priemones – taikytų priemonių poveikis buvo itin menkas.

„Esminės peržiūros“ ir 10 straipsnio įgyvendinimo bendros išvados yra pridedamos prie atitinkamų ACEA ir JAMA bendrų ataskaitų.

5. ACEA IR JAMA PERŽIŪROS SIEKIANT BENDRIJOS TIKSLO 120 G/KM

Pagal įsipareigojimų tekstą ir įsipareigojimus patvirtinančios Komisijos rekomendacijas¹² ACEA ir JAMA 2003 metais „...įvertins galimybes papildomai sumažinti CO₂ išmetimų kiekį, toliau įgyvendinant Bendrijos tikslą pasiekti, kad iki 2012 metų išmetamųjų dujų kiekis būtų 120 g CO₂/km...“. ACEA ir JAMA savo atliktų atitinkamų peržiūrų rezultatus pateikė 2003 m. gruodžio mėn. (KAMA, kaip ir planuota, peržiūrą atliko 2004 metais). Savo pozicijose ACEA ir JAMA teigia, kad nors technologinių galimybių iki 2012 metų pasiekti Bendrijos tikslą – 120 g CO₂/km – yra, tačiau susijusios sąnaudos būtų labai didelės. Dėl to taip pat atsirastų reikšmingų rinkos iškreipimų ir nemažas žalingas poveikis Europos ekonomikai. Asociacijos mano, kad daug veiksmingiau CO₂ išmetimus sumažinti iki lygio, atitinkančio Bendrijos tikslą, galima taikant integruotą metodą, apimantį automobilių pramonę bei kitus dalyvius, įskaitant valdžios institucijas, naftos ar degalų tiekėjus, žemės ūkio sektorių, vartotojus ir t. t. Vis dėlto ACEA pirmą kartą užsiminė, kad 2008–2012 metais vidutinius naujų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekius galima būtų sumažinti dar 5 % (atitinka planuojamą lygį 133 g CO₂/km) tobulinant transporto priemonių technologines savybes.

Be trijų strategijos ramsčių, iš tikrųjų yra ir keletas kitų galimybių padėti įgyvendinti Komisijos strategiją, kuria prisidedama prie keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo. Apskritai, Komisija stengiasi Bendrijos tikslą – 120 g CO₂/km – pasiekti „darniai“, atsižvelgdama į tris Geteborgo Vadovų Tarybos apibrėžtus ramsčius (aplinkosaugos, socialinį, ekonominį aspektus).

Atsižvelgdama į tokias pozicijas Komisija nusprendė atlikti bendrą vertinimą, į kurį įsitrauks Komisija, suinteresuotos šalys, nacionaliniai ekspertai bei konsultantai, ir kuriuo bus siekiama išspręsti du pagrindinius klausimus:

- (1) technologijų bei kitų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo priemonių sąnaudos ir jų galimybės tokius išmetimus sumažinti;
- (2) keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo ES strategijos scenarijų poveikio vertinimas.

Šiuo tikslu, pasinaudojant kompiuterinio modeliavimo galimybėmis, bus atlikti techninis ir ekonominis vertinimai. Šio darbo rezultatai atsispindės poveikio vertinime, kurį Komisija pradės 2005 metų viduryje. Komisija ketina, remdamasi tokio poveikio vertinimo rezultatais, pateikti Tarybai ir Europos Parlamentui pasiūlymą dėl galimybės maždaug iki 2005 metų pabaigos pasiekti tikslą – 120 g CO₂/km.

¹² Komisijos rekomendacijos 1999/125/EB, 2000/303/EB ir 2000/304/EB.

6. DIREKTYVOS 1999/94/EB ĮGYVENDINIMAS

Visos valstybės narės įgyvendino Direktyvą 1999/94/EB¹³ dėl vartotojų galimybės gauti informaciją apie degalų taupymą ir išmetamųjų CO₂ dujų kiekį. Pagal 9 straipsnį valstybės narės iki 2003 m. gruodžio 31 d. turėjo pateikti ataskaitą apie direktyvos nuostatų veiksmingumą. Komisija gavo 14 ataskaitų, kurios šiuo metu yra vertinamos. Negalutiniai rezultatai parodė, kad:

- Apskritai, susidaro įspūdis, kad direktyvos veiksmingumas nėra pakankamas; kol kas dar nebuvo pastebėta jokio reikšmingesnio poveikio vartotojų sprendimams.
- Atrodo, kad esant tokiai bendrai situacijai išimtį sudaro 2002 metais Nyderlanduose taikytos kompensacijų sistemos, kurias vartotojai priėmė labai palankiai ir kurios padarė didelį poveikį jų sprendimams perkant transporto priemonę.

Reikėtų tikėtis, kad, siekdama padidinti direktyvos nuostatų veiksmingumą ir remdamasi tokio vertinimo rezultatais, Komisija pateiks pasiūlymą dėl direktyvos pakeitimų.

7. DARBAS TAIKANT FISKALINES PRIEMONES

2002 metais Komisija paskelbė Komunikatą dėl fiskalinių priemonių ir pirmiausia dėl keleivinių automobilių apmokestinimo ES¹⁴. Komunikate buvo pateikti keli alternatyvūs pasiūlymai dėl galimos strategijos ateityje, kuriais Komisija siekė pradėti konsultacijas su valstybėmis narėmis, Europos Parlamentu, automobilių pramonės atstovais ir kitomis svarbiomis suinteresuotomis šalimis. Pasibaigus šioms konsultacijoms, šiuo metu Komisija baigia rengti pasiūlymą dėl teisės akto, kuris turėtų būti pateiktas 2005 m. birželio mėn.

8. KITOS SUSIJUSIOS PRIEMONĖS

2000 m. spalio 10 d. Aplinkos Tarybos išvadose buvo prašymas, kad Komisija išnagrinėtų lengvųjų komercinių transporto priemonių (LKTP, techniškai atitinka N₁ kategorijos transporto priemones¹⁵) ir keleiviniuose automobiliuose naudojamų judriųjų oro kondicionavimo sistemų išmetamų dujų kiekio sumažinimo priemones¹⁶.

Dėl LKTP Taryba ir Parlamentas priėmė Direktyvą 2004/3/EB, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvas 70/156/EEB ir 80/1268/EEB, susijusias su N₁ kategorijos transporto priemonių išmetamųjų anglies dioksido dujų kiekio matavimu ir degalų sunaudojimu¹⁷. Šioje direktyvoje

¹³ OL L 12, 2000 1 18, p. 16.

¹⁴ KOM(2002) 431 galutinis.

¹⁵ N₁ kategorijos transporto priemonės yra apibrėžiamos kaip prekėms vežti skirtos transporto priemonės, kurių masė neviršija 3,5 tonos.

¹⁶ 2000 m. spalio 10 d. Aplinkos Taryba nusprendė:

„Transporto politikos srityje, atsižvelgdama į dėl transporto sektoriaus išmetamųjų dujų kiekio didėjimo spartą, bei į būtinybę įvertinti kiekvienos transporto rūšies socialines bei aplinkosaugos sąnaudas, Taryba prašo Komisijos išnagrinėti ir parengti priemones šiose srityse, kaip tai buvo apibrėžta Helsinkio Vadovų Tarybos ataskaitoje:

- transporto priemonių, ypač mažos keliamosios galios išmetamo CO₂ kiekio mažinimas

- transporto priemonėse naudojamose oro kondicionavimo sistemos išmetamų visų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (GHG) kiekio mažinimas

¹⁷ Oficialusis leidinys L 49, 2004 2 19, p. 36–41, Direktyva 2004/3/EB.

bus pateikta informacija apie šios kategorijos transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį. Komisija toliau dirba šioje srityje. Ji sudarė sutartį dėl iš dalies pakeistos Direktyvos 80/1268/EEB matavimo protokolo patobulinimo ir tolesnio darbo vertinant N₁ kategorijos transporto priemonių anglies dioksido dujų kiekio mažinimo strategijos alternatyvas.

Dėl judriųjų oro kondicionavimo sistemų Komisija pradėjo derybas dėl sutarties dėl mažų sąnaudų matavimo metodikos, kuris bus įtraukta į Direktyvą 80/1268/EEB ar kuri nors kita atitinkama oficialų dokumentą, sukūrimo. Sudariusi sutartį, Komisija išsamiai įvertins šį klausimą.

9. IŠVADOS

Bendrijos strategijos sumažinti keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekį ir pagerinti degalų taupymą tikslas – pasiekti, kad ne vėliau kaip iki 2010 metų vidutinis konkretus pirmą kartą Bendrijoje registruojamų keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekis taptų ne didesnis kaip 120 g CO₂/km. 2003 kalendoriniais metais konkretus CO₂/km dydis buvo 164 g CO₂/km¹⁸, palyginti su 186 g CO₂/km 1995-aisiais, baziniais Bendrijos strategijos metais, t. y. sumažintas maždaug 12 %. Vertinimai, atlikti pagal „Esminę peržiūrą“ ir Sprendimo 1753/2000/EB 10 straipsnį, parodė, kad ACEA ir JAMA 1998–2003 metais įvykdė visus atitinkamuose jų įsipareigojimuose nustatytus įpareigojimus. Taigi automobilių pramonė svariai prisidėjo prie ES strategijos mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimus įgyvendinimo ir Kioto protokole nustatytų tikslų mažinti šiltnamio dujų kiekį.

Kad pasiektų galutinį įsipareigojimuose nustatytą tikslą (140 g CO₂/km), visos trys asociacijos turi dėti daugiau pastangų. Remdamasi bendromis ataskaitomis, Komisija neturi jokio pagrindo manyti, kad JAMA nepajėgtų įvykdyti savo įsipareigojimų. ACEA jau 2000 metais pasiekė tarpinį planinį 2003 metams numatytą lygį ir pareiškė esanti tvirtai pasiryžusi įgyvendinti savo įsipareigojimus dėl CO₂, tačiau nebegalėjo patvirtinti savo ankstesnėse ataskaitose pateiktų išvadų. Komisija pabrėžia, kaip svarbu yra pasiekti numatytus lygius, kurie nėra nepasiekiami. Tačiau yra pakankamas pagrindas susirūpinti dėl KAMA. Apie tai buvo aiškiai pareikšta ir KAMA, kuri vis dėlto pakartojo savo pasiryžimą pasiekti įsipareigojimuose apibrėžtą lygį.

Nors Direktyva 1999/94 jau yra visiškai perkelta į teisės aktus, vertinant jos nuostatų veiksmingumą išryškėja nemaži trūkumai. Visiškai akivaizdu, kad norint iki 2010 metų pasiekti Bendrijos tikslą – 120 g/km, būtina imtis priemonių šiam ramsčiui, taip pat fiskalinių priemonių ramsčiui sustiprinti.

2003 metais¹⁹ ACEA ir JAMA pateiktose pozicijose, kurias jos parengė atitinkamai iš naujo įvertinusios galimybes toliau iki 2012 metų siekti Bendrijos tikslo – 120 g CO₂/km, nurodoma, kad asociacijos nemato galimybių šio tikslo mažomis sąnaudomis pasiekti techninėmis priemonėmis. Komisija pati atliks vertinimą ir 2005 metų antroje pusėje pateiks savo pasiūlymą Tarybai ir Parlamentui.

Komisija tęsia darbą vertindama lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekius ir CO₂ išmetimus dėl judriųjų oro kondicionavimo sistemų naudojimo.

¹⁸ Skaičiai grindžiami oficialiais ES duomenimis.

¹⁹ 2003 metais – ACEA ir JAMA, 2004 metais – KAMA.

Priedas

1 lentelė: Naujų keleivinių automobilių vidutinio konkretaus išmetamo CO₂ kiekio pagal degalų rūšis, kiekvieną asociaciją ir Europos Sąjungoje

	CO ₂ (g/km)									Pokytis 95/03 [%] ⁽⁴⁾
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ⁽³⁾	2002 ⁽³⁾	2003 ⁽³⁾	
ACEA										
Benzinas	188	186	183	182	180	177	172	172/171 ⁽⁵⁾	171/170 ⁽⁵⁾	-9,0 / -9,6 % ⁽⁶⁾
Dyzelinas	176	174	172	167	161	157	153	155/152 ⁽⁵⁾	154/152 ⁽⁵⁾	-12,5 / -13,6 % ⁽⁶⁾
Visos rūšys⁽¹⁾	185	183	180	178	174	169	165	165/163⁽⁵⁾	163/161⁽⁵⁾	-11,9 / -13 %⁽⁶⁾
JAMA										
Benzinas	191	187	184	184	181	177	174	172	170	-11,0 %
Dyzelinas	239	235	222	221	221	213	198	180	177	-25,9 %
Visos rūšys⁽¹⁾	196	193	188	189	187	183	178	174	172	-12,2 %
KAMA										
Benzinas	195	197	201	198	189	185	179	178	171	-12,3 %
Dyzelinas	309	274	246	248	253	245	234	203	201	-35,0 %
Visos rūšys⁽¹⁾	197	199	203	202	194	191	187	183	179	-9,1 %
EU-15⁽²⁾										
Benzinas	189	186	184	182	180	178	173	172	171	-9,5 %
Dyzelinas	179	178	175	171	165	163	156	157	157	-12,3 %
Visos rūšys⁽¹⁾	186	184	182	180	176	172	167	166	164	-11,8 %

- (1) Tik benzina ir dyzelinius degalus naudojančios transporto priemonės, manoma, kad kitokius degalus naudojančios ir į statistinius duomenis neįtrauktos transporto priemonės šiems vidutiniams skaičiams didelės įtakos neturėtų turėti.
- (2) Gamintojų, kuriems įsipareigojimai netaikomi, į ES rinką pateikti nauji keleiviniai automobiliai negalėjo daryti didesnio poveikio ES vidurkiui.
- (3) 2001, 2002 ir 2003 metų duomenys dėl vairavimo ciklo pasikeitimo tikslinami 0,7 %. 2002 ir 2003 metų pateikiami valstybių narių duomenys.
- (4) Procentiniai dydžiai apskaičiuojami pagal nesuapvalintus CO₂ duomenis.
- (5) Pirmasis skaičius grindžiamas valstybių narių pateiktais duomenimis; antrasis skaičius grindžiamas ACEA pateiktais duomenimis.
- (6) Pirmasis skaičius grindžiamas valstybių narių 2003 metų duomenimis ir ACEA 1995 metų duomenimis; antrasis skaičius grindžiamas tik ACEA duomenimis.
- (7) Šiame komunikate naudojami ACEA pateikti skaičiai apima ir „Rover/MG“. Tačiau, kadangi „Rover/MG“, kuris pirmiau buvo prisiėmęs įsipareigojimus kaip BMW padalinys, dabar nebėra ACEA narys, ACEA yra pareiškusi, kad asociacija negali prisiimti jokios atsakomybės už „Rovers“ įsipareigojimus dėl CO₂ iki 2008 metų.

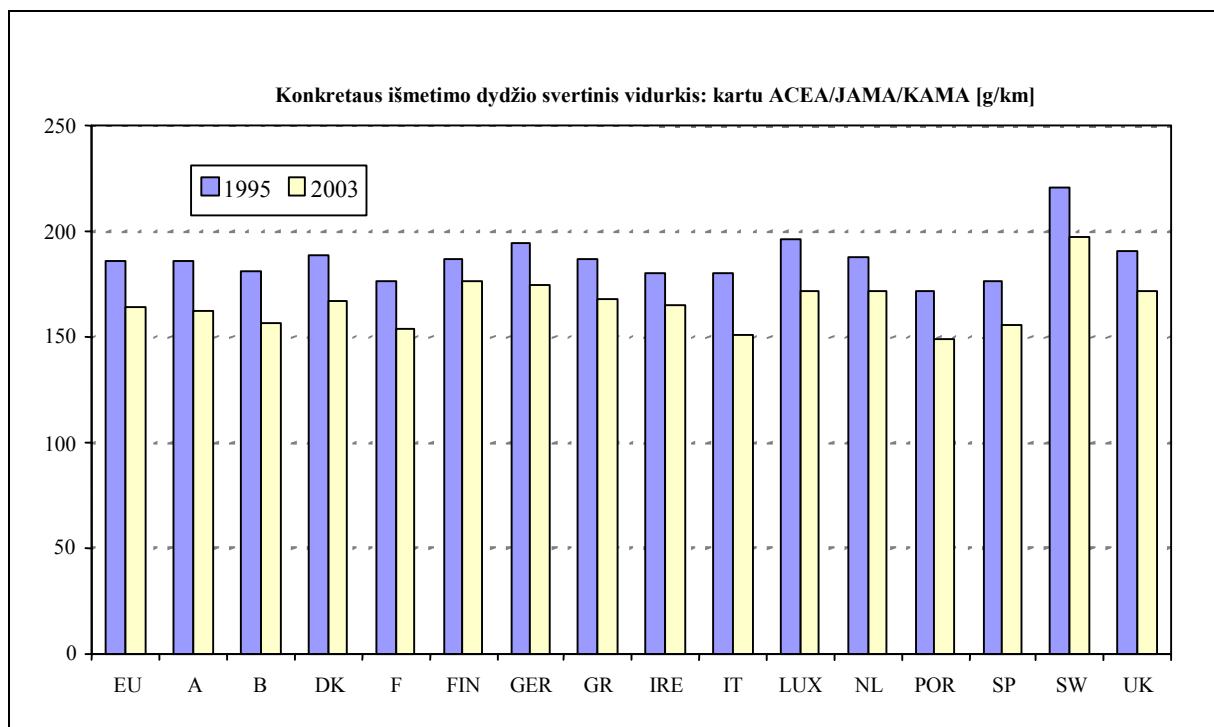
2 lentelė: 140g/km lygio pasiekimas 2008/2009 metais

	Tikslas 140g/km : atotrūkis					
	1995	2003	Iš viso		Per metus	
			% nuo 2003 iki 2008/2009 m.	g/km nuo 2003 iki 2008/2009 m.	% nuo 2003 iki 2008/9	g/km nuo 2003 iki 2008/2009 m.
ACEA visos degalų rūšys*	185	163/161	14,1/ 13	23 / 21	2,8 / 2,6	4,6 / 4,2
JAMA visos degalų rūšys**	196	172	18,6	32	3,1	5,3
KAMA visos degalų rūšys**	197	179	21,8	39	3,6	6,5

* Pirmasis skaičius grindžiamas valstybių narių pateiktais duomenimis; antrasis skaičius grindžiamas ACEA pateiktais duomenimis.

** Grindžiama valstybių narių pateiktais duomenimis.

1 pav.: Vidutinis konkretus naujų keleivinių automobilių ES ir valstybėse narėse išmetamo CO₂ kiekis 1995 ir 2003 metais (svertiniai vidurkiai pagrįsti dyzeliną ir benzinau naudojančių transporto priemonių duomenimis)²⁰



1995 metų duomenys yra pateikti asociacijų; 2003 metų pateikiami oficialūs ES duomenys; 2003 metų duomenys dėl ciklo pokyčio tikslinami 0,7 %

²⁰

ES 1995 metų duomenys neapima Graikijos ir Suomijos duomenų, nes turimi duomenys nėra išsamūs. Į 2003 metų duomenis šių dviejų valstybių narių duomenys įtraukti.

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

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Pokytis '95-03' (2)
Benzinas	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	52,4%	-21,0
Dyzelinas	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	47,5%	23,5
Visos degalų rūšys	10241651	10811011	11226009	11935533	12518260	12217744	12552498	11649782	11533323	12,6%
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Pokytis '95-03' (2)
Benzinas	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	71,8%	-10,3
Dyzelinas	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	28,2%	18,7
Visos degalų rūšys	1233975	1342144	1510818	1666816	1716048	1667987	1520643	1501937	1703960	38,1%
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Pokytis '95-03' (2)
Benzinas	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	73,9%	-14,0
Dyzelinas	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	26,1%	24,5
Visos degalų rūšys	169060	236454	275453	373230	463724	491244	396792	325436	427341	152,8%
ES-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Pokytis '95-03' (2)
Benzinas	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	55,4%	-19,1
Dyzelinas	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	44,4%	22,2
Visos degalų rūšys(3)	11644686	12389609	13012280	13975579	14698032	14376975	14469933	13477155	13664624	17,3%

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

(2) Benzina ir dyzelina naudojančių automobilių skaičiaus 1995–2003 metais pokytis rodo kiekvieną degalų rūšį naudojančių automobilių dalies pokytį, palyginti su visomis registruotomis transporto priemonėmis. Visų automobilių skaičiaus pokytis rodo visų registruotų automobilių skaičiaus padidėjimą ar sumažėjimą. Bendro automobilių skaičiaus pokytis rodo tuo laikotarpiu 15 valstybių ES pirmą kartą registruotų automobilių daugėjimą.

(3) Bendras skaičius apima į statistinius duomenis neįtrauktas transporto priemones ir transporto priemones, naudojančias „kitas“ degalų rūšis.

(4) 2002 ir 2003 metų naudojami valstybių narių pateikti duomenys.

PRIEDAS (SEC(2005) 826)

- (1) ACEA įsipareigojimo dėl keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo vykdymo kontrolė (2003), Europos automobilių gamintojų asociacijos ir Komisijos tarnybų bendra ataskaita, 2004 10 05 galutinė redakcija.
- (2) JAMA įsipareigojimo dėl keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo vykdymo kontrolė (2003), Japonijos automobilių gamintojų asociacijos ir Komisijos tarnybų bendra ataskaita, 2004 10 05 galutinė redakcija.
- (3) KAMA įsipareigojimo dėl keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo vykdymo kontrolė (2003), Korėjos automobilių gamintojų asociacijos ir Komisijos tarnybų bendra ataskaita, 2004 10 05 galutinė redakcija.

Priedai yra skelbiami tik anglų kalba.