



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 22.6.2005  
KOM(2005) 269 endelig

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

**Gennemførelsen af Fællesskabets strategi for formindskelse af CO<sub>2</sub>-emissioner  
fra biler:  
Den femte årsrapport om strategiens effektivitet**

{SEC(2005) 826}

**DA**

**DA**

## 1. INDLEDNING

Fællesskabets strategi for formindskelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og forbedring af deres brændstoføkonomi<sup>1,2</sup> bygger på tre grundpiller: bilindustriens tilsagn om at forbedre brændstoføkonomien<sup>3</sup>, brændstoføkonomimærkning af biler<sup>4</sup> og fremme af bilernes brændstoføkonomi ved hjælp af skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger. Ifølge artikel 9 i beslutning 1753/2000/EF<sup>5</sup> skal Kommissionen hvert år aflægge rapport om strategiens effektivitet<sup>6</sup>.

Strategiens hovedhjørneste er de europæiske, de japanske og de koreanske bilfabrikantorganisationers tilsagn om at bringe de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler ned på 140 g CO<sub>2</sub>/km (målt i overensstemmelse med direktiv 93/116/EF) inden 2008/2009. Målene i disse tilsagn skal fortrinsvis nås ved hjælp af teknologiske udviklinger, der gælder forskellige bilegenskaber, og ved hjælp af markedsændringer i forbindelse med disse udviklinger.

Rådet og Europa-Parlamentet har ud fra strategiens to andre grundpiller opstillet den målsætning for Fællesskabets strategi, at der senest i 2010 skal opnås et gennemsnitligt CO<sub>2</sub>-emissionstal for nye personbiler på 120 g CO<sub>2</sub>/km.

Som processen kræver det, er følgende vurderinger blevet foretaget eller påbegyndt i 2003:

I overensstemmelse med deres tilsagn vurderede ACEA og JAMA i 2003 mulighederne for yderligere CO<sub>2</sub>-formindskelser ”... med henblik på at komme tættere på EU's mål, dvs. 120 g CO<sub>2</sub>/km i 2012...”.

Ifølge artikel 10 i beslutning 1753/2000/EF skal årsrapporten, for det foreløbige målar 2003, angive, om de formindskelser, ACEA og JAMA har opnået, skyldes tekniske foranstaltninger fra fabrikanternes side eller andre forhold, som f.eks. ændringer i forbrugernes adfærd (der ikke skyldes industriens tekniske foranstaltninger). Endelig omfatter ACEA's og JAMA's frivillige tilsagn en forpligtelse til på grundlag af dataene fra 2003 at udarbejde en ”mere omfattende oversigt” i fællesskab.

Disse spørgsmål og en række andre i forbindelse hermed behandles i denne meddelelse.

---

<sup>1</sup> KOM(95) 689 endelig.

<sup>2</sup> Rådets konklusioner af 25.6.1996.

<sup>3</sup> Tilsagn er blevet afgivet af den europæiske (European Automobile Manufacturers Association - ACEA), den japanske (Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA) og den koreanske (Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA) bilindustriorganisationer.

<sup>4</sup> Direktiv 1999/94/EF om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO<sub>2</sub>-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler.

<sup>5</sup> Europa-Parlamentets og Rådets beslutning 1753/2000/EF om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler.

<sup>6</sup> Oplysninger om Fællesskabets strategi kan også findes på netsiden: [http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2\\_home.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm)

## 2. BILINDUSTRIENS FREMSKRIDT I FORHOLD TIL DE RESPEKTIVE TILSAGN

Parterne har hvert år udarbejdet og vedtaget en ”fælles rapport”, en for hver organisation. De offentliggøres og vedlægges denne meddelelse som SEC-dokumenter (se bilaget).

De vigtigste resultater for rapportperioden 1995 - 2003 viser følgende:

- Ifølge medlemsstaternes officielle data for 2003 er bilernes gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner på 163 g/km for ACEA's, 172 g/km for JAMA's og 179 g/km for KAMA's vedkommende. Hvis ACEA's egne data benyttes, er dets gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner på 161 g/km. (se tabel 1 i tillægget).
- I forhold til 1995 er de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner blevet formindsket med 22 g/km eller 11,9 % for ACEA's vedkommende (24 g/km eller 13,0 % ifølge ACEA's egne tal), 24 g/km eller 12,2 % for JAMA's og 18 g/km eller 9,1 % for KAMA's.
- I forhold til 2002 har alle tre organisationer i 2003 formindsket de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra biler, der for første gang registreres på EU's marked, idet det for ACEA's vedkommende drejer sig om ca. 1,2 %<sup>7</sup>, for JAMA's om ca. 1,0 % og for KAMA's om ca. 2,2 %<sup>8</sup>. Siden 1995 er der sket en betydelig større forbedring af dieselpersonbilernes brændstoføkonomi end af benzinbilernes, og dieselpersonbilernes stadig voksende andel af EU's marked for nye personbiler har i høj grad medvirket til de fremskridt, der som helhed er sket indtil nu.
- JAMA og ACEA viser god fremgang, selv om både ACEA's og JAMA's præstation i 2003 ligger under de første års. ACEA nåede imidlertid allerede i 2000 det mellemfristede målinterval for 2003 og ligger nu i den nederste ende af dette interval. JAMA har siden 2003 ligget inden for dette mellemfristede målinterval. Begge organisationer kan anses for at være på rette spor.
- KAMA's fremskridt er stadig ikke tilfredsstillende, selv om organisationen har indhentet noget i løbet af de sidste tre år. Der er en reel risiko for, at KAMA ikke når sit mellemfristede målinterval for 2004 på 165-170 g/km, da forskellen på 9 g/km skal udlignes i løbet af et enkelt år. Det kan komme til påvirke hele CO<sub>2</sub>-ordningen<sup>9</sup>. KAMA har imidlertid på ny bekræftet sit tilsagn om at ville opfylde sine målsætninger. At KAMA gjorde størst fremskridt i 2003 og desuden har lanceret en personbil med en emissionsværdi på under 120 g/km, er i denne sammenhæng gode nyheder.
- For at den endelige målsætning, 140 g CO<sub>2</sub>/km, kan opfyldes, skal der gøres en ekstra indsats, idet alle tre organisationer skal have en større gennemsnitlig formindskelsesprocent pr. år. I gennemsnit skal formindskelsen i hele tidsrummet 1995-

---

<sup>7</sup> Dette tal bygger på ACEA's tal for 2002 og 2003. Hvis ACEA's tal for 2002 og EU's officielle tal for 2003 benyttes, bliver der ikke nogen formindskelse. Det må imidlertid formodes, at dette hovedsagelig skyldes ændringer af databasen. Hvis EU's officielle tal for 2002 og 2003 sammenlignes, bliver formindskelsesprocenten omtrent den samme som den, der fremkommer med ACEA's egne tal.

<sup>8</sup> Alle tal for 2001 og 2002 er korrigeret med 0,7 % af hensyn til ændringen af testcyklussen.

<sup>9</sup> Det må huskes, at Rådet opfordrede Kommissionen til ”...straks at forelægge forslag, også lovgivningsforslag, hvis det på baggrund af overvågningen og efter høring af organisationerne skulle vise sig, at en eller flere af dem ikke agter at opfylde de indgåede forpligtelser” (Rådets konklusioner af oktober 1999).

2008/9 ligge på ca. 2 % eller 3,5 g/km om året. I årene indtil 2008/9 skal den gennemsnitlige formindskelse for ACEA's vedkommende nu være på 2,8 %, for JAMA's på 3,1 % og for KAMA's på 3,6 %. Det blev fra begyndelsen antaget, at den gennemsnitlige formindskelse ville være størst i de senere år. Det må imidlertid konstateres, at de forskelle, der skal udlignes, betragtet som nødvendig årlig præstation, stadig er voksende (se tabel 2 i tillægget).

I 2003 var de samlede gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra nyregistrerede personbiler mindre i samtlige medlemsstater end i 1995 og de mellemliggende år (se figur 1 i tillægget). Formindskelserne er dog forskellige fra det ene land til det andet<sup>10</sup>.

Alle tre organisationer har øget andelen af dieslbiler i rapportperioden (se tabel 3). Det giver anledning til en vis bekymring over lovregulerede forurenende stoffer. I 2003 erklærede et voksende antal fabrikanter, at de ville forsyne deres dieselpersonbiler med et partikelfilter. Desuden indledte Kommissionen arbejdet med EUR 5-emissionsgrænseværdierne, der skal gælde fra omkring 2010. Det kan forventes, at bl.a. grænserne for partikelemissioner fra dieselpersonbiler vil blive strammet. Disse udviklinger må tages med i betragtningerne, når en yderligere "dieselisering" af personbilerne i EU overvejes.

### **3. GENNEMFØRELSEN AF BESLUTNING 1753/2000/EF**

Den såkaldte "overvågningsbeslutning" trådte i kraft den 30. august 2000. Siden 2002 er de data, der indsamles på grundlag af denne beslutning, blevet benyttet som officielle data i forbindelse med overvågningen af bilindustriens frivillige tilsagn. Tidligere blev overvågningen foretaget ved hjælp af data fra organisationerne selv.

Da der efterhånden foreligger officielle EU-data, er anvendelse af de tidligere dataserier imidlertid ophørt. Ændringen af datakilder har afsløret nogle små uoverensstemmelser imellem dem. I 2003 blev der arbejdet yderligere med at finde årsagerne til de konstaterede forskelle. I det store og hele er forskellene mellem de officielle data og organisationernes data meget små, f.eks. i størrelsesordenen 1 % og derunder. Alligevel vil arbejdet med datakvaliteten blive videreført, og det forventes, at dataforskellene i det lange løb vil aftage.

### **4. DEN "MERE OMFATTENDE OVERSIGT" OG ARBEJDET PÅ GRUNDLAG AF ARTIKEL 10 I BESLUTNING 1753/2000/EF**

Det frivillige tilsagn om at formindske CO<sub>2</sub>-emissionerne fra nye personbiler omfatter en forpligtelse til på grundlag af data fra 2003 (2004 for KAMA's vedkommende), at udarbejde en "mere omfattende oversigt". Denne mere omfattende oversigt skal gælde "*...resultatet af CO<sub>2</sub>-emissionsformindskelserne til og med kalenderåret 2003, herunder sammenligning mellem dette års bilgennemsnit og det anslåede målinterval*". Desuden skal den tage hensyn til den oprindelige antagelse, at "*...formindskelsen af CO<sub>2</sub>-emissionerne ikke bliver lineær. Tempoet vil navnlig komme til at afhænge af tidsplanen for, hvornår de nødvendige brændstoffer kan fås på markedet, og af tidshorizonten for indførelse af nye teknologier og produkter og deres gennemtrængning på markedet. Formindskelsen forventes derfor at ske forholdsvis langsomt til at begynde med for senere at tage til.*"

---

<sup>10</sup> Der kan ikke opgives noget tal for Grækenland og Finland for 1995, da der ikke foreligger data.

Nogle af disse spørgsmål behandles også i artikel 10 i beslutning 1753/2000/EF, hvori det hedder: “...i rapporterne 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.”

Da de vurderinger, der skal foretages i forbindelse med den “mere omfattende oversigt” og i henhold til artikel 10, til en vis grad overlapper hinanden, har Kommissionen og henholdsvis ACEA og JAMA foretaget en fælles vurdering. Dette arbejde blev bistået med kontraktarbejde<sup>11</sup>. To afgørende spørgsmål blev behandlet i denne vurdering:

- (1) Har der været ændringer, som har lagt sig i vejen for, at ACEA eller JAMA kunne opfylde deres tilsagn eller betød, at de præsterede for lidt?
- (2) Har der, bortset fra teknologiske udviklinger, været andre forhold, der førte til formindskelse af de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler?

Svarene på disse spørgsmål er afgørende for, om de konstaterede CO<sub>2</sub>-formindskelser til og med 2003 i fuldt omfang skal medregnes til opfyldelse af tilsagnene.

Den fælles vurdering nåede til følgende konklusioner:

- (a) Formindskelsen af de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner er overvejende blevet opnået ved hjælp af teknologiske udviklinger. De konstaterede markedsændringer har ikke påvirket CO<sub>2</sub>-emissionerne i væsentlig grad. I hvert fald er det meget vanskeligt at skelne mellem markedsændringer, der skyldes teknologi, og markedsændringer, som skyldes andre forhold, f.eks. almindelig forbrugeradfærd, den økonomiske situation, brændstofpriserne, skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger og forbrugeroplysning, og det er der navnlig to grunde til: de markedsændringer, der blev konstateret i tidsrummet 1995-2003, er forholdsvis små, og teknologiske udviklinger, som berører CO<sub>2</sub>-emissionerne, slog igennem i praktisk talt alle køretøjskategorier.
- (b) Alle løfter, der indgår i ACEA's og JAMA's CO<sub>2</sub>-tilsagn er blevet holdt og i nogle tilfælde endda overopfyldt.
- (c) De forpligtelser, ACEA og JAMA har opstillet i deres tilsagn, er blevet opfyldt, og de betingelser, ACEA's og JAMA's medlemmer arbejder under, har ikke forhindret ACEA og JAMA i at opfylde deres tilsagn.
- (d) ACEA og JAMA gør opmærksom på en række punkter, der er vigtige for, at målet 140 g CO<sub>2</sub>/km kan nås.

ACEA, JAMA og Kommissionen konkluderer i korthed, at de to organisationer i tidsrummet 1998-2003 har opfyldt alle de forpligtelser, der indgår i deres tilsagn.

Det er vigtigt at understrege, at disse resultater også kaster lys over en anden side af strategiens gennemførelse: den ringe virkning af de foranstaltninger, der er blevet truffet med

---

<sup>11</sup> Det tyske luft- og rumfartcenter – instituttet for transportforskning: ”Preparation of the 2003 review of the commitment of car manufacturers to reduce CO<sub>2</sub> emissions from M1 vehicles”.

udgangspunkt i de to andre grundpiller: mærkning og skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger.

De fælles konklusioner på grundlag af den ”mere omfattende oversigt”/artikel 10 er knyttet til henholdsvis ACEA’s og JAMA’s fælles rapporter.

## **5. ACEA’S OG JAMA’S OVERSIGTER OVER MULIGHEDERNE FOR AT NÆRME SIG FÆLLESSKABETS MÅL, 120 G/KM**

Ifølge tilsagnenes tekst og Kommissionens henstillinger om godkendelse af tilsagnene<sup>12</sup> skal ACEA og JAMA i 2003 ”opstille en oversigt over mulighederne for yderligere CO<sub>2</sub>-formindskelse med henblik på at komme tættere på Fællesskabets målsætning, dvs. 120 g/km i 2012”. Både ACEA og JAMA forelagde resultatet af deres respektive oversigter i december 2003 (KAMA’s oversigt blev som planlagt foretaget i 2004). I deres redegørelser hævder ACEA og JAMA, at de teknologiske muligheder for at opfylde Fællesskabets målsætning, 120g CO<sub>2</sub>/km i 2012, er til stede, men at de dermed forbundne omkostninger er uoverkommelige. Også markedsforvridningerne og de negative virkninger på den europæiske økonomi vil være betydelige. De mener, at CO<sub>2</sub>-formindskelser, der svarer til Fællesskabets målsætning, vil kunne opnås på en mere omkostningseffektiv måde ved at benytte en integreret fremgangsmåde, der omfatter bilindustrien og de øvrige parter, herunder de offentlige myndigheder, olie/brændstofleverandørerne, landbrugssektoren, kunderne osv. ACEA gav dog det første vink om, at en yderligere formindskelse på 5% af den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emission fra nye biler (svarende til et mål, der ligger på ca. 133 g CO<sub>2</sub>/km) muligvis vil kunne opnås mellem 2008 og 2012 ved at forbedre køretøjsteknologien.

Foruden strategiens tre grundpiller er der mange andre muligheder for at støtte Fællesskabets strategi og bidrage til formindskelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler. Først og fremmest er det Kommissionens hensigt at nå Fællesskabets mål, 120 g CO<sub>2</sub>/km, på en ”bæredygtig måde”, ud fra Göteborg-topmødets tre grundpiller (miljø, samfund og økonomi).

På baggrund af disse redegørelser har Kommissionen besluttet, at der skal foretages en fælles evaluering med Kommissionen, interessegrupperne og de nationale eksperter og rådgivere som deltagere for at behandle følgende to afgørende spørgsmål:

- (1) Omkostningerne ved de teknologier og andre foranstaltninger, hvormed CO<sub>2</sub>-emissionerne skal formindskes, og deres formindskelsesmuligheder
- (2) En konsekvensanalyse af de politiske scenarier for formindskelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler i EU.

Til dette formål skal der foretages tekniske og økonomiske vurderinger understøttet af computermodeller. Resultatet af dette arbejde skal indgå i en konsekvensanalyse, der foretages af Kommissionen og iværksættes i midten af 2005. På grundlag af konsekvensanalysens resultater vil Kommissionen forelægge Rådet og Europa-Parlamentet et forslag om at nå de 120 g CO<sub>2</sub>/km omkring slutningen af 2005.

---

<sup>12</sup> Kommissionens henstillinger 1999/125/EF, 2000/303/EF og 2000/3+4/EF.

## 6. GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIV 1999/94/EF

Direktiv 1999/94/EF<sup>13</sup> om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO<sub>2</sub>-emissioner er blevet gennemført af alle medlemsstaterne. Ifølge artikel 9 skulle medlemsstaterne inden den 31. december 2003 forelægge en rapport om direktivets effektivitet. Kommissionen har modtaget 14 rapporter, som nu er ved at blive vurderet. De første resultater viser, at:

- direktivets effektivitet i almindelighed forekommer ringe: afgørende indflydelse på forbrugervalget har endnu ikke kunnet konstateres
- en undtagelse i forhold til den almindelige situation er den refusionsordning, der blev benyttet i Nederlandene i 2002, idet den blev godt modtaget af forbrugerne og viste sig at have en bemærkelsesværdig indflydelse på beslutningen om bilkøb.

Det kan forventes, at Kommissionen vil foreslå ændringer af direktivet på grundlag af denne vurdering med det formål at få direktivets effektivitet forbedret.

## 7. SKATTE- OG AFGIFTMÆSSIGE FORANSTALTNINGER

I 2002 offentliggjorde Kommissionen en meddelelse om skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger, der ikke mindst drejede sig om beskatningen af personbiler i EU<sup>14</sup>. Meddelelsen indeholdt en række politiske forslag til fremtidige foranstaltninger, og den havde til formål at indlede en debat med medlemsstaterne, Europa-Parlamentet, bilindustrien og andre vigtige interessegrupper. Foruden disse drøftelser er Kommissionen i færd med at lægge sidste hånd på et lovgivningsforslag, som skal forelægges i juni 2005.

## 8. ANDRE RELEVANTE FORANSTALTNINGER

Miljøministrene opfordrede i konklusionerne fra deres møde i Rådet den 10. oktober 2000 Kommissionen til at foretage undersøgelser med henblik på foranstaltninger til formindskelse af emissionerne fra lette erhvervskøretøjer (LEK, teknisk set svarende til kategori N<sub>1</sub>-køretøjer<sup>15</sup>.) og klimaanlæg i personbiler<sup>16</sup>.

Med hensyn til LEK vedtog Rådet og Parlamentet direktiv 2004/3/EF om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF for så vidt angår måling af N<sub>1</sub>-køretøjers CO<sub>2</sub>-

---

<sup>13</sup> EFT L 12 af 18.1.2000, s. 16.

<sup>14</sup> KOM(2002) 431 endelig udg.

<sup>15</sup> N<sub>1</sub>-køretøjer defineres som godstransportkøretøjer med en masse på højst 3,5 t.

<sup>16</sup> Miljøministrene konkluderede på deres møde den 10. oktober 2000 følgende: ”på det transportpolitiske område anmoder Rådet Kommissionen om at overveje og udarbejde foranstaltninger på følgende områder under hensyntagen til den hastighed, hvormed der sker en stigning i emissionerne fra transportsektoren, og til behovet for at tage de sociale og miljømæssige omkostninger ved hver transportform i betragtning, sådan som det også skitseres i rapporten til Det Europæiske Råd i Helsingfors:

- reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra køretøjer, navnlig foranstaltninger til reduktion af CO<sub>2</sub>-emissioner fra lette erhvervskøretøjer

- reduktion af alle drivhusgasemissioner fra air conditioning-anlæg i køretøjer.”

emissioner og brændstofforbrug<sup>17</sup>. Dette direktiv vil betyde, at der kommer oplysninger om CO<sub>2</sub>-emissionerne fra denne køretøjskategori. Kommissionen arbejder stadig med dette område. Den har indgået en kontrakt om forbedring af måleprotokollen i det ændrede direktiv 80/1268/EØF og om yderligere at få udviklet evalueringen af de politiske muligheder for at formindske emissionerne fra N<sub>1</sub>-kategorien.

Med hensyn til klimaanlæg i biler har Kommissionen indgået en kontrakt for at få udviklet en omkostningseffektiv måleprocedure, der skal indgå i direktiv 80/1268/EØF eller et andet formålstjenligt officielt dokument. Kommissionen vil vurdere sagen i nærmere enkeltheder, når kontrakten er afsluttet.

## 9. KONKLUSIONER:

Fællesskabets strategi for formindskelse af CO<sub>2</sub>-emissionen fra personbiler og forbedring af deres brændstoføkonomi sigter mod at opnå et gennemsnitligt specifikt CO<sub>2</sub>-emissionstal for nye personbiler, der registreres i Fællesskabet, på 120 g CO<sub>2</sub>/km, senest i 2010. Den specifikke CO<sub>2</sub>/km-værdi, der blev opnået i kalenderåret 2003, er på 164 g CO<sub>2</sub>/km<sup>18</sup> mod 186 g CO<sub>2</sub>/km i 1995, som er strategiens referenceår - det er en formindskelse på ca. 12%. Den vurdering, der blev foretaget i forbindelse med den ”mere omfattende oversigt” og på grundlag af artikel 10 i beslutning 1753/2000/EF, viser at ACEA og JAMA i tidsrummet 1998-2003 har opfyldt alle de forpligtelser, der indgår i deres respektive tilsagn. Bilindustrien har dermed ydet et betragteligt bidrag til EU's strategi for formindskelse af drivhusgasemissionerne og til opfyldelse af dets Kyoto-målsætninger.

For at kunne opfylde den endelige målsætning på 140 g CO<sub>2</sub>/km må alle tre organisationer fastholde eller øge deres indsats. De fælles rapporter giver ikke Kommissionen grund til at tro, at ACEA og JAMA ikke skulle opfylde deres tilsagn. ACEA opfyldte sine mellemfristede målsætninger for 2003 i 2000 og har givet udtryk for en fast vilje til at ville gøre sit bedste for at opfylde sit CO<sub>2</sub>-tilsagn, men kunne ikke længere bekræfte sluterklæringen i de tidligere rapporter. Kommissionen understreger, at det er vigtigt at nå målet, og at det kan lade sig gøre. For KAMA's vedkommende er der rimelig grund til bekymring. Dette er blevet påpeget over for KAMA, der har gentaget sin beslutning om at ville nå de mål, det har forpligtet sig til.

Omsætningen af direktiv 1999/94 til national lovgivning er nu fuldført, men arbejdet på at gøre det effektivt viser betydelige mangler. Det er åbenbart, at der skal træffes foranstaltninger for at styrke denne grundpille lige såvel som grundpillen skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger, hvis Fællesskabet skal nå sit mål, 120 g/km i 2010.

De redegørelser, ACEA og JAMA forelagde i 2003<sup>19</sup> som resultat af deres oversigter over mulighederne for at komme tættere på Fællesskabets mål, 120 g CO<sub>2</sub>/km i 2012, viser, at organisationerne ikke ser nogen mulighed for at nå dette mål ved hjælp af tekniske foranstaltninger på en omkostningseffektiv måde. Kommissionen vil foretage sin egen vurdering og forelægge et forslag for Rådet og Parlamentet i anden halvdel af 2005,

---

<sup>17</sup> EUT nr. L 49 af 19.2.2004, s. 36 - 41 Direktiv 2004/3/EF.

<sup>18</sup> Tallet bygger på EU's officielle data.

<sup>19</sup> 2003 for ACEA og JAMA, 2004 for KAMA.



Kommissionen fortsætter sit arbejde med CO<sub>2</sub>-emissionen fra lette erhvervskøretøjer og er begyndt at se på de CO<sub>2</sub>-emissioner, som skyldes klimaanlæg i biler.

## Tillæg

**Tabel 1: Gennemsnitlig specifik CO<sub>2</sub>-emission fra nye personbiler efter brændstoftype for de enkelte organisationer og for EU**

	CO <sub>2</sub> (g/km)									Ændring95/03 [%] <sup>(4)</sup>
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 <sup>(3)</sup>	2002 <sup>(3)</sup>	2003 <sup>(3)</sup>	
<b>ACEA</b>										
Benzin	188	186	183	182	180	177	172	172/171 <sup>(5)</sup>	171/170 <sup>(5)</sup>	-9.0 / -9.6 % <sup>(6)</sup>
Diesel	176	174	172	167	161	157	153	155/152 <sup>(5)</sup>	154/152 <sup>(5)</sup>	-12.5 / -13.6 % <sup>(6)</sup>
<b>Alle</b>	<b>185</b>	<b>183</b>	<b>180</b>	<b>178</b>	<b>174</b>	<b>169</b>	<b>165</b>	<b>165/163<sup>(5)</sup></b>	<b>163/161<sup>(5)</sup></b>	<b>-11.9 / -13 %<sup>(6)</sup></b>
<b>JAMA</b>										
Benzin	191	187	184	184	181	177	174	172	170	-11.0 %
Diesel	239	235	222	221	221	213	198	180	177	-25.9 %
<b>Alle</b>	<b>196</b>	<b>193</b>	<b>188</b>	<b>189</b>	<b>187</b>	<b>183</b>	<b>178</b>	<b>174</b>	<b>172</b>	<b>-12.2 %</b>
<b>KAMA</b>										
Benzin	195	197	201	198	189	185	179	178	171	-12.3 %
Diesel	309	274	246	248	253	245	234	203	201	-35.0 %
<b>Alle</b>	<b>197</b>	<b>199</b>	<b>203</b>	<b>202</b>	<b>194</b>	<b>191</b>	<b>187</b>	<b>183</b>	<b>179</b>	<b>-9.1 %</b>
<b>EU-15<sup>(2)</sup></b>										
Benzin	189	186	184	182	180	178	173	172	171	-9.5 %
Diesel	179	178	175	171	165	163	156	157	157	-12.3 %
<b>Alle</b>	<b>186</b>	<b>184</b>	<b>182</b>	<b>180</b>	<b>176</b>	<b>172</b>	<b>167</b>	<b>166</b>	<b>164</b>	<b>-11.8 %</b>

- (1) Kun benzin- og dieseldrøjet køretøjer - andre brændstoffer og statistisk uidentificerede køretøjer forventes ikke at berøre disse gennemsnit i nævneværdig grad.
- (2) Nye personbiler, der markedsføres i EU af fabrikanten, som ikke er omfattet af tilsagnene, påvirker ikke EU's gennemsnit i nævneværdig grad.
- (3) Tallene for 2002 og 2003 er korrigeret med 0,7% af hensyn til ændringen af kørecyklussen. For 2002 benyttes data fra medlemsstaterne
- (4) Procenterne beregnes på grundlag af uafrundede CO<sub>2</sub>-tal;
- (5) Det første tal bygger på data fra medlemsstaterne; det andet tal bygger på data fra ACEA.
- (6) Det første tal bygger på data for 2003 fra medlemsstaterne og data for 1995 fra ACEA; det andet tal bygger udelukkende på data fra ACEA.
- (7) ACEA's tal i denne meddelelse omfatter Rover/MG. Da Rover/MG - der blev omfattet af tilsagnet som del af BMW - imidlertid ikke længere er medlem af ACEA, har ACEA erklæret, at det ikke kan tage ansvaret for Rovers CO<sub>2</sub>-resultater indtil 2008.

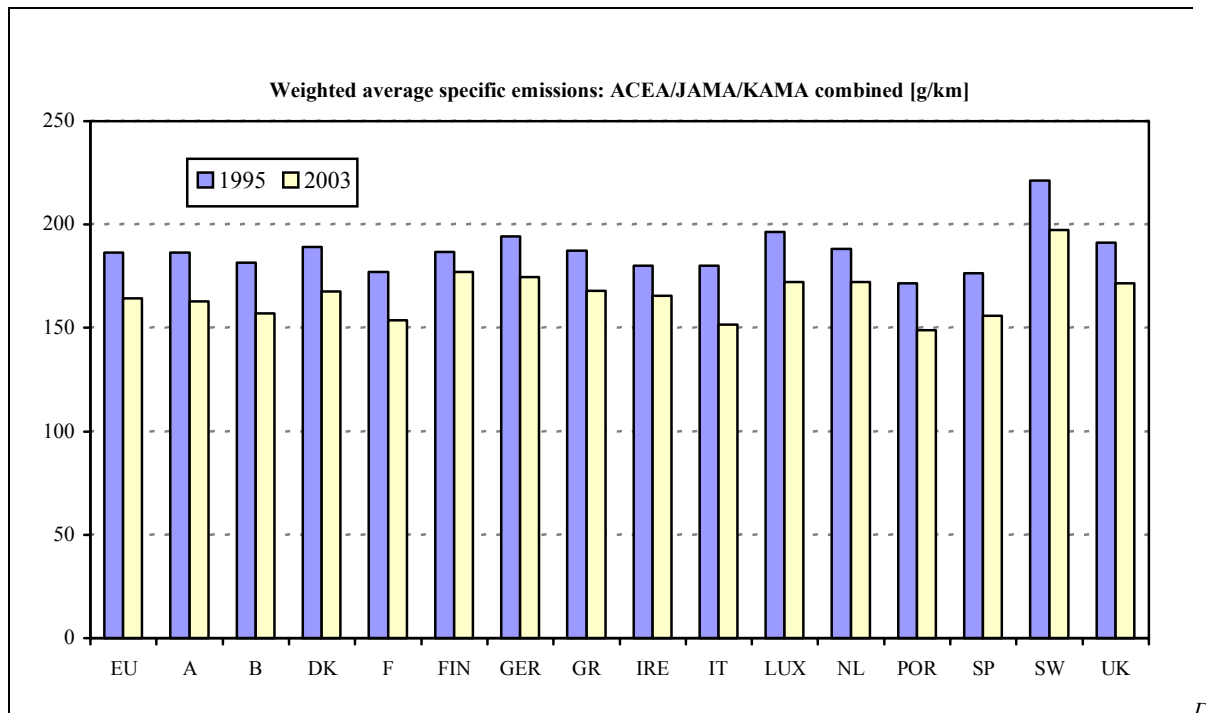
**Tabel 2: Opfyldelse af målsætningen 140g/km i 2008/2009**

		Målsætninger 140g/km: afstand					
		I alt				Pr. år	
		1995	2003	% fra 2003 til 2008/9	g/km fra 2003 til 2008/9	% fra 2003 til 2008/9	g/km fra 2003 til 2008/9
ACEA	alle	185	163/161	14.1/ 13	23 / 21	2.8 / 2.6	4.6 / 4.2
JAMA	alle	196	172	18.6	32	3.1	5.3
KAMA	alle	197	179	21.8	39	3.6	6.5

\*Det første tal bygger på medlemsstaternes data, det andet på ACEA's dataq.

\*\*Bygger på medlemsstaternes data

**Figur 1: Gennemsnitlig specifik CO2-emissioner fra nye personbiler i EU og medlemsstaterne i 1995 og 2003 (vægtet gennemsnit på grundlag af data for diesel- og benzinkøretøjer)<sup>20</sup>**



anish text in picture: Vægtet gennemsnit for specifikke emissioner (ACEA/JAMA/KAMA tilsammen [g/km])

data for 1995 som organisationerne har leveret dem; for 2003 vises EU's officielle data dataene for 2003 er korrigeret med 0,7% af hensyn til ændringen af kørecyklussen

<sup>20</sup>

I tallet for EU 1995 indgår ikke data for Grækenland og Finland, da de foreliggende data er utilstrækkelige. Disse to medlemsstater er dog medregnet i 2003.

**Table 3: Udviklingstendenser i de nyregistrerede bilers fordeling for de enkelte organisationers og for EU's vedkommende**

<b>ACEA</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002 (4)</b>	<b>2003 (4)</b>	<b>Ændring '95-03' (2)</b>
<b>Benzin</b>	73.4%	72.9%	73.1%	70.3%	65.8%	60.9%	58.2%	56.3%	52.4%	-21.0
<b>Diesel</b>	24.0%	24.3%	24.3%	27.0%	31.0%	35.8%	39.4%	43.6%	47.5%	23.5
<b>Alle brændstoffer</b>	10241651	10811011	11226009	11935533	12518260	12217744	12552498	11649782	11533323	12.6%
<b>JAMA</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002 (4)</b>	<b>2003 (4)</b>	<b>Ændring '95-03' (2)</b>
<b>Benzin</b>	82.1%	82.1%	83.2%	81.6%	80.4%	80.8%	79.1%	77.3%	71.8%	-10.3
<b>Diesel</b>	9.5%	10.4%	11.2%	13.1%	14.9%	16.5%	17.4%	22.6%	28.2%	18.7
<b>Alle brændstoffer</b>	1233975	1342144	1510818	1666816	1716048	1667987	1520643	1501937	1703960	38.1%
<b>KAMA</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002 (4)</b>	<b>2003 (4)</b>	<b>Ændring '95-03' (2)</b>
<b>Benzin</b>	87.9%	87.6%	89.2%	85.9%	81.9%	80.9%	85.2%	77.8%	73.9%	-14.0
<b>Diesel</b>	1.6%	1.8%	2.3%	6.1%	7.4%	8.3%	13.9%	22.0%	26.1%	24.5
<b>Alle brændstoffer</b>	169060	236454	275453	373230	463724	491244	396792	325436	427341	152.8%
<b>EU-15 (1)</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002 (4)</b>	<b>2003 (4)</b>	<b>Ændring '95-03' (2)</b>
<b>Benzin</b>	74.5%	74.2%	74.6%	72.1%	68.0%	63.9%	61.2%	59.2%	55.4%	-19.1
<b>Diesel</b>	22.2%	22.4%	22.3%	24.7%	28.4%	32.6%	36.4%	40.7%	44.4%	22.2
<b>Alle brændstoffer (3)</b>	11644686	12389609	13012280	13975579	14698032	14376975	14469933	13477155	13664624	17.3%

(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 1995-2003 for benzín- og dieslbilens vedkommende er udtryk for, hvordan disse brændstoftypers absolute andel har ændret sig i forhold til det samlede antal registrerede køretøjer. Ændringen for det samlede antal bilens vedkommende er stigning eller fald i antallet af nyregistreringer i EU-15 idet pågældende tidsrum.

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

(4) For 2002 og 2003 benyttes data fra medlemsstaterne

**BILAG (SEK(2005) 826)**

- (1) Monitoring of ACEA's Commitment on CO<sub>2</sub> Emission Reduction from Passenger Cars (2003), Joint Report of the European Automobile Manufacturers Association and the Commission Services, Final version of 5.10.2004
- (2) Monitoring of JAMA's Commitment on CO<sub>2</sub> Emission Reduction from Passenger Cars (2003), Joint Report of the Japan Automobile Manufacturers Association and the Commission Services, Final version of 5.10.2004
- (3) Monitoring of KAMA's Commitment on CO<sub>2</sub> Emission Reduction from Passenger Cars (2003), Joint Report of the Korea Automobile Manufacturers Association and the Commission Services, Final version of 5.10.2004.

Bilagene foreligger kun på engelsk