



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 04.10.2000  
KOM(2000) 615 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET  
OG EUROPA-PARLAMENTET**

**Gennemførelse af Fællesskabets strategi for nedbringelse af bilers CO<sub>2</sub>-emissioner  
Første årsberetning om strategiens effektivitet**

# MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

## Gennemførelse af Fællesskabets strategi for nedbringelse af bilers CO<sub>2</sub>-emissioner Første årsberetning om strategiens effektivitet

### I. Indledning

Fællesskabets strategi, som gik ud på at nedbringe personbilers CO<sub>2</sub>-emissioner og forbedre brændstoføkonomien<sup>1</sup>, fik Rådets støtte i 1996<sup>2</sup>. Målsætningen er at nå en gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-emission for nye personbiler på 120 g CO<sub>2</sub>/km helst inden 2005 og senest i 2010.

Strategien bygger på tre hovedinstrumenter:

1. Tilsagn fra bilindustrien om forbedringer af brændstoføkonomien, som sigter mod at nå en gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-emission på 140 g CO<sub>2</sub>/km for nye personbiler senest i 2008/2009.
2. Brændstoføkonomimærkning af nye personbiler<sup>3</sup>, som skal sikre, at oplysninger om brændstoføkonomi og CO<sub>2</sub>-emissioner for nye personbiler, der udbydes til salg eller leasing i Fællesskabet, gøres tilgængeligt for forbrugerne med henblik på at give forbrugerne mulighed for at træffe et informeret valg<sup>4</sup>.
3. Fremme af forbedret brændstoføkonomi for biler ved hjælp af fiskale foranstaltninger. I denne forbindelse blev det ved miljørådsmødet<sup>5</sup> i oktober 1999 gentaget, at der er behov for at undersøge mulighederne for at etablere vejledende rammer for fiskale incitamenter<sup>6</sup>. Disse instrumenter suppleres med forskningsaktiviteter.

Rådet opfordrede Kommissionen til jævnligt at aflægge beretning om strategiens effektivitet<sup>7</sup>. For at etablere detaljeret og helt transparent overvågning agter Kommissionen at aflægge

---

<sup>1</sup> KOM (1995) 689 endelig udg.

<sup>2</sup> Rådets konklusioner af 25.06.1996.

<sup>3</sup> Europa-parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO<sub>2</sub>-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler.

<sup>4</sup> "Mærkningsdirektivet" blev vedtaget den 13. december 1999; medlemsstaterne skal have gennemført det senest den 18. januar 2001. I juni 2000 blev udvalget, der er nævnt i artikel 10, nedsat med henblik på formelt at indlede arbejdet med rapporteringsformaterne, der er nævnt i artikel 9. Desuden påbegyndte Kommissionens tjenestegrene arbejdet med at oprette en Internet-website om brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler, som markedsføres inden for EU. Det er hensigten at oprette netstedet i nært samarbejde med de berørte fabrikanter.

<sup>5</sup> Rådets konklusioner af 6.10.1999.

<sup>6</sup> Kommissionen har indledt arbejdet med opstilling af rammer for fiskale foranstaltninger. Med dette mål for øje er der nedsat en "Ekspertgruppe for fiskale rammer". Ekspertgruppens overordnede mål er at bistå Kommissionen i dens arbejde med opstilling af fiskale rammer for foranstaltninger, der kan reducere CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler via et samarbejde mellem alle berørte interessegrupper såsom repræsentanter for Kommissionen, medlemsstaterne, industrien og NGO'er. Kommissionen har desuden indledt de tekniske drøftelser om medtagelse af begrebet "særlig miljøvenlige køretøjer" i lovgivningen vedrørende personbiler, herunder brændstofforbrugsværdier.

<sup>7</sup> Rådets konklusioner af 25.6.1996.

årsberetninger, idet det samtidig imødekommer opfordringer fra Rådet om at aflægge beretning<sup>8</sup>. Europa-Parlamentet bør også holdes underrettet.

Den første beretning dækker de fremskridt, der er sket med hensyn til bilindustriens tilsagn. Fremtidige beretninger vil også nøjere gennemgå andre dele af den samlede strategi, herunder bestemmelserne i beslutning 1753/2000/EF<sup>9</sup>, så snart disse dele af strategien er gennemført, eller der er gjort betydelige fremskridt. Kommissionen er af den opfattelse, at denne konsoliderede beretning er den bedste måde at give alle interesserede mulighed for at følge gennemførelsen af Fællesskabets strategi<sup>10</sup>.

## II. Fremskridt vedrørende bilindustriens tilsagn

Bilindustriens tilsagn udgør hovedbidraget til Fællesskabets mål om at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og forbedre brændstoføkonomien.

Efter indgåelse af aftalen med den europæiske bilindustriorganisation (*European Automobile Manufacturers' Association - ACEA*<sup>11</sup>) i 1998<sup>12</sup>, er der i 1999 indgået lignende aftaler med bilindustrien i Japan (*Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA*<sup>13</sup>) og Korea (*Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA*<sup>14,15</sup>).

De tre aftaler er stort set enslydende og har følgende hovedtræk:

1. CO<sub>2</sub>-emissionsmål: De 3 aftaler har samme kvantitative mål for den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emission fra de personbiler, der sælges i EU, nemlig 140 g CO<sub>2</sub>/km (som JAMA og KAMA skal nå i 2009 og ACEA i 2008).
2. Midler: ACEA, JAMA og KAMA skal nå deres CO<sub>2</sub>-mål først og fremmest ved teknologisk udvikling og hermed forbundne markedsændringer.

Der er desuden angivet "anslåede målintervaller" for de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner for nye biler for 2003/2004<sup>16</sup>. Målintervallerne er dog vejledende og udgør ikke noget ekstra tilsagn fra organisationernes side. Kommissionen tillægger ikke desto mindre disse mellemfristede mål stor vægt med henblik på at få bekræftet, om de afgivne tilsagn er effektive.

Aftalerne med ACEA, JAMA og KAMA må underlægges et grundigt, gennemskueligt og retfærdigt overvågningssystem. Med dette mål for øje suppleres aftalerne med fælles overvågningsmekanismer sammen med organisationerne og det fremtidige EU-

---

<sup>8</sup> Rådets konklusioner af 6.10.1998 og 6.10.1999.

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler.

<sup>10</sup> Yderligere information om Fællesskabets strategi kan findes på netstedet: [http://www.cc.cec:8082/comm/environment/co2/co2\\_home.htm](http://www.cc.cec:8082/comm/environment/co2/co2_home.htm).

<sup>11</sup> De europæiske bilproducenter i ACEA er 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 og AB Volvo.

<sup>12</sup> KOM (1998) 495 endelig udg.

<sup>13</sup> De japanske bilproducenter i JAMA er Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki og Toyota.

<sup>14</sup> De koreanske bilproducenter i KAMA er Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company og Kia Motors Corporation.

<sup>15</sup> KOM (1999) 446 endelig udg.

<sup>16</sup> For ACEA 165 – 170 g CO<sub>2</sub>/km i 2003; for JAMA 165 – 175 g CO<sub>2</sub> /km i 2003; for KAMA 165 – 170 g CO<sub>2</sub>/km i 2004.

overvågningssystem<sup>17</sup>. Hvert år udarbejder og godkender parterne "fælles beretninger", en for hver organisation, der vedlægges Kommissionens meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet (se bilagene).

Med henblik på at garantere gennemskueligheden er Kommissionens tjenestegrene og de tre organisationer blevet enige om formatet for den "fælles beretning". Beretningernes layout er derfor meget ens, hvilket også gælder for de tilgrundliggende detaljerede data, som leveres af de forskellige organisationer. Organisationernes data regnes for at være meget pålidelige og er blevet anvendt, fordi EU's overvågningssystem for CO<sub>2</sub> først sættes i værk i 2001/2002. Når det er taget i brug, vil dette system give mulighed for at anvende officielle emissionstal<sup>18</sup>.

De vigtigste tal for rapporteringsperioden 1995-1999:

Alle organisationer nedbragte de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for de biler, der blev solgt inden for EU. ACEA og JAMA gør gode fremskridt, medens KAMA halter bagefter (se tabel 1).

| <b>ACEA</b> | <b>1995</b> | <b>1996</b> | <b>1997</b> | <b>1998</b> | <b>1999</b> | <b>Ændring 95-99</b> |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|
|             | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)           |
| benzin      | 188         | 186         | 183         | 182         | 180         | -4,3%                |
| diesel      | 176         | 174         | 172         | 167         | 161         | -8,5%                |
| alle (1)    | <b>185</b>  | <b>183</b>  | <b>180</b>  | <b>178</b>  | <b>174</b>  | <b>-6,0%</b>         |

| <b>JAMA</b> | <b>1995</b> | <b>1996</b> | <b>1997</b> | <b>1998</b> | <b>1999</b> | <b>Ændring 95-99</b> |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|
|             | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)           |
| benzin      | 191         | 187         | 184         | 184         | 181         | -5,2%                |
| diesel      | 239         | 238         | 222         | 221         | 221         | -7,5%                |
| alle (1)    | <b>196</b>  | <b>193</b>  | <b>188</b>  | <b>189</b>  | <b>187</b>  | <b>-4,6%</b>         |

| <b>KAMA</b> | <b>1995</b> | <b>1996</b> | <b>1997</b> | <b>1998</b> | <b>1999</b> | <b>Ændring 95-99</b> |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|
|             | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)  | CO2 (g/km)           |
| benzin      | 195         | 197         | 201         | 198         | 189         | -3,0%                |
| diesel      | 309         | 274         | 246         | 248         | 253         | -18,1%               |
| alle (1)    | <b>197</b>  | <b>199</b>  | <b>203</b>  | <b>202</b>  | <b>194</b>  | <b>-1,5%</b>         |

| <b>EU-15 (2)</b> | <b>1995</b>  | <b>1996</b>  | <b>1997</b>  | <b>1998</b>  | <b>1999</b>  | <b>Ændring 95-99</b> |
|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|
|                  | CO2 (g/km)   | CO2 (g/km)   | CO2 (g/km)   | CO2 (g/km)   | CO2 (g/km)   | CO2 (g/km)           |
| benzin           | 188,6        | 186,4        | 183,8        | 182,5        | 180,3        | -4,4%                |
| diesel           | 178,8        | 177,5        | 175,0        | 171,5        | 165,3        | -7,5%                |
| alle (1)         | <b>186,4</b> | <b>184,4</b> | <b>181,8</b> | <b>179,6</b> | <b>175,9</b> | <b>-5,6%</b>         |

(1) Kun benzin og diesel, alle andre er ubetydelige.

(2) Nye personbiler, som markedsføres i EU og produceres af fabrikanter uden for aftalen udgør ca. 100 000 køretøjer

årligt med en gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-emission på ca. 220 til 240 g/km. De ville derfor ikke påvirke EU-gennemsnittet nævneværdigt.

(\*) Procenterne er afrundet.

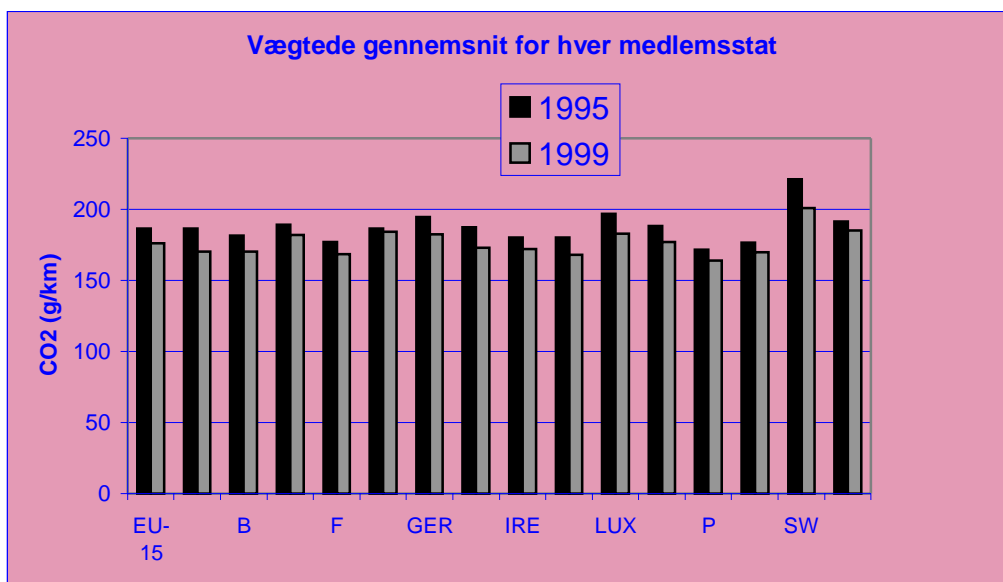
Tabel 1: Gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for nye personbiler efter brændstoftype for hver organisation og for Den Europæiske Union

Hvis organisationerne bibeholder de samme nedbringelsesrater pr. år som i rapporteringsperioden, ville ACEA opfylde det mellemfristede mål, medens JAMA ville ligge lidt og KAMA betydeligt over det. Det kan dog ventes, at JAMA og KAMA indhenter det tabte i de kommende år.

De gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner for nye personbiler faldt også i alle medlemsstater (jf. figur 1).

<sup>17</sup> Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler.

<sup>18</sup> Artikel 8 i beslutning 1753/2000/EF bestemmer, at overvågningsmekanismen fra og med 2003 tjener som grundlag for kontrollen af de frivillige aftaler, der er indgået mellem Kommissionen og bilindustrien.



Figur 1: Gennemsnitlig specifik CO<sub>2</sub>-emission for nye personbiler i EU og i medlemsstaterne i 1995 og 1999 (vægtede gennemsnit på grundlag af data for diesel- og benzinkøretøjer fremsendt af de tre organisationer)

For at kunne nå det endelige mål på 140 g CO<sub>2</sub>/km er der brug for yderligere indsats, og den årlige nedbringelsesrate må øges (gennemsnitligt skal raten ligge på 2% årligt i hele overvågningsperioden; i øjeblikket ligger ACEA på ca. 1,5% , JAMA på 1,15% og KAMA på 0,4% årligt). Det er dog forudsat i aftalerne, at organisationerne øger deres nedbringelsesrate med tiden. Desuden påpeger ACEA i sin beretning, at de største fremskridt inden for CO<sub>2</sub>-emissioner vil ske samtidig med væsentlige produktfornyelser og ikke midt i en cyklus.

De hidtidige nedbringelser bygger på teknologiske udviklinger (hovedsageligt indførelsen af HDI dieselmotorer (High Speed Direct Injection), samt i mindre grad indførelsen af direkte indsprøjtning til benzinsmotorer (GDI), kontinuerlig variabel transmission, "minibiler" og to-brændstofkøretøjer) samt andre foranstaltninger. Desuden har ACEA og JAMA produceret personbiler, som udsender mindre end 120 g CO<sub>2</sub>/km.

Alle organisationer øgede dieselandelen i deres flåder i rapporteringsperioden (jf. tabel 2).

| ACEA              | 1995       | 1996       | 1997       | 1998       | 1999       | Ændring 1995-1999 (%) |
|-------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------------|
| benzinandel       | 73,4%      | 72,9%      | 73,1%      | 70,3%      | 65,8%      | -7,6%                 |
| dieselandel       | 24,0%      | 24,3%      | 24,3%      | 27,0%      | 31,0%      | 7,0%                  |
| Personbiler i alt | 10.241.651 | 10.811.011 | 11.226.009 | 11.935.533 | 12.518.260 | 22,2%                 |

| JAMA              | 1995      | 1996      | 1997      | 1998      | 1999      | Ændring 1995-1999 (%) |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|
| benzinandel       | 82,1%     | 82,1%     | 83,2%     | 81,6%     | 80,4%     | -1,7%                 |
| dieselandel       | 9,5%      | 10,4%     | 11,2%     | 13,1%     | 14,9%     | 5,3%                  |
| Personbiler i alt | 1.233.975 | 1.342.144 | 1.510.818 | 1.666.816 | 1.716.048 | 39,1%                 |

| KAMA              | 1995    | 1996    | 1997    | 1998    | 1999    | Ændring 1995-1999 (%) |
|-------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------------|
| benzinandel       | 87,9%   | 87,6%   | 89,2%   | 85,9%   | 81,9%   | -6,0%                 |
| dieselandel       | 1,6%    | 1,8%    | 2,3%    | 6,1%    | 7,4%    | 5,8%                  |
| Personbiler i alt | 169.060 | 236.454 | 275.453 | 373.230 | 463.724 | 174,3%                |

| EU-15 (1)         | 1995       | 1996       | 1997       | 1998       | 1999       | Ændring 1995-1999 (%) |
|-------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------------|
| benzinandel       | 74,5%      | 74,2%      | 74,6%      | 72,1%      | 68,0%      | -6,5%                 |
| dieselandel       | 22,2%      | 22,4%      | 22,3%      | 24,7%      | 28,4%      | 6,2%                  |
| Personbiler i alt | 11.644.686 | 12.389.609 | 13.012.280 | 13.975.579 | 14.698.032 | 26,2%                 |

Bemærk: Personbiler i alt omfatter statistisk uidentificerede køretøjer, og køretøjer, som anvender "andre brændstoffer", som ikke er med i %-tallene.

(1) Nye personbiler, som markedsføres i EU af fabrikanter, der ikke er omfattet af aftalen,

udgør ca. 100 000 køretøjer årligt, med en gennemsnitlig specifik CO<sub>2</sub>-emission på ca. 220-240 g/km.

De ville ikke påvirke tallene for EU-gennemsnittet, derfor er de ikke medtaget i gennemsnit og total for EU.

Tabel 2: Tenderserne i flådesammensætning for hver organisation og for EU

Der blev forudset en øgning af dieselandelen på kort sigt, men det forventes, at tendensen vender på langt sigt, når direkte benzinindsprøjtningsteknologien indføres. Alle organisationer har i deres respektive aftaler forklaret, at de vil opfylde det endelige mål hovedsageligt ved hjælp af teknologiudvikling og hermed forbundne markedsændringer<sup>19</sup>.

Med hensyn til aftalernes forudsætninger henviste organisationerne til spørgsmål som brændstofkvalitet og andre reguleringsforanstaltninger.

Bilindustrien lægger stor vægt på, at der skal være brændstof med lavt svovlindhold til rådighed, for at kunne opfylde de to mål om nedbringelse af CO<sub>2</sub>- og NO<sub>x</sub>-emissioner. Organisationerne har indgået aftalerne på grundlag af brændstofkvalitetskravene i direktiv 98/70/EF, selv om de forventer, at der vil være bedre brændstofkvaliteter på markedet i fremtiden<sup>20</sup>. Kommissionen har noteret sig, at visse interessegrupper mener, det er meget vigtigt, at sænke de gældende fastsatte maksimumværdier for svovlindholdet i benzin og diesel i fællesskabslovgivningen. Med henblik på yderligere undersøgelse af spørgsmålet har Kommissionen iværksat en konsultation for at indhente interessegruppernes synspunkter. Den forventes at være afsluttet inden årets udgang, og før direktiv 98/70/EF ændres.

ACEA forventer, at direktivet om udtjente køretøjer vil påvirke køretøjers brændstoføkonomi negativt, da det efter organisationens opfattelse kan begrænse anvendelsen af visse lette materialer og teknologier, medens virksomheder pålægges betydelige byrder. Kommissionen forventer sig ikke nogen negativ effekt fra direktivet om udtjente køretøjer på CO<sub>2</sub>-aftalen ej heller nævneværdige negative virkninger på industriens økonomiske situation.

KAMA henviste specielt til den igangværende omstrukturering, dermed forbundne budgetnedskæringer og reduktionen af teknisk og videnskabeligt personale, som har negative virkninger for KAMA's evner til at udvikle de nødvendige nye CO<sub>2</sub>-reducerende teknologier og indføre nye modeller på EU-markedet.

### **III. Yderligere foranstaltninger**

Kommissionens tjenestegrene er i færd med at vurdere nogle yderligere foranstaltninger i forbindelse med målingen af CO<sub>2</sub> og brændstofforbrug i henhold til definitionen i direktiv 80/1268/EØF:

- (a) forbindelse med udvidelsen af anvendelsesområdet til lette erhverkskøretøjer (klasse N1)
- (b) Inden for CO<sub>2</sub>-emissionsværdier for alternative brændstoffer (andre end LPG og naturgas, som allerede er omfattet af typegodkendelsessystemet) og alternative fremdriftssystemer.
- (c) I forbindelse med definitionen af masse i direktiv 70/156/EØF.

---

<sup>19</sup> De tre fælles beretninger forklarer ikke alle iværksatte foranstaltninger i detaljer, eftersom dette spørgsmål vil blive undersøgt nøjere i forbindelse med gennemførelsen af beslutning 1753/2000/EF. Beslutningen pålægger Kommissionen at aflægge beretning til Rådet og Europa-Parlamentet senest 2003/2004 og 2008/2009 om de nedbringelser, der er nået, via tekniske og andre foranstaltninger.

<sup>20</sup> Organisationerne forventede at visse benzintyper (f.eks. Super-Plus 98 oktan) og nogle typer diesel plus med et maksimalt svovlindhold på 30 ppm vil findes på hele EU-markedet i løbet af 2000 i tilstrækkelig omfang og geografisk dækning samt i 2005 fuld dækning af hele EU-markedet med brændstof, som opfylder følgende krav: benzin med et maksimalt svovlindhold på 30 ppm og et maksimalt aromaindhold på 30% og diesel med et maksimalt svovlindhold på 30 ppm og et cetantal på mindst 58.

#### **IV. Konklusioner**

Der er gjort betydelige fremskridt inden for gennemførelsen af Fællesskabets strategi til nedbringelse af personbilers CO<sub>2</sub>-emissioner og forbedring af brændstoføkonomien. To af de tre hovedinstrumenter (aftaler med bilindustrien og brændstoføkonomimærkning af biler) er iværksat, og der arbejdes intensivt med det tredje (fiskale foranstaltninger). De første fælles beretninger, viser at ACEA og JAMA er godt på vej til at opfylde midtvejsmålene. KAMA skal øge sin indsats betydeligt. For at opfylde det endelige mål på 140g CO<sub>2</sub>/km skal alle tre organisationer øge indsatsen, hvilket også er forudset i aftalerne. De vedlagte rapporter giver ikke Kommissionen grund til at formode, at nogen af organisationerne ikke har til hensigt at opfylde aftalerne. For at nå det strategiske fællesskabsmål på 120 g CO<sub>2</sub>/km, er det vigtigt, at Fællesskabet fortsætter sit arbejde med at udvikle og gennemføre de to instrumenter forbrugeroplysning og fiskale foranstaltninger.

## **BILAG**

- 1) Overvågning af ACEA's aftale om nedbringelse af personbilers CO<sub>2</sub>-emissioner (1995-1999), Fælles beretning udarbejdet af European Automobile Manufacturers Association og Kommissionens tjenestegrene, endelig udgave af 10.7.2000
- 2) Overvågning af JAMA's aftale om nedbringelse af personbilers CO<sub>2</sub>-emissioner (1995-1999), Fælles beretning udarbejdet af Japan Automobile Manufacturers Association og Kommissionens tjenestegrene, endelig udgave af 11.7.2000
- 3) Overvågning af KAMA's aftale om nedbringelse af personbilers CO<sub>2</sub>-emissioner (1995-1999), Fælles beretning udarbejdet af Korea Automobile Manufacturers Association og Kommissionens tjenestegrene, endelig udgave af 11.7.2000

Bilagene er kun tilgængelige på engelsk.