



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 9.12.2002
KOM(2002) 693 endelig

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

**om gennemførelsen af Fællesskabets strategi for formindskelse af CO₂-emissionerne fra
biler**

**Tredje årsrapport om strategiens effektivitet
(rapport for 2001)**

{SEK(2002) 1338}

I. INDLEDNING

Kommissionen er i fuld gang med at gennemføre Fællesskabets strategi til nedbringelse af personbilers CO₂-emissioner og forbedring af brændstoføkonomien^{1,2}. Strategien bygger på følgende tre grundpiller³:

- (1) Tilsagn fra bilindustrien om forbedringer af brændstoføkonomien, som sigter mod at nå en gennemsnitlig specifik⁴ CO₂-emission på 140 g CO₂/km for nye personbiler senest i 2008/2009.
- (2) Brændstoføkonomimærkning af personbiler⁵, som skal sikre, at oplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner for nye personbiler, der udbydes til salg eller leasing i Fællesskabet, gøres tilgængelige for forbrugerne med henblik på at give dem mulighed for at træffe et informeret valg.
- (3) Fremme af forbedret brændstoføkonomi for biler ved hjælp af fiskale foranstaltninger.

Kommissionens årsrapport om strategiens effektivitet opfylder tillige rapporteringskravet i artikel 9 i beslutning nr. 1753/2000/EF⁶. Yderligere efterkommer denne tredje rapport, der dækker perioden 1995-2001, artikel 7 i samme beslutning, hvorefter Kommissionen senest den 31. december 2002 giver meddelelse om, hvorledes den ved beslutningen indførte overvågningsmekanisme fungerer.

Kommissionen mener, at denne form for konsolideret rapportering giver alle interesserede parter mulighed for at følge gennemførelsen af Fællesskabets strategi på den mest effektive måde⁷.

II. KORT HELHEDSVURDERING

For Fællesskabet som helhed er den gennemsnitligt specifikke CO₂-emission fra personbiler faldet fra 186 g CO₂/km i 1995 til ca. 167-170 g CO₂/km⁸ i 2001; heri er der taget højde for alle foranstaltninger, også dem, der er truffet på nationalt plan. Fællesskabets strategi for formindskelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og forbedring af deres brændstoføkonomi har som mål at opnå et gennemsnitligt specifikt CO₂-emissionstal for nye personbiler, der registreres i EU, på 120 g CO₂/km inden 2005 og allersenest i 2010. Det er ret usandsynligt, at

¹ KOM(95) 689 endelig udgave

² Rådets konklusioner af 25.6.1996.

³ Disse instrumenter suppleres med forskningsaktiviteter.

⁴ Udtrykket "specifik" kommer fra titlen på afgørelse 1753/2000/EF og betyder, at CO₂-emissionen udtrykkes i gram pr. kilometer.

⁵ Direktiv 1999/94/EF om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler.

⁷ Oplysninger om Fællesskabets strategi findes også på netadressen: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

⁸ I denne intervalangivelse er der taget højde for alle tænkelige kendte usikkerheder. Den laveste værdi bygger på data fra organisationerne, inkl. alle deres korrektioner, mens den højeste værdi stammer fra ikke-korrigerede data fra medlemsstaterne. Den højeste værdi bliver korrigeret, så snart der er opnået enighed om, hvilken korrektionsfaktor der skal anvendes.

Fællesskabets mål på 120 g CO₂/km bliver nået allerede i 2005, men det er realistisk at håbe, at målet nås i 2010, hvis der træffes de fornødne foranstaltninger og sættes alt ind på det.

III. UDVIKLINGEN I BILINDUSTRIENS OPFYLDELSE AF DENS TILSAGN

Den europæiske bilindustri (European Automobile Manufacturers Association - ACEA⁹)¹⁰, den japanske (Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA¹¹) og den koreanske (Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA¹²) har afgivet bindende tilsagn¹³. Tabel 1 viser en liste over de vigtigste fabrikanter/datterselskaber/mærker, som er tilknyttet til de pågældende organisationer, hvad angår overvågningstallene i denne rapport.

ACEA	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, MG*, MINI, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, RENAULT, ROLLS-ROYCE, ROVER*, SAAB, SEAT, SKODA, VAUXHALL, VOLKSWAGEN, VOLVO
JAMA	DAIHATSU, HONDA, ISUZU, LEXUS, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, SUBARU, SUZUKI, TOYOTA
KAMA	DAEWOO, HYUNDAI, KIA, SSANGYONG

* Det bemærkes, at Rover, og MG, er med i ACEA-tallene for 2001, selv om de ikke længere formelt er medlem af ACEA.

Tabel 1: Detaljeret liste over de vigtigste fabrikanter/datterselskaber/mærker, som er tilknyttet til de pågældende organisationer, hvad angår overvågningstallene i denne rapport.

Alle tre tilsagn svarer til hinanden og går i hovedtræk ud på følgende:

- (1) Målsætning for CO₂-emissioner: Alle tilsagn har den samme kvantitative målsætning for de specifikke gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, der sælges i EU, nemlig 140 g CO₂/km (som ACEA skal opfylde inden 2008, JAMA og KAMA inden 2009).
- (2) Midler til opfyldelse heraf: ACEA, JAMA og KAMA har forpligtet sig til først og fremmest at opfylde CO₂-målsætningerne ved teknologisk udvikling og hermed forbundne markedsændringer.

⁹ Europæiske bilfabrikanter i ACEA: 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 endelig udgave

¹¹ Japanske bilproducenter i JAMA: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki og Toyota.

¹² Koreanske bilproducenter i KAMA: Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation.

¹³ KOM(99) 446 endelig udgave

Der er desuden fastsat "anslåede målintervaller" for de gennemsnitlige CO₂-emissioner for nye biler for 2003/2004¹⁴. Endelig har alle organisationerne givet tilsagn om i 2003 (ACEA og JAMA) eller 2004 (KAMA) "*igen at se på mulighederne for en yderligere reduktion af CO₂-emissionerne med henblik på at komme tættere på EU's mål på 120 g CO₂/km i 2012*".

Tilsagnene er omfattet af en grundig og gennemsigtig overvågningsordning¹⁵. Til dette formål udarbejder parterne hvert år en "fælles rapport", en for hver organisation. Rapporterne offentliggøres sideløbende med denne meddelelse som SEK-dokumenter (se bilaget). Da EU's officielle overvågningsordning ikke var fuldt indført i 2002¹⁶, har organisationerne ligesom tidligere leveret de grundlæggende oplysninger. Organisationernes data regnes for at være pålidelige.

De vigtigste resultater for rapportperioden 1995-2001 viser følgende:

- I det forløbne år har alle organisationerne mindsket de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra de biler, de har solgt på EU's marked (ACEA med ca. 2,5 %, JAMA med ca. 2,2 % og KAMA med ca. 2,6%¹⁷). Forbedringen af brændstofføkonomien er betydeligt større for personbiler, der kører på diesel, end for benzinbiler (se tabel 2).
- Udviklingen har for ACEA været god, for JAMA tilfredsstillende. Begge organisationer må anses for at være på vej i den rigtige retning (se figur 1). Allerede i rapportperioden 2000 nåede ACEA det mellemfristede målinterval for 2003 og ligger nu nederst i dette interval. Hvis JAMA i gennemsnit kan fortsætte formindskelsen med samme takt som i 2001, skulle de i hvert fald nå det mellemfristede på 175 g/km i 2003.
- Udviklingen har ikke været tilfredsstillende for KAMA, selv om formindskelsen i 2001 nåede den hidtil højeste værdi. Der er en reel risiko for, at KAMA ikke kan opfylde sit mellemfristede målinterval for 2004. Dette kan sætte hele metoden over styr¹⁸. Som årsag til den udeblevne udvikling anfører KAMA den økonomiske situation, bl.a. strukturomlægninger, i den koreanske bilindustri. KAMA fremfører

¹⁴ For ACEA 165 – 170 g CO₂/km i 2003; for JAMA 165 – 175 g CO₂ /km i 2003; for KAMA 165 – 170 g CO₂/km i 2004.

¹⁵ Tallene for 2001 er ikke fuldstændig gennemsigtige, da organisationerne og Kommissionen endnu ikke er nået til enighed om den korrektionsfaktor, der skal anvendes som følge af den seneste ændring af prøvningsprocedurerne. I aftalerne er det præciseret, at CO₂-emissioner fra nye biler skal måles som beskrevet i direktiv 93/116/EF, der er grundlaget for fastsættelsen af fremtidige mål og for alle tidligere overvågningsdata i denne rapport. Siden udarbejdelsen af aftalerne er den obligatoriske typegodkendelsesmetode for måling af CO₂-emissioner ændret ved direktiv 99/100/EF. En af de vigtigste ændringer (der indføres i løbet af perioden 2000-2003 for M1-køretøjer) vedrører kørecyklisten, idet de 40 sekunders tomgang umiddelbart inden prøvningen, hvor der ikke måles, udgår. Generelt vil en sådan ændring af prøvningsproceduren forøge den målte CO₂-emission. Der må derfor anvendes en korrektionsfaktor på de CO₂-emissioner, der måles fra sådanne køretøjer, så de bliver sammenlignelige med målinger foretaget efter 93/116/EF-proceduren.

¹⁶ Ifølge artikel 8 i beslutning 1753/2000/EF skal overvågningsordningen fra 2003 danne grundlaget for kontrol med de frivillige forpligtelser, Kommissionen og bilindustrien har aftalt.

¹⁷ Alle procenttal bygger på data, der er korrigeret af organisationerne. De endelige tal bliver en smule lavere.

¹⁸ Det må erindres, at Rådet opfordrede Kommissionen til "... straks at forelægge forslag, også lovgivningsforslag, hvis det på baggrund af overvågningen og efter høring af sammenslutningerne skulle vise sig, at en eller flere af dem ikke agter at opfylde de indgåede forpligtelser" (Rådets konklusioner af oktober 1999).

ligeledes, at deres teknologi i begyndelse var langt bagud, så de vil være længere tid om at nå den høje formindskelsestakt. Imidlertid er det i det seneste år konstateret, at i hvert fald en del af landets erhvervsliv havde en god lønsomhed, at den koreanske økonomi hurtigt er på vej op igen, og at erhvervslivets strukturomlægninger gør situationen mere stabil. Derfor forventer Kommissionen, at KAMA indhenter det tabte i de kommende år. KAMA har bekræftet sit tilsagn herom.

- For at den endelige målsætning på 140 g/km kan opfyldes, skal der gøres en ekstra indsats, og alle tre organisationer må opnå en større årlig formindskelse. I gennemsnit skal formindskelsen ligge på ca. 2% svarende til ca. 4 g/km hvert år. I rapportperioden 1995-2001 har ACEA haft et gennemsnit på ca. 1,9 % om året, JAMA på 1,5 % om året og KAMA på 0,9% om året¹⁹. Allerede fra begyndelsen forventedes det, at den gennemsnitlige formindskelse ville blive højere henimod slutningen af perioden.

Den 30. april 2002 meddelte ACEA Kommissionen, at Rover, som oprindeligt var omfattet af aftalen som en del af BMW, ikke længere er medlem af ACEA. I 1995, som er referenceåret for aftalen, solgte Rover ca. 300 000 personbiler i EU, mens salget siden er faldet til ca. 130 000 enheder i 2001. Kommissionen undersøger nøje dette tilfælde, både ud fra en retlig og en konkurrencemæssig synsvinkel, da det er første gang, der er sket medlemskabsændringer efter indgåelse af aftalen. Kommissionen vil udfolde alle bestræbelser for, at en sådan medlemskabsændring hverken får negative virkninger for aftalens troværdighed eller skaber ulighed i konkurrencehenseende. I alle tallene i denne meddelelse er Rover medregnet.

¹⁹ Alle procenttal bygger på data, der er korrigeret af organisationerne. De endelige tal bliver en smule lavere.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	2001 (4)	Ændring 95/01 (4)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	(%)
Benzin	188	186	183	182	180	177	172/174	-8,5/-7,4
Diesel	176	174	172	167	161	157	153/154	-13,1/-12,5
Alle brænd- stoffer (1)	185	183	180	178	174	169	164/166	-11,4/-10,3
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	2001 (4)	Ændring 95/01 (4)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	(%)
Benzin	191	187	184	184	181	177	175	-8,4
Diesel	239	235	222	221	221	213	200	-16,3
Alle brænd- stoffer (1)	196	193	188	189	187	183	179	-8,7
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	2001 (4)	Ændring 95/01 (4)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	(%)
Benzin	195	197	201	198	189	185	179/180	-8,2/-7,7
Diesel	309	274	246	248	253	245	234/236	-24,3/-23,6
Alle brænd- stoffer (1)	197	199	203	202	194	191	186/188	-5,6/-4,6
EU-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	2001 (4)	Ændring 95/01 (4)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	(%)
Benzin	189	186	184	182	180	178	173/174	-8,3/-7,8
Diesel	179	178	175	171	165	163	156/157	-12,7/-12,2
Alle brænd- stoffer (1)	186	184	182	180	176	172	167/168	-10,4/-9,9

Tabel 2: Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for nye personbiler efter brændstoftype for de enkelte organisationer og for EU.

(1) Kun benzin- og dieseldrøjet; andre brændstoffer og statistisk uidentificerede køretøjer forventes ikke at påvirke disse gennemsnit i nævneværdig grad.

(2) Nye personbiler, der markedsføres i EU af fabrikanter, som ikke er omfattet af aftalerne, indvirker ikke på EU's gennemsnit i nævneværdig grad.

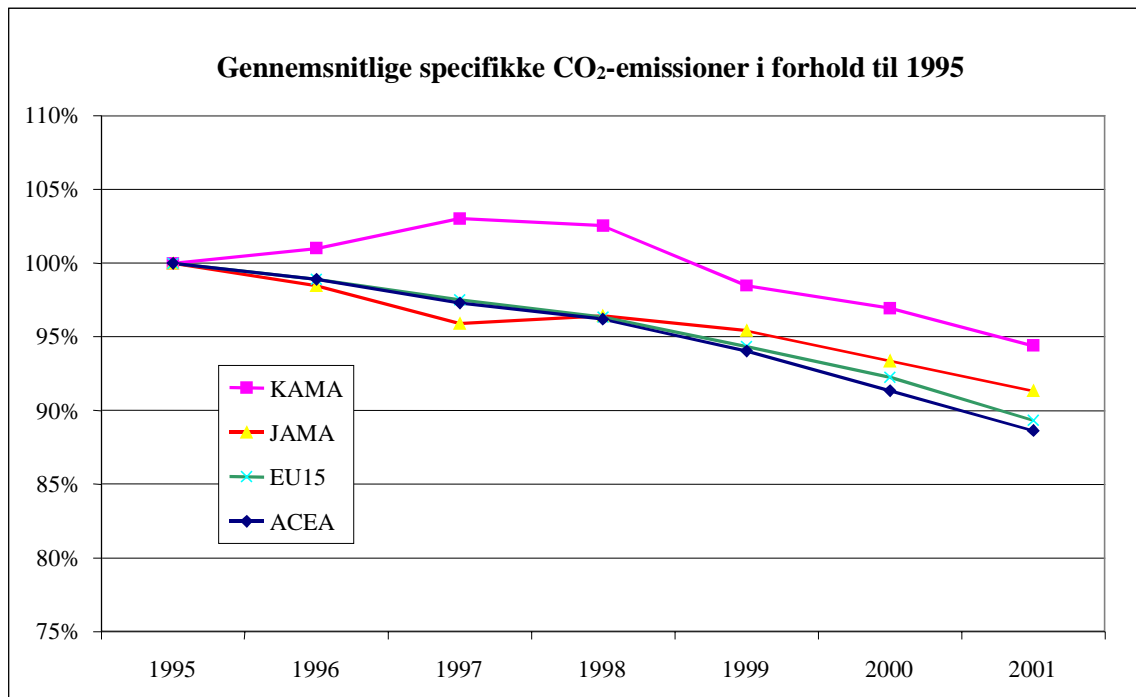
(3) Tallene er ikke korrigeret for ændringen af kørecyklussen.

(4) Det første tal er dataene som de leveres fra organisationerne, det andet tal er ukorrigeret²⁰. Procenttallene er beregnet ud fra CO₂-tal, der er afrundet til hele tal.

²⁰

I december 1999 satte Kommissionen TNO i gang med en undersøgelse for at indhente ekspertbistand vedrørende korrektionsfaktoren. Der blev leveret testdata fra ACEA og JAMA (som dog ikke er repræsentative for de køretøjer, organisationerne sælger på EU-markedet, da de udleverede data alle vedrører store køretøjer, som er mere følsomme over for ændringer i prøvecyklussen), og TNO tilføjede sine egne data. Ved hjælp af standardiserede statistiske metoder har TNO beregnet korrektionsfaktoren ud fra alle disse data, idet der også er taget hensyn til bemærkninger fra organisationerne om dataenes repræsentativitet. Organisationerne er imidlertid ikke enige i beregningen af korrektionsfaktoren. Derfor har der ikke kunne anvendes en endelig korrektionsfaktor på tallene for 2000 og 2001. Skønnet over virkningerne af cyklusændringerne ligger mellem 0,7% (Kommissionens skøn baseret på uafhængig sagkundskab) og 1,2% (ACEA). Det kan dog ikke bestemmes, nøjagtig hvilken "korrektionsfaktor" der

Det bør nævnes, at CO₂-tallene i denne rapport viser virkningerne af alle EU's CO₂-tiltag. Ifølge artikel 10 i beslutning 1753/2000 skal Kommissionen aflægge rapport til Rådet og Europa-Parlamentet om de formindskelser, som er opnået ved hjælp af teknik og andre foranstaltninger, inden 2003/4 og 2008/9. I 2002 har Kommissionen indgået en kontrakt om en nøjere undersøgelse heraf.



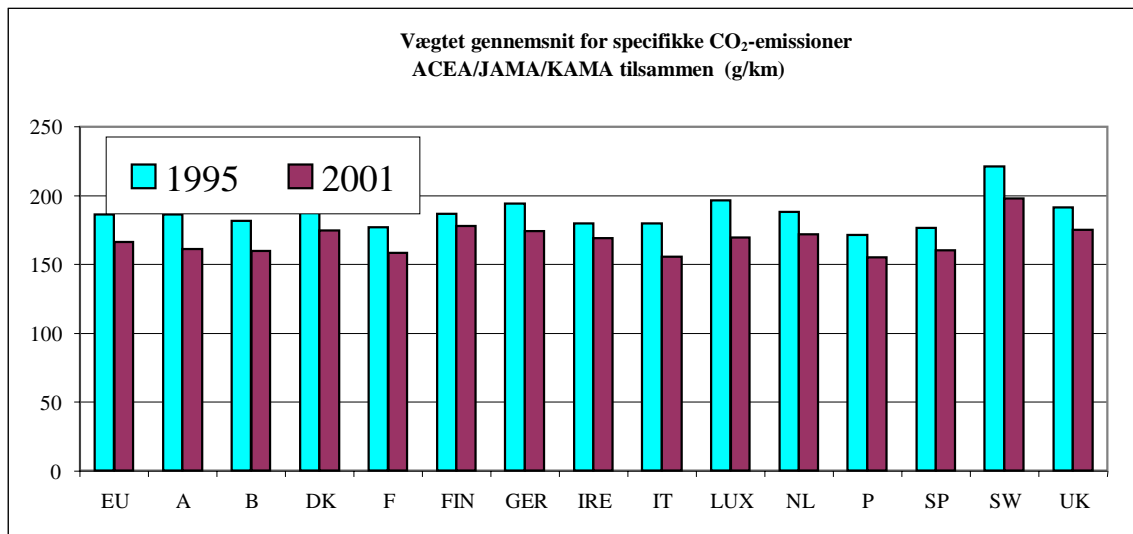
Alle data er uændrede som leveret og korrigeret af organisationerne

Figur 1: Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler i forhold til 1995 for de enkelte organisationer og for EU

De gennemsnitlige CO₂-emissioner fra alle nye personbiler, der blev registreret i 2001, var i alle medlemsstaterne lavere end i 1995 og i de mellemliggende år (se figur 2). Det bør dog bemærkes, at enkelte organisationers specifikke CO₂-emissioner var vokset i nogle medlemsstater, f.eks. var CO₂-emissionerne i Frankrig, Tyskland, Irland, Portugal og Sverige

faktisk er anvendt, da den andel af personbilerne, der er testet ifølge den nye cyklus, ikke kendes. For 2001 har ACEA og KAMA leveret korrigerede tal. ACEA har oplyst, at man for 2001 formoder, at mindst 90% af alle køretøjer under 2500 kg er testet ifølge den nye cyklus. De har beregnet, at 90% af en korrektionsfaktor på 1,2 er 1%, og beordret AAA til at reducere 2001-dataene for M1-køretøjer op til 2500 kg med gennemsnitligt 1%. I KAMA's tilfælde kendes - ifølge KAMA - det nøjagtige antal køretøjer, der har gennemgået den nye testprocedure. Der er derefter anvendt en korrektionsfaktor på 1% på disse køretøjer. JAMA har ikke anvendt nogen korrektionsfaktor. I de fælles rapporter for ACEA og KAMA erklærer Kommissionen, at den ikke er enig i de foretagne justeringer, da korrektionsfaktoren skulle være 0,7% og ikke 1,2% (eller 1,0%, som KAMA har benyttet), og da det burde være kendt, nøjagtigt hvor mange køretøjer der er testet ifølge den nye prøvningsprocedure. Kommissionen mener, at CO₂-emissionerne fra nyregistrerede biler bør nedsættes med en passende korrektionsfaktor, der er enighed om, og at den bør anvendes fra næste år. Så længe der ikke er enighed, bør der ikke foretages nogen korrektion. I juli 2002 blev det på tilsynsgruppeniveau besluttet, at der snart må findes en løsning. Det bør nævnes, at korrektionsfaktorforskelle kun havde en ganske ringe virkning i 2001.

højere for KAMA. Dette er ikke i strid med tilsagnene, men viser, at tendensen for de enkelte organisationers vedkommende kan afvige betydeligt fra den ene medlemsstat til den anden.



Alle data er uændrede som leveret og korrigeret af organisationerne

Figur 2: Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler i EU og medlemsstaterne i 1995 og 2001 (vægtede gennemsnit på grundlag af data for diesel- og benzinkøretøjer fra de tre organisationer)²¹

Alle organisationerne har yderligere øget dieselskøretøjernes andel af deres salg i rapportperioden (se tabel 3). Dette var forudset på kort sigt. Det var tanken, at organisationerne ikke skulle opfylde 2008/9-målene alene ved at forøge dieselskøretøjernes andel, men også gennem teknologisk udvikling og dermed forbundne markedsændringer²². I den forbindelse er det vigtigt at lægge mærke til, at Rådet har opfordret Kommissionen til fortsat at arbejde for at opnå en betydelig formindskelse af nanopartikelemissionerne og ikke mindst udarbejde en ny måleprocedure for personbiler, varebiler og lastbiler under hensyntagen til resultatet af de seneste undersøgelser af nanopartikelemissionernes sundhedsskadelige virkninger²³, og at ACEA for nylig har udtrykt usikkerhed om indførelse af teknologi til direkte benzinindsprøjtning. Sådant teknologi ventedes at vende den stærke tendens henimod dieselmotorer til personbiler.

²¹ EU-tallene omfatter ikke data for Grækenland og Finland, da de foreliggende data er utilstrækkelige.

²² I de tre "fælles rapporter" behandles dette komplekse spørgsmål om markedsændringer ikke yderligere.

²³ Rådets konklusioner af 18/19.12.2000.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Ændring '95-01' (2)
Benzin	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	-15,2%
Diesel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	15,3%
Alle brænd- stoffer	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	22,6%
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Ændring '95-01' (2)
Benzin	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	-3,0%
Diesel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	7,9%
Alle brænd- stoffer	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	23,2%
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Ændring '95-01' (2)
Benzin	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	-2,7%
Diesel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	12,3%
Alle brænd- stoffer	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	134,7%
EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Ændring '95-01' (2)
Benzin	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	-13,4%
Diesel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	14,2%
Alle brænd- stoffer (3)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	24,3%

(1) Nye personbiler, som markedsføres i EU af fabrikanter, der ikke er omfattet af tilsagnet, påvirker ikke tallene i nævneværdig grad.

(2) Ændringen i tidsrummet 1995-2001 for benzin- og dieslbilens vedkommende er udtryk for, hvordan disse brændstoftypers absolutte andel har ændret sig i det samlede antal registrerede køretøjer. Ændringen for det samlede antal bilers vedkommende er stigning eller fald i det absolutte antal nyregistreringer. Ændringen af det samlede antal biler viser stigningen i antallet af nyregistreringer i EU-15 i hele perioden.

(3) Tallet omfatter statistisk uidentificerede køretøjer og køretøjer, der benytter "andre brændstoftyper".

Tabel 3: Udviklingstendenser i sammensætningen af nyregistrerede biler for de enkelte organisationers og EU's vedkommende

Som tidligere nævnt har alle organisationerne i deres tilsagn erklæret, at de først og fremmest ville opfylde den endelige målsætning ved hjælp af teknisk udvikling og dermed forbundne markedsændringer. Denne udvikling har virkelig bidraget til de hidtidige formindskelsesresultater (især indførelse af HDI-dieselmotorer (High Speed Direct Injection Diesel), men også indførelse af GDI-motorer (Gasoline Direct Injection), "minibiler" med kontinuerlig variabel transmission samt køretøjer til alternative brændstoffer (Alternative Fuelled Vehicles - AFV) og to brændstoffer (Dual Fuelled Vehicles - DFV)). Siden 2000 har ACEA - og i mindre omfang også JAMA - indført personbiler med en emission på højst 120 g

CO₂/km (opfyldelse af et af tilsagnene); i 2001 solgte ACEA over 305 000 stk. sådanne biler (næsten en fordobling af salget i det foregående år), JAMA ca. 5600. KAMA har endnu ikke bragt sådanne modeller på markedet.

Organisationerne har i de "fælles rapporter" henledt opmærksomheden på en række af forudsætningerne for tilsagnene, bl.a. egnet brændstof^{24,25}, konkurrenceforvridning²⁶, fremme af effektiv brændstofteknologi²⁷, direktivet om udrangerede køretøjer²⁸, nye lovkrav²⁹ og fiskale foranstaltninger³⁰ (se nærmere i tabel 4).

Der er en række forskelle i fortolkningen af tilsagnenes ordlyd. Det skyldes i nogen grad, at der er forskellige opfattelser af tilsagnenes rolle inden for de politiske rammer af fællesskabsstrategien. Strategien hviler som nævnt tidligere på to andre grundpiller end tilsagnene, nemlig forbrugerinformation og beskatning - foranstaltninger, der skal påvirke efterspørgselssiden. Alle tre grundpiller har samme sigte, et fællesskabsmål på 120 g CO₂/km i 2005, senest i 2010. Tilsagnene er stærkt fokuseret på tekniske foranstaltninger og dermed forbundne markedsændringer³¹; de skulle bringe emissionsgennemsnittet ned på 140 g CO₂/km, hvorefter foranstaltninger, rettet mod forbrugernes efterspørgsel, skulle sørge for resten ned til EU-målet på 120 g CO₂/km. Organisationerne accepterede forbrugerinformationsdelen, men forventede at den fiskale del ikke ville blive taget i

²⁴ Organisationernes tilsagn er givet på grundlag af brændstofkvalitetskravene i direktiv 98/70/EF, selv om de forventer, at der vil være bedre brændstofkvaliteter på markedet i fremtiden. Hvad dette angår, regnede organisationerne med, at nogle benzintyper (f.eks. Super-Plus 98 oktan) og nogle diesel plus-typer med et maksimalt svovlindhold på 30 ppm ville være på markedet i hele EU i tilstrækkelig mængde og med tilstrækkelig geografisk dækning i 2000. I 2005 skulle hele EU-markedet være dækket ind med brændstof, som opfylder følgende kriterier: benzin med et maksimalt svovlindhold på 30 ppm og et maksimalt aromatindhold på 30% og diesel med et maksimalt svovlindhold på 30 ppm og et cetantal på mindst 58.

²⁵ Jf. KOM(2001) 241 endelig udgave af 11.5.2001: "...Virksomheden af disse brændstoffer i forhold til opfyldelsen af målet på 140 g CO₂/km vil derfor blive taget i betragtning i den fælles overvågningsmekanisme. Da der med dette direktiv vil være adgang til svovlfrie brændstoffer vil Kommissionen endvidere sammen med bilfabrikanterne kunne undersøge mulighederne for yderligere tilsagn i retning af Fællesskabets mål på 120 g/km for de gennemsnitlige CO₂-udledninger fra nye biler, når de nuværende tilsagn, der er indgået med bilfabrikanterne, skal revideres i 2003...."

²⁶ ACEA-tilsagnet forudsætter, at Fællesskabet "bestræber ... sig på at få andre bilproducerende lande, bl.a. Japan, USA og Korea, til at gøre en tilsvarende indsats for CO₂-nedsættelse i overensstemmelse med Kyoto-protokollens ånd, så det sikres, at den europæiske automobilindustri ikke stilles ringere i konkurrencen på verdensmarkedet på grund af forpligtelser om CO₂-reduktion i Europa".

²⁷ Tilsagnene "... bygger på den forudsætning, at udbredelsen af CO₂-effektiv teknologi uhindret kan brede sig på markedet ...".

²⁸ Direktiv 2000/53/EF

²⁹ Det forudsættes i tilsagnene, at "virkningen af nye forskriftsmæssige foranstaltninger på CO₂-emissionerne" overvåges.

³⁰ Tilsagnene bygger på den forudsætning, at de "... helt og fuldt erstatter alle nye forskriftsmæssige foranstaltninger om begrænsning af brændstofforbrug eller CO₂-emission og alle yderligere fiskale foranstaltninger til virkeliggørelse af CO₂-målene ..." i tilsagnene. Alle fiskale foranstaltninger, herunder den værdiforøgelse, de måtte bibringe tilsagnene, vil være omfattet af overvågningsproceduren, og deres potentielle virkninger vil blive bedømt redeligt. Ud over de betænkeligheder, som er anført i tabel 4, anser ACEA fiskale foranstaltninger som værende potentielt i konflikt med uhindret udbredelse af CO₂-effektiv teknologi.

³¹ "...Disse mål vil hovedsagelig nås via teknologisk udvikling, der påvirker bilens forskellige karakteristika samt ændringer i markedet, som er tilknyttet disse udviklinger..."

anvendelse³², eller at man i hvert fald ville afvente resultaterne af 2003-revurderingen, inden spørgsmålet igen blev taget op³³.

Ud over arbejdet med fiskale foranstaltninger får 2003-revurderingen (2004 for KAMA) afgørende indflydelse på den videre udvikling i Fællesskabets strategi. Ifølge tilsagnenes ordlyd og Kommissionens henstillinger skal ACEA og JAMA i 2003 "*... igen se på mulighederne for en yderligere CO₂-reduktion med henblik på at komme tættere på Fællesskabets mål på 120 g/km i 2012*". I juli 2002 foreslog Kommissionen organisationerne at drøfte en plan for revurderingen, dvs. tidsplan og procedurer. Efter Kommissionens opfattelse må arbejdet på revurderingens forskellige elementer forberedes og planlægges tidligt.

Endelig skal der uanset resultaterne af førnævnte revurdering i overvågningsårene 2003 og 2004 foretages en sammenligning af disse års gennemsnit og de dertil knyttede "skønsmæssige målintervaller"³⁴. Meddelelsen om disse to år kommer også for første gang til at omhandle kravet i artikel 10 i beslutning 1753/2000³⁵.

³² Den 2. oktober 1998 skrev ACEA's formand i et brev til Kommissionen, at "*...Kommissionens meddelelse fra juli måned er en fyldestgørende analyse af ACEA's tilsagn. Jeg vil dog fremhæve, at uanset, at vi ikke rejser tvivl om Fællesskabets og det medlemsstaters rettigheder inden for afgiftspolitikken, indebærer tilsagnet ikke, at ACEA er enig i, at Fællesskabet eller dets medlemsstater træffer fiskale foranstaltninger, der ændrer på markedsstrukturen. ACEA finder heller ikke brug af dette instrument relevant på baggrund af det ambitiøse CO₂-mål. Sådanne initiativer kan få alvorlige følger for bransens konkurrenceevne og beskæftigelsen i sektoren, mens indgreb fra medlemsstaternes side kan få alvorlige følger for det indre marked*". Kommissionen forelagde Rådet dette brev på mødet den 6.10.1998.

³³ Den 8. juni 2000 reagerede ACEA's formand på det arbejde vedrørende fiskale foranstaltninger, som Kommissionen havde sat i gang i 2000. I et brev til Kommissionen gentog han ACEA's betænkeligheder ved, at "*... fiskale foranstaltninger, hvis virkning er at ændre på markedets struktur, vil virke mod hensigten ...*", og nævnte, at Kommissionen "*... tilsyneladende har glemt, at Kommissionen efter lange forhandlinger godkendte ACEA's tilsagn, hvorefter ACEA i 2003 igen skal se på mulighederne for en yderligere CO₂-reduktion med henblik på at komme tættere på Fællesskabets mål på 120 g/km i 2012 ...*".

³⁴ For ACEA 165 – 170 g CO₂/km i 2003; for JAMA 165 – 175 g CO₂ /km i 2003; for KAMA 165 – 170 g CO₂/km i 2004.

³⁵ "*I rapportererne om de foreløbige målår og de endelige målår anføres det, om reduktionen er en følge af tekniske foranstaltninger fra fabrikanternes side eller af andre forhold som f.eks. ændringer i forbrugernes adfærd.*" I de tre "fælles rapporter" behandles dette spørgsmål ikke særlig indgående.

Spørgsmål	Rejst af	Nærmere beskrivelse af problemet	Kommissionens kommentarer
Egnet brændstof	ACEA JAMA KAMA	Fuld rådighed over brændstof af en sådan kvalitet, at anvendelse af teknologien er muligt, er afgørende for, at branchen kan indfri sine CO ₂ -tilsagn.	Forslaget om svovlfrit brændstof, jf. KOM(2001) 241 endelig udgave, skulle garantere, at der er de fornødne brændstoffer til rådighed i tilstrækkelig mængde i hele EU fra 2005. Absolut sidste frist for 100% rådighed er 2009 for benzin og diesel, eventuelt revurderet for diesels vedkommende. Kommissionen gør opmærksom på, at rådighed over 10 ppm-brændstof langt overgår forventningerne på det tidspunkt, hvor tilsagnene blev underskrevet.
Konkurrenceforvriddning	ACEA	Skuffelse over, at EU hidtil ikke har formået at sikre, at EU's bilindustri ikke stilles ringere i konkurrencen som følge af divergerende syn på "Kyoto".	Kommissionen gør opmærksom på, at den har bestræbt sig på at overbevise bl.a. Japan og USA om, at de skal ratificere Kyoto-protokollen. Kommissionen gør endvidere opmærksom på foranstaltninger til forbedring af brændstoføkonomien andre steder i verden (Japans energieffektivitetslov, USA's CAFE-regler, amerikanske fabrikanters erklæring om at reducere specielle biltyper brændstofforbrug med 25% samt Californiens warming bill 1793). På EU's marked kræver alle fabrikanter samme indsats, og i denne henseende garanterer tilsagnene lige forhold for alle.
Fremme af brændstofbesparende teknologi	ACEA	Bekymring over dieselfjendlig politik i flere medlemsstater, bl.a. Det Forenede Kongerige og Sverige	Kommissionen tager ACEA's argumenter til efterretning, men finder, at følgerne af nationale fiskale foranstaltninger må ses i en større sammenhæng, bl.a. fordi medlemsstaterne har enekompetence inden for afgiftspolitikken.
Fremme af brændstofbesparende teknologi	ACEA JAMA KAMA KAMA	Frygt for, at direktivet om udrangerede køretøjer vil få negative virkninger for bilernes brændstoføkonomi. Frygt for, at tilsagnet om beskyttelse af fodgængere vil få negative virkninger for bilernes brændstoføkonomi.	Kommissionen mener, at direktivet om udrangerede køretøjer ikke vil få negative virkninger for brændstoffektiviteten, da det ikke sætter grænser for brugen af noget materiale. Der foreligger intet, der tyder på, at tekniske foranstaltninger til forbedring af beskyttelsen af fodgængere skulle øge CO ₂ -emissionen fra biler. Kommissionen kan ikke acceptere, at frivillige tilsagn fra bilfabrikanter om fodgængernes sikkerhed skal tages i betragtning i forbindelse med overvågning af CO ₂ -tilsagnet.
Nye lovkrav	KAMA	Tvivel om, om EU-lovgivningens NO _x -krav og CO ₂ -målene kan opfyldes samtidig.	Efter Kommissionens opfattelse havde KAMA fuldt kendskab til emissionsstandarderne i det ændrede direktiv 70/220/EØF.
Fiskale foranstaltninger	ACEA	Hvad angår forslaget til CO ₂ -differentierede afgifter, henleder ACEA opmærksomheden på, at sådanne afgifter ikke må forvride markedet, eftersom dette kunne stride imod dens tilsagn, f.eks. kunne de mindske produktpredningen (ved at tvinge store og kraftige biler ud af markedet) eller skade de økonomiske præstationer.	Kommissionen gør opmærksom på, at fiskale foranstaltninger er den tredje grundpille i den strategi, som blev skitseret allerede i meddelelsen af 1995, og at det i formuleringen af ACEA-tilsagnet tydeligt specificeres, at ACEA forudsætter, at tilsagnet helt og fuldt erstatter alle yderligere fiskale foranstaltninger til virkeliggørelse af CO ₂ -målene i tilsagnene. De påtænkte fiskale foranstaltninger tager ikke sigte på yderligere at understøtte ACEA's målsætning på 140 g/km i 2008, men på at understøtte virkeliggørelsen af EU's målsætning på 120 g/km senest i 2012. Miljøministrene har i denne forbindelse på deres møde i Rådet ³⁶ i oktober 1999 gentaget, at der er behov for at undersøge mulighederne for at etablere vejledende rammer for fiskale incitamenter.

Tabel 4: Sammenfatning af spørgsmål, som bilfabrikanternes organisationer har rejst, hvad angår forudsætningerne for tilsagnene, og en kort kommentar, som viser Kommissionens holdning dertil.

³⁶

Rådets konklusioner af 6.10.1999.

IV. GENNEMFØRELSEN AF BESLUTNING 1753/2000/EF

Den såkaldte "overvågningsbeslutning" trådte i kraft den 30. august 2000. Ved hjælp af de oplysninger, der indsamles på grundlag af denne beslutning, overvåger Kommissionen de frivillige tilsagn om formindskelse af CO₂-emissionerne fra personbiler, som bilindustrien har givet.

Ifølge beslutningens artikel 7 skal Kommissionen "... senest den 31. december 2002 [meddele] Europa-Parlamentet og Rådet, hvorledes den ved denne beslutning indførte overvågningsmekanisme fungerer". Nedenfor følger en redegørelse herfor.

Beslutningens vigtigste krav er:

- a) at medlemsstaterne ifølge artikel 5 skal udpege en kompetent myndighed, der skal være ansvarlig for indsamling og fremsendelse af overvågningsdataene
- b) at medlemsstaterne ifølge artikel 6 skal meddele Kommissionen, hvorledes de agter at gennemføre dens bestemmelser
- c) at medlemsstaterne ifølge artikel 4 senest den 1. juli 2001 skal sende dataene for specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler; derefter fremsendes overvågningsdataene senest den 1. april.

Trin a) må anses for afsluttet, selv om ikke alle medlemsstaterne var i stand til at overholde fristen.

Også trin b) er afsluttet, selv om nogle enkeltheder i gennemførelsesmetoden stadig drøftes med nogle af medlemsstaterne. Grunden er først og fremmest, at flere af medlemsstaterne er i gang med en reorganisering af deres nationale dataindsamlingsystemer som følge af beslutningen. Det bør nævnes, at ønsker fra anden siden kan nødvendiggøre, at der i fremtiden må gennemføres yderligere ændringer i de nationale dataindsamlingsystemer for at ajourføre metoder, indarbejde nye databehandlingsystemer mv. Systemet bliver aldrig "færdigt", så der må løbende udveksles oplysninger om metodologi, databehandling og dataoverførselsrutiner.

Hvad c) angår, har en række medlemsstater leveret data for sent i 2001 (Belgien, Frankrig, Grækenland, Luxembourg, Spanien, Sverige og Østrig) og i 2002 (Grækenland). Det er dog lykkedes for de fleste af disse medlemsstater at indsende data med en vis forsinkelse. Der gøres tydelige fremskridt, og Kommissionen regner med, at disse medlemsstater sender dataene rettidigt i 2003. Imidlertid giver det virkelig anledning til bekymring, at Irland slet ikke har indsendt nogen data indtil nu, og at Portugal med mere end et års forsinkelse kun har sendt data for 2000³⁷. Kommissionen har indledt overtrædelsesprocedurer mod disse to medlemsstater sidste år og har sagsanlæg under forberedelse.

Med hjemmel i beslutningens artikel 3 og 6 nedsatte Kommissionen i 2001 en ekspertgruppe, som skulle indkredse og løse potentielle problemer i forbindelse med gennemførelse af beslutningen. Som støtte for denne gruppe satte Kommissionen en undersøgelse i gang, som skulle forbedre dataoverførslen og påvise potentielle uoverensstemmelser mellem data.

³⁷ Da Portugals data er ankommet sent, har de ikke kunnet indarbejdes i denne meddelelse.

Gruppen har indtil nu holdt 3 måder og gjort fremskridt i flere spørgsmål vedrørende metodologi og dataoverførsel.

De første to sendinger fra medlemsstaterne blev hovedsagelig benyttet til sammenligning med data, som bilfabrikanternes organisationer havde indsendt til brug i de fælles overvågningsrapporter for 2000 og 2001. Det bør påpeges, at organisationerne i deres rapporter har benyttet CO₂-statistikker, der er leveret af AAA (Association Auxiliaire de L'Automobile - ACEA og KAMA) eller af Marketing Systems (JAMA). Marketing Systems og AAA baserer deres skøn på statistikker fra medlemsstaterne, suppleret og kombineret med deres egne tekniske data om personbiler, herunder data om brændstofforbrug og CO₂-emission. Det betyder, at dataene stammer fra næsten samme kilde som de fleste medlemsstater. F.eks. dækker AAA's CO₂-database systematisk mere end 90% (90-92%) af EU-registreringerne, resten er ukendte tal. Usikkerheden inden for organisationernes data skyldes ufuldstændige datasæt. Der har tidligere ikke kunnet sættes tal på den, men den skønnes at være lille. Til overvågningsprocessen er medlemsstaternes data de gyldige data. Usikkerheden inden for medlemsstaternes databaser skyldes først og fremmest problemer med at sammenholde registreringsoplysninger og CO₂-emissionen fra de enkelte personbiler, et problem, som også AAA og Marketing Systems kender. Dertil kommer, at enkelte medlemsstater har problemer med at fremskaffe komplette datasæt, der dækker samtlige M1-personbiler. Disse medlemsstater arbejder i øjeblikket hårdt på at komplettere dem.

Uanset alt dette er de samlede fejlmargener ret små, og sammenfattende må organisationernes datasæt siges at stemme godt overens med medlemsstaternes data (se tabel 5)³⁸.

	2000 forskel i g/km	2000 forskel i %	2001 forskel i g/km	2001 forskel i %
EU	-2	-1,3	1,8	1,1
ACEA	-2	-1,1	2,4	1,4
JAMA	-2	-1,2	-1,4	-0,8
KAMA	-5	-2,7	-1,9	-1,0

"-" betyder, at organisationens tal er det største

Tabel 5: Sammenligning af specifikke CO₂-data fra medlemsstaterne og fra bilfabrikanternes organisationer

³⁸

NB: Alle tal i dette kapitel er ukorrigerede data, sådan som de leveres fra medlemsstaterne.

Opdelt på de enkelte medlemsstater og organisationer er situationen følgende (se tabel 6-9):

Land	EU – specifikke CO ₂ -emissioner			
	Data fra medlemsstaterne (g/km)	Data fra organisationerne (g/km)	Forskel (g/km)	Forskel (%)
Østrig	165,6	162,7	2,9	1,8
Belgien	163,6	161,4	2,2	1,4
Danmark	172,9	176,1	-3,2	-1,8
Finland	178,1	179,2	-1,1	-0,6
Frankrig	159,8	159,6	0,2	0,1
Tyskland	179,5	175,7	3,8	2,2
Grækenland	166,0	167,9	-1,9	-1,4
Irland	-	170,8	-	-
Italien	158,3	157,0	1,3	0,8
Luxembourg	177,0	171,2	5,8	3,4
Nederlandene	174,2	173,5	0,7	0,4
Portugal	-	156,9	-	-
Spanien	156,2	161,0	-4,8	-3,0
Sverige	200,2	199,5	0,7	0,4
Det Forenede Kongerige	177,9	176,6	1,3	0,7
EU-13	169,7	167,9	1,8	1,1

Tabel 6: Sammenligning af specifikke CO₂-emissionsdata fra medlemsstaterne og fra alle bilfabrikanternes organisationer (2001)

Dataene for de tre organisationer viser delvis bredere usikkerhedsbånd. Det er besluttet, at disse forskelle skal undersøges nærmere via bilaterale kontakter mellem den pågældende organisation og medlemsstaten.

Land	ACEA - specifikke CO ₂ -emissioner			
	Data fra medlemsstaterne (g/km)	Data fra ACEA (g/km)	Forskel (g/km)	Forskel (%)
Østrig	162,2	158,6	3,6	2,3
Belgien	161,9	158,8	3,1	2,0
Danmark	173,5	174,6	-1,1	-0,6
Finland	180,3	181,1	-0,8	-0,4
Frankrig	157,8	157,6	0,2	0,1
Tyskland	178,9	174,3	4,6	2,6
Grækenland	165,9	-	-	-
Irland	-	166,9	-	-
Italien	156,4	154,6	1,8	1,2
Luxembourg	175,2	169,0	6,2	3,7
Nederlandene	173,6	172,7	0,9	0,5
Portugal	-	155,5	-	-
Spanien	155,8	158,1	-2,3	-1,5
Sverige	201,7	201,1	0,6	0,3
Det Forenede Kongerige	176,8	175,4	1,4	0,8
EU-12	168,3	165,9	2,4	1,4

Tabel 7: Sammenligning af specifikke CO₂-emissionsdata fra medlemsstaterne og fra ACEA (2001)

Land	JAMA - specifikke CO ₂ -emissioner			
	Data fra medlemsstaterne (g/km)	Data fra JAMA (g/km)	Forskel (g/km)	Forskel (%)
Østrig	182,5	183,0	-0,5	-0,3
Belgien	175,0	179,9	-4,9	-2,8
Danmark	168,4	180,2	-11,8	-7,0
Finland	170,8	173,5	-2,7	-1,6
Frankrig	185,7	185,8	-0,1	-0,0
Tyskland	182,0	183,1	-1,1	-0,6
Grækenland	164,4	167,2	-2,8	-1,7
Irland	-	177,0	-	-
Italien	169,6	170,9	-1,3	-0,7
Luxembourg	193,6	191,4	2,2	1,1
Nederlandene	173,9	173,5	0,4	0,2
Portugal	-	164,3	-	-
Spanien	164,2	180,4	-16,2	-9,9
Sverige	189,1	189,2	-0,1	-0,1
Det Forenede Kongerige	181,7	181,5	0,2	0,1
EU-13	178,2	179,6	-1,4	-0,8

Tabel 8: Sammenligning af specifikke CO₂-emissionsdata fra medlemsstaterne og fra JAMA (2001)

Land	KAMA - specifikke CO ₂ -emissioner			
	Data fra medlemsstaterne (g/km)	Data fra KAMA (g/km)	Forskel (g/km)	Forskel (%)
Østrig	196,2	197,6	-1,4	-0,7
Belgien	188,8	189,7	-0,9	-0,5
Danmark	182,6	183,7	-1,1	-0,6
Finland	202,7	206,3	-3,6	-1,8
Frankrig	217,6	217,5	0,1	0,0
Tyskland	207,6	209,5	-1,9	-0,9
Grækenland	168,7	168,7	0,0	0,0
Irland	-	189,7	-	-
Italien	175,0	179,2	-4,2	-2,3
Luxembourg	191,0	190,2	0,8	0,4
Nederlandene	185,7	185,5	0,2	0,1
Portugal	-	172,6	-	-
Spanien	-	188,3	-	-
Sverige	197,7	199,1	-1,4	-0,7
UK	191,0	189,2	1,8	1,0
EU-12	186,6	188,5	-1,9	-1,0

Tabel 9: Sammenligning af specifikke CO₂-emissionsdata fra medlemsstaterne og fra KAMA (2001)

Sammenfattende må dataene fra de fleste af medlemsstaterne anses for at have meget høj kvalitet. Nogle enkelte medlemsstater er nødt til at forbedre deres datas kvalitet. Af denne grund, og eftersom nogle af medlemsstaterne leverede data for 2001 for sent, er data fra medlemsstaterne ikke benyttet til den officielle overvågning af tilsagnene for kalenderåret 2001. Efter aftale med bilfabrikanternes organisationer vil de imidlertid blive brugt som grundlag for overvågningsprocessen fra 2002 (2003-rapporten). Når det viser sig nødvendigt, vil der blive afholdt bilaterale møder mellem bestemte medlemsstater og organisationerne³⁹, således at man kan undersøge årsagerne til påviste forskelle mellem de to datasæt.

Under alle omstændigheder fortsættes arbejdet med forbedring af dataenes kvalitet, hvilket i virkeligheden må ske løbende.

V. GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIV 1999/94/EF

"Mærkningsdirektivet" blev vedtaget den 13. december 1999 og skulle være gennemført af medlemsstaterne senest den 18. januar 2001. Ved udgangen af august 2002 havde en række medlemsstater ikke gennemført direktivet, nemlig Frankrig, Italien, Spanien og Tyskland samt Det Forenede Kongerige for så vidt angår en del af landets område. Kommissionen har i medfør af EF-traktatens artikel 226 allerede indbragt sagerne for Domstolen⁴⁰.

I tilknytning til den forpligtelse, som pålægges i direktivets artikel 9, iværksatte Kommissionen i juli 2001 en undersøgelse af "Udarbejdelse af henstillinger om anvendelse af principperne i bestemmelserne om salgs- og reklamemateriale på andre medier og andet materiale". Den endelige rapport blev afleveret i juli 2002⁴¹. Undersøgelsen resultater blev drøftet indgående på et møde i det udvalg, der er nedsat ved direktivets artikel 10. Et flertal af medlemsstaterne gik ind for at dække "internetmarkedsføring" af personbiler og andre elektroniske medier hurtigst muligt med samme krav, som der stilles til det reklamemateriale, der allerede er omfattet af direktivet. Ingen af medlemsstaterne viste interesse for at inddrage fjernsyn og radio. Man overvejede to mulige fremgangsmåder med henblik på næste skridt angående "andre medier": at afvente medlemsstaternes rapporter i henhold til artikel 9, som skal foreligge den 31.12.2003⁴², eller at forelægge en henstilling fra Kommissionen, som kan offentliggøres næste år (stort set sammenfaldende med datoerne i forslaget om gruppefritagelse⁴³). De fleste medlemsstater gav udtryk for, at de foretrækker en kommissionshenstilling om internet og andre medier. På grundlag af undersøgelsens resultater og udvalgets drøftelser har Kommissionen til hensigt at fremsætte et forslag i nærmeste fremtid.

Derudover gjorde flere medlemsstater rede for vanskeligheder med den praktiske gennemførelse af direktivet; kravet i bilag III, sidste punktum, om, at nye biler tilføjes på listen, kan ikke opfyldes i praksis, da der i reglen skal tilføjes for mange modeller. Derved ændres der på plakatens layout, og det er ofte vanskeligt at styre i praksis. Tilligemed ønsker

³⁹ KAMA har meddelt, at de ikke ser noget behov for at mødes bilateralt med nogen medlemsstat.

⁴⁰ Frankrig (C-161/02), Italien (C-22/02), Spanien (C-28/02), Tyskland (C-72/02), Det Forenede Kongerige (C-62/02)

⁴¹ TNS (2002): "Enable Application to other media and material of Directive 1999/94/EC". Slutrapport under undersøgelseskontrakt nr. ENV.C.1/ETU/2001/0009.

⁴² I så fald kan der formentlig først i 2004 fremsættes forslag til ændring af direktivet, og de vil ikke kunne træde i kraft inden 2005/2006.

⁴³ Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2002.

mange forhandlere at præsentere oplysningerne på en elektronisk skærm, som let kan opdateres. Det blev foreslået at ændre bilaget hurtigst muligt og overveje særlige krav til elektroniske skærme. Kommissionen går videre med sagen med det samme.

VI. SKATTE- OG AFGIFTMÆSSIGE FORANSTALTNINGER

Arbejdet i ekspertgruppen om fiskale rammeforanstaltninger har med støtte i en undersøgelse, udført af COWI⁴⁴, påvist, at der kan opnås yderligere CO₂-formindskelser ved en differentiering af køretøjsafgifterne med personbilers CO₂-emission som grundlag. Kommissionens arbejde med fiskale rammeforanstaltninger er med udgangspunkt i undersøgelsen fremlagt for nylig i en meddelelse⁴⁵. Den fokuserer på registreringsafgifter og årlige vægtafgifter. Kommissionen har følgende opfattelse vedrørende køretøjsafgifter:

- De er et vigtigt ekstra redskab som hjælp til virkeliggørelse af EU-målet på 120 g CO₂/km for nye biler i 2005, og senest i 2010, og opfyldelse af EU's forpligtelser i henhold til Kyoto-protokollen.
- Der skal være en mere direkte relation mellem afgifternes størrelse og den enkelte nye personbils CO₂-emission. Differentiering af køretøjsafgifter er konstateret at være en vigtig parameter til forbedring af nye personbilers samlede brændstoføkonomi. Eksisterende køretøjsafgifter bør erstattes med afgifter, der kun er baseret på CO₂-emissionen, eller der bør alternativt indføres et CO₂-følsomt element i eksisterende registrerings- og vægtafgifter. Med en modulstruktur vil der desuden kunne tages hensyn til andre nationale miljømål, f.eks. hurtig indførelse af EURO IV-kravene.

Følgevirkningerne af fiskale foranstaltninger må inddrages i overvågningsprocessen.

VII. ANDRE RELEVANTE FORANSTALTNINGER

Kommissionens forslag vedrørende typegodkendelse af varebiler (N1-køretøjer) for så vidt angår CO₂-emissioner og brændstofforbrug⁴⁶ er under drøftelse i Rådet og Europa-Parlamentet. Endvidere har Kommissionen igangsat en undersøgelse af foranstaltninger til formindskelse af CO₂-emissionen fra N1-køretøjer⁴⁷. Kommissionen agter at forelægge undersøgelsens resultater i en meddelelse næste år. I meddelelsen vil der også om nødvendigt blive taget hensyn til drøftelserne af Kommissionens meddelelse om miljøaftaler⁴⁸.

Kommissionen er begyndt at se på mobile klimaanlæg⁴⁹ med fokus på mulighederne for (i) at måle og eventuelt formindske ekstraforbruget af brændstof og den dertil knyttede CO₂-emission og (ii) at reducere emissionerne af kølemidlet (HFC-134a).

⁴⁴ COWI (2001): "Fiscal measures to reduce CO₂ emissions from new passenger cars." Slutrapport under undersøgelseskontrakt nr. ENV. D.3/ETU/2000/0027.

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

⁴⁵ KOM(2002) 341 endelig udgave

⁴⁶ KOM(2001) 543 endelig udgave

⁴⁷ "Preparation of measures to reduce CO₂ emissions from N1 vehicles", undersøgelse gennemført af RAND Europe, Institut für das Kraftfahrtwesen Aachen, Transport&Mobility Leuven

⁴⁸ KOM(2002) 412 endelig udgave

⁴⁹ Miljøministrene anmodede i deres konklusioner af 10. oktober 2000 Kommissionen om at undersøge og forberede foranstaltninger til nedbringelse af alle drivhusgasemissioner fra klimaanlæg i køretøjer.

Begge aktiviteter indgår i det europæiske klimaændringsprogram⁵⁰.

VIII. KONKLUSIONER

Fællesskabets strategi for formindskelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og forbedring af deres brændstoføkonomi har som mål at opnå et gennemsnitligt specifikt CO₂-emissionstal for nye personbiler, der registreres i EU, på 120 g CO₂/km inden 2005 og allerseneest i 2010. Den specifikke CO₂/km-værdi, der er nået i 2001, ligger på ca. 167-170 g CO₂/km; til sammenligning var værdien 186 g CO₂/km i strategiens referenceår 1995. Det er temmelig usandsynligt, at målet i EU's strategi skulle blive nået allerede i 2005. Det er imidlertid realistisk, at målet nås i 2010, hvis der træffes de fornødne foranstaltninger og sættes alt ind på det. Det er tydeligt, at alle tre grundpiller i strategien må bringes i anvendelse, hvis det overordnede mål skal nås.

Kommissionens nylige meddelelse om beskatning af personbiler fremlægger bl.a. muligheder for beskatningsordninger, der kan understøtte EU's strategi for formindskelse af CO₂-emissionerne. Desuden får det stor betydning, hvilke resultater der kommer ud af, at bilfabrikantorganisationerne i 2003⁵¹ igen skal se på mulighederne for en yderligere reduktion af CO₂-emissionerne med henblik på at komme tættere på EU's mål på 120 g CO₂/km i 2012.

Bilindustrien er godt på vej til at opfylde sine tilsagn. De "fælles rapporter" viser, at ACEA og JAMA hidtil har gjort gode fremskridt, mens KAMA må skærpe indsatsen betydeligt. For at kunne opfylde den endelige målsætning på 140 g CO₂/km må alle tre organisationer fastholde eller øge deres indsats. De vedlagte rapporter giver ikke Kommissionen grund til at formode, at ACEA og JAMA ikke skulle opfylde aftalerne. Hvad KAMA angår, er der grund til bekymring over de hidtidige fremskridt. Der kræves en betydelig ekstrainsats fra KAMA's side, hvis målet skal nås. Det bør bemærkes, at bilfabrikanternes organisationer har rejst nogle spørgsmål i forbindelse med deres tilsagn. Det bør også tilføjes, at de enkelte organisationer under drøftelserne har bekræftet, at de agter at opfylde deres tilsagn.

En række medlemsstater er stadig bagefter med deres gennemførelse af direktiv 1999/94 og beslutning 1753/2000. Det hæmmer gennemførelsen og overvågningen af strategien.

I overvågningsperioden har Kommissionen fortsat sit arbejde med foranstaltninger til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra varebiler og påbegyndt arbejde med mobile klimaanlæg.

⁵⁰ KOM(2001) 580 endelig udgave

⁵¹ 2003 for ACEA og JAMA, 2004 for KAMA

BILAG {SEK(2002) 1338}

- (1) Monitoring of ACEA's Commitment on CO₂ Emission Reduction from Passenger Cars (2001), Joint Report of the European Automobile Manufacturers Association and the Commission Services, Final version of 25.06.2002
- (2) Monitoring of JAMA's Commitment on CO₂ Emission Reduction from Passenger Cars (2001), Joint Report of the Japan Automobile Manufacturers Association and the Commission Services, Final version of 28.06.2001
- (3) Monitoring of KAMA's Commitment on CO₂ Emission Reduction from Passenger Cars (2001), Joint Report of the Korea Automobile Manufacturers Association and the Commission Services, Final version of 28.06.2002

Bilagene foreligger kun på engelsk.