



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.8.2006
KOM(2006) 463 endelig

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

**Gennemførelsen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissioner fra biler:
den sjette årsrapport om strategiens effektivitet**

{SEK(2006) 1078}

DA

DA

1. INDLEDNING

Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og forbedring af deres brændstoføkonomi¹ bygger på tre grundpiller, nemlig bilindustriens tilsagn om at forbedre brændstoføkonomien², brændstoføkonomimærkning af biler³ og forbedring af bilernes brændstoføkonomi ved hjælp af skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger. I henhold til artikel 9 i Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF⁴ skal Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en årsrapport om strategiens effektivitet, der udarbejdes på grundlag af de overvågningsdata, den modtager fra medlemsstaterne⁵.

Denne meddelelse dækker overvågningen og de vurderinger, der blev lanceret i 2004: i overensstemmelse med sit tilsagn vurderede KAMA mulighederne for yderligere CO₂-reduktioner med henblik på "at komme tættere på Fællesskabets mål med 120 g CO₂/km i 2012" (ACEA og JAMA havde allerede gjort det i 2003, som fastsat i deres tilsagn). Ifølge artikel 10 i beslutning 1753/2000/EF skal årsrapporten, for KAMA's foreløbige målrår 2004, angive, om de nedbringelser, KAMA har opnået, skyldes tekniske foranstaltninger fra fabrikanternes side eller andre forhold, som f.eks. ændringer i forbrugernes adfærd (der ikke skyldes industriens tekniske foranstaltninger). KAMA's frivillige tilsagn omfatter også et tilsagn om at foretage en fælles "mere omfattende oversigt", baseret på 2004-dataene, med Kommissionens tjenestegrene (der blev foretaget fælles omfattende oversigter med ACEA og JAMA på basis af 2003-data, som fastsat i deres tilsagn).

2. UDVIKLINGEN I DE GENNEMSNITLIGE CO₂-EMISSIONER FRA NYE PERSONBILER I EU25 I 2004

2.1. Bilindustriens fremgang med hensyn til opfyldelse af sine tilsagn (EU15)

Strategiens hovedhjørnesten er de europæiske, de japanske og de koreanske bilfabrikantorganisationers tilsagn om at bringe EU15's⁶ gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler ned på 140 g CO₂/km⁷ i 2008 (ACEA) og 2009 (JAMA og KAMA). 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.

¹ KOM(95) 689 endelig og Rådets konklusion af 25.6.1996.

² Tilsagn er blevet afgivet af de europæiske (European Automobile Manufacturers Association - ACEA), de japanske (Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA) og de koreanske (Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA) bilfabrikanters organisationer.

³ Direktiv 1999/94/EF om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler, EFT L 12 af 18.1.2000.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler, EFT L 202 af 10.8.2000.

⁵ Oplysninger om Fællesskabets strategi kan også findes på følgende netside: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

⁶ Da tilsagnene som anerkendt af Europa-Kommissionen i 1999/2000 blev givet på et tidspunkt, hvor EU kun bestod af 15 medlemsstater, er deres geografiske anvendelsesområde begrænset til EU15.

⁷ Målt i henhold til direktiv 93/116/EF, som ændret.

2.1.1. De tre bilfabrikanter organisationers generelle fremskridt i 2004

Der er blevet udarbejdet fælles årlige overvågningsrapporter, som er godkendt af Kommissionens tjenestegrene og de tre bilfabrikantorganisationer; de er tilføjet som bilag til denne meddelelse. De vigtigste resultater for rapportperioden 1995-2004 viser følgende (jf. også tabel 1):

- I 2004 var de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler 161 g CO₂/km for ACEA, der stadig udgør fortroppen, og 168 g CO₂/km for KAMA og 170 g CO₂/km for JAMA⁸ (jf. tabel 1 i tillægget). I forhold til 1995 er de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner blevet reduceret med 24 g CO₂/km eller 13 % for ACEA's vedkommende, 26 g CO₂/km eller 13,3 % for JAMA's og 29 g CO₂/km eller 14,7 % for KAMA's.
- Sammenlignet med 2003 reducerede alle tre organisationer i 2004 de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra biler, der for første gang registreres på EU's marked: ACEA med ca. 1,2 %, JAMA med ca. 1,2 % og KAMA med ca. 6,1 %. Siden 1995 er der sket en betydelig større forbedring af dieselpersonbilernes brændstoføkonomi end af benzinbilernes, og dieselbilernes stadig voksende andel af EU15's marked for nye personbiler har i høj grad medvirket til de fremskridt, der som helhed er sket indtil nu (jf. tabel 3)⁹. Denne tendens kræver en yderligere forbedring af dieselpersonbilers præstation, hvad angår emissioner af luftforurenende stoffer, som Kommissionen foreslog i det nylige EURO5-forslag¹⁰.
- ACEA og JAMA fortsatte i 2004 en ubrudt kurs med reduktion af CO₂-emissioner, selv om deres seneste præstation er lavere end de årlige reduktioner i de første år af deres tilsagn. ACEA nåede allerede i 2000 det mellemfristede målinterval for 2003 og har siden da ligget i den nederste ende af dette interval. JAMA har siden 2002 ligget inden for dette mellemfristede målinterval. KAMA gjorde et særlig stort fremskridt og nåede det mellemfristede målinterval for 2004 på 165-170 g CO₂/km.
- For at den endelige målsætning, 140 g CO₂/km, kan opfyldes, er det nødvendigt med en betydelig ekstra indsats, idet alle tre organisationer skal have en større gennemsnitlig reduktionsprocent pr. år. Med en konstant forbedringsindsats i hele perioden 1995-2008/9 ville reduktionen blive omkring 3,5 CO₂/km pr. år, eller ca. 2 % pr. år. I årene indtil 2008/9 skal den gennemsnitlige reduktion for ACEA's vedkommende nu være på 3,3 %, for JAMA's på 3,5 % og for KAMA's på 3,3 %. Det blev fra begyndelsen antaget, at de gennemsnitlige reduktionsindsatser ville være størst i de senere år. Det må imidlertid konstateres, at de forskelle, der skal udlignes, betragtet som nødvendig årlig præstation, er vokset yderligere i 2004 (se tabel 2). Det giver årsag til bekymring. Kommissionen vil fortsætte den nøje overvågning af organisationernes resultater i forhold til deres tilsagn.

⁸ Siden 2001 er medregnede data korrigeret med 0,7 % af hensyn til ændringen af testcyklussen.

⁹ Virkningerne af afgiftsmæssige tiltag for diesel i de fleste medlemsstater bidrog sandsynligvis også til den øgede andel dieselmotorer og den heraf følgende reduktion i de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner.

¹⁰ KOM(2005) 683 endelig.

I 2004 var de samlede gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nyregistrerede personbiler mindre i alle femten medlemsstater end i 1995 og i de mellemliggende år (se tabel 1 i tillægget). Reduktionssatserne er dog forskellige fra det ene land til det andet¹¹.

2.1.2. KAMA's "mere omfattende oversigt" og arbejde på grundlag af artikel 10 i beslutning 1753/2000/EF

Det frivillige tilsagn om at reducere CO₂-emissionerne fra nye personbiler omfatter en forpligtelse til på grundlag af data fra 2003 (for ACEA og JAMA) og 2004 (for KAMA), at udarbejde en "mere omfattende oversigt". Denne mere omfattende oversigt skal gælde "... resultatet af CO₂-emissionsreduktionerne til og med kalenderåret 2003/4, herunder sammenligning mellem det års bilgennemsnit og det anslåede målinterval." Det skulle desuden tage hensyn til den oprindelige forventning om, at "...reduktionen i CO₂-emissionerne ikke vil blive 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. Reduktionen forventes derfor at ske forholdsvis langsomt til at begynde med for senere at tage til."

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 organisationerne foretaget en fælles vurdering. Den foregående årlige meddelelse¹² vedrørte ACEA's og JAMA's "mere omfattende oversigt" for 2003 og de hertil hørende vurderinger i henhold til artikel 10. Denne meddelelse vedrører kun KAMA's 2004-vurdering, der er koncentreret om følgende væsentlige spørgsmål:

- (1) Har der været ændringer, som har lagt sig i vejen for, at KAMA kunne opfylde sit tilsagn eller betød, at KAMA præsterede for lidt?
- (2) Har der, bortset fra teknologiske udviklinger, været andre forhold, der førte til reduktion af de specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler?

Svarene på disse spørgsmål er afgørende for, om de konstaterede CO₂-reduktioner til og med 2004 i fuldt omfang skal medregnes i opfyldelsen af tilsagnene.

Den fælles vurdering kom til følgende konklusion (detaljerede konklusioner er tilføjet den fælles rapport med KAMA): reduktionen af de specifikke CO₂-emissioner er nået på en overbevisende måde ved hjælp af teknologiske forbedringer, alle indgåede løfter og formodninger udstukket i KAMA's CO₂-tilsagn er gået i opfyldelse, og de betingelser, KAMA's medlemmer arbejder under, har ikke forhindret dem i at opfylde deres tilsagn. KAMA og Kommissionen konkluderer i korthed, at KAMA i tidsrummet 1995-2004 har opfyldt alle de forpligtelser, der indgår i dens tilsagn. På trods af de svære økonomiske forhold i de første år af tilsagnsperioden har den koreanske bilindustri bidraget til EU-

¹¹ Der kan ikke opgives tal for Finland og Grækenland for 1995, da der ikke foreligger data.

¹² KOM(2005) 269 endelig.

strategien for nedbringelse af CO₂-emissioner og dens reduktionsmål i henhold til Kyoto-protokollen, som udstukket i tilsagnet.

Disse resultater leder også tanken hen på et andet aspekt af strategiens gennemførelse: de hidtil begrænsede virkninger af foranstaltninger under de andre to grundpiller, mærkning og skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger (jf. stk. 3 henholdsvis stk. 4).

2.1.3. KAMA's oversigter over mulighederne for at nærme sig Fællesskabets mål, 120 g CO₂/km

Som fastsat i tilsagnet forelagde KAMA i december 2004 resultaterne af deres "*muligheder for yderligere CO₂-reduktioner med henblik på at komme tættere på EU's mål, dvs. 120 g CO₂/km i 2012*". KAMA anfører i sin redegørelse, at den teknologiske mulighed for at nå fællesskabsmålet på 120 g CO₂/km i 2012 er til stede ved at kombinere yderligere fremskridt i de konventionelle teknikker med en væsentlig andel hybridbiler (25,3 %), men understreger, at dette efter deres mening vil medføre "en overdreven finansiel byrde for både KAMA og forbrugerne". CO₂-reduktioner, 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, bilejerne osv.

Foruden strategiens tre grundpiller er der mange andre muligheder for at bidrage til Fællesskabets strategi for at reducere CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer. I betragtning af denne redegørelse, og de redegørelser, som ACEA og JAMA forelagde i 2003, har Kommissionen besluttet i 2005-2006 at gennemgå Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer. I betragtning af Fællesskabets mål for nye personbilers gennemsnitlige emission på 120 g CO₂/km vil Kommissionen gennemgå mulighederne for yderligere at reducere CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, når der er foretaget en konsekvensanalyse og taget hensyn til det arbejde, der udføres i CARS21-gruppen. Gennemgangen vil blive foretaget i forbindelse med det europæiske klimaændringsprogram. Kommissionen har til hensigt at forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en meddelelse om en revideret strategi i sidste halvdel af 2006.

2.2. Gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler i EU25 i 2004

Adskilt fra den fælles 2004-overvågning og som supplement til EU-udvidelsen blev data om nye personbilers CO₂-emissioner for første gang i 2004 stillet til rådighed vedrørende størstedelen af de nye medlemsstater (Slovakiet og Malta indgav ingen data i 2004). Følgende tabel viser situationen for EU15, EU10 og EU 25:

Brændstof	EU 15 Overvågningsdata for 2004		EU 10 ¹³ Overvågningsdata for 2004		EU 25 ¹³ Overvågningsdata for 2004	
	Indregistreringer	g CO ₂ /km	Indregistreringer	g CO ₂ /km	Indregistreringer	g CO ₂ /km
Benzin	7.001.245	170	533.665	158	7 534 910	169
Diesel	6.787.834	155	168.284	151	6 956 118	155
Benzin+Diesel	13.789.079	163	701.949	156	14 491 028	162

Det bør bemærkes, at EU10's gennemsnitlige CO₂-værdi er ca. 4 % lavere end i EU15, og at det samlede antal indregistreringer i EU10 kun udgør omkring 5 % af EU15-indregistreringer. Desuden udgør dieselskøretøjer nu omkring 50 % af nyregistreringer i EU15, men mindre end 25 % i EU10¹³.

2.3. Oplysningernes pålidelighed

Beslutning 1753/2000/EF om "overvågning" blev vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet den 30. august 2000. De siden 2002 indsamlede data på grundlag af denne beslutning benyttes som officielle data i forbindelse med overvågningen af bilindustriens frivillige tilsagn. Tidligere blev overvågningen baseret på data fra organisationerne selv.

Denne overgang i dataserier, der giver et brud mellem organisationernes dataserier og de officielle EU-dataserier, viste også mindre uoverensstemmelser. Der er i de seneste år blevet arbejdet yderligere med at finde årsagerne til de konstaterede forskelle og forbedre datakvaliteten. De officielle data for EU15 anses generelt for tilfredsstillende af de tre organisationer, og forskellen mellem dem og industriens data er ret begrænset. Arbejdet med medlemsstaterne om datakvalitet fortsættes, således at dataene kan blive endnu mere nøjagtige og repræsentative for situationen i EU15 og EU25.

3. GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIV 1999/94/EF

Alle medlemsstater har meddelt foranstaltningerne til gennemførelse af direktiv 1999/94/EF¹⁴ om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler. Hvad angår gennemførelse af Kommissionens direktiv 2003/73/EF, har Grækenland og Østrig endnu ikke meddelt deres foranstaltninger. På grundlag af medlemsstaternes rapporter om gennemførelse af direktiv 1999/94/EF blev der i 2004 foretaget en undersøgelse¹⁵ for Kommissionen for at vurdere lovgivningens effektivitet og eventuelle muligheder for forbedring. Resultaterne af denne undersøgelse, der blev forelagt interesseparterne i begyndelsen af 2005, viser, at direktivets effektivitet generelt er ringe, da der ikke kunne konstateres nogen væsentlig indvirkning på forbrugernes beslutninger. De

¹³ KOM(2005) 269 endelig.

¹⁴ EFT L 12 af 18.1.2000, s. 16.

¹⁵ "Study on the effectiveness of Directive 1999/94/EC relating to the availability of consumer information on fuel economy and CO₂ emissions in respect of the marketing of new passenger cars", ADAC for Europa-Kommissionen, slutrapport, marts 2005, kan downloades fra: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_directive.htm

mest lovende muligheder for at forbedre den gældende lovgivning med henblik på at øge forbrugernes opmærksomhed vedrørende brændselseffektivitet og CO₂-emissioner er at indføre energieffektivitetsklasser på mærkningen og yderligere harmonisere udformningen heraf.

Kommissionen vil, med udgangspunkt i denne vurdering og som led i den generelle gennemgang af strategien for reduktion af CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, i 2006 vurdere, om det er nødvendigt at fremsætte forslag om forbedring af direktivets effektivitet.

4. SKATTE- OG AFGIFTMÆSSIGE FORANSTALTNINGER

I 2002 vedtog Kommissionen en meddelelse¹⁶ om beskatning af personbiler i EU - indsatsmuligheder på nationalt plan og fællesskabsplan. Meddelelsen indeholdt en række politiske forslag til fremtidige foranstaltninger og blev fulgt op af en bred høring af medlemsstaterne, Europa-Parlamentet, bilindustrien og andre vigtige interessegrupper. Kommissionen vedtog i juli 2005, i fortsættelse af denne høring, et forslag til et direktiv¹⁷ om afgifter på personbiler med henblik på *bl.a.* at kræve, at medlemsstaterne har sådanne afgifter, hvori indgår et CO₂-element, der skal få forbrugerne til at købe brændselseffektive biler.

5. ANDRE RELEVANTE FORANSTALTNINGER

Miljøministrene opfordrede i konklusionerne fra deres møde i Rådet den 10. oktober 2000 Kommissionen til at undersøge foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra lette erhvervskøretøjer (også kaldet "N1"-køretøjer¹⁸) og klimaanlæg i personbiler¹⁹.

Med hensyn til N1-køretøjer kræver direktiv 2004/3/EF²⁰ måling af CO₂-emissioner og forelæggelse af tilknyttede oplysninger, hvad angår denne køretøjskategori. Kommissionen har desuden indgået en kontrakt om udarbejdelse af foranstaltninger til reduktion af N1-køretøjers CO₂-emissioner²¹. Med hensyn til køretøjers klimaanlæg har Kommissionen

¹⁶ KOM(2002) 431 endelig.

¹⁷ KOM(2005) 261 endelig.

¹⁸ N1-køretøjer defineres som godstransportkøretøjer med en masse på højst 3,5 tons.

¹⁹ 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 CO₂-emissionerne fra køretøjer, navnlig foranstaltninger til reduktion af CO₂-emissioner fra lette erhvervskøretøjer

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

²⁰ Direktiv 2004/3/EF om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF, for så vidt angår måling af N1-køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug, EFT L 49 af 19.2.2004, s. 36.

²¹ *“Measuring and preparing reduction measures for CO₂ emissions from N1 vehicles”*, TNO for Europa-Kommissionen, december 2004, kan læses på:

http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_9482_final%20report.pdf

ligeledes indgået en kontakt om udarbejdelse af en måleprocedure til at vurdere klimaanlægs indvirkning på brændstofforbruget²².

Kommissionen vil overveje de mulige drivhusgasemissionsreduktioner fra N1-køretøjer og køretøjers klimaanlæg som led i den samlede tilgang til revisionen af strategien for CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer se (2.1.3).

6. KONKLUSIONER

Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissioner fra personbiler og forbedring af deres brændstoføkonomi sigter mod at opnå et gennemsnitligt specifikt CO₂-emissionstal for nye personbiler, der registreres i Fællesskabet, på 120 g CO₂/km. EU15's gennemsnitlige specifikke CO₂/km-værdi, der blev opnået i kalenderåret 2004, var på 163 g CO₂/km²³ mod 186 g CO₂/km i 1995, som er strategiens referenceår – det er en reduktion på ca. 12,4 %. 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, JAMA og KAMA i tidsrummet 1998-2004 har opfyldt alle de forpligtelser, der indgår i deres tilsagn. Bilindustrien har dermed ydet et betragteligt bidrag til EU-strategien for nedbringelse af drivhusgasemissionerne og til opfyldelse af dens Kyoto-målsætninger.

For at kunne opfylde tilsagtenes endelige målsætning (140 g CO₂/km) må alle tre organisationer gøre en væsentlig større indsats. Baseret på de fælles rapporter i tillægget anerkender Kommissionen, at alle tre organisationer har genbekræftet deres faste vilje til at gøre den bedst mulige indsats for at leve op til deres tilsagn. ACEA og JAMA kunne imidlertid ikke give fastere forsikringer end i de tidligere år, om at de vil imødekomme målet med 140 g CO₂/km inden 2008 (ACEA) og 2009 (JAMA), på trods af at tilsagnsperioden lakkede mod enden; KAMA opnåede i 2004 en betydelig reduktion og bekræftede, at den ikke havde nogen grund til at tro, at den ikke ville leve op til sit tilsagn²⁴. Kommissionen fremhæver, hvor vigtigt det er for bilindustrien at imødekomme målet med 140 g CO₂/km, som Kommissionen anser for opnåeligt, og som industrien har forpligtet sig til. Den understreger ligeledes behovet for en fortsat indsats inden for teknisk forskning, udvikling og demonstration af mere effektive fremdrifts- og hjælpesystemer (herunder klimaanlæg) til personbiler og lette erhvervskøretøjer for at opnå lavere omkostninger og bedre ydeevne, herunder den overordnede effektivitet og holdbarhed.

De redegørelser, ACEA, JAMA og KAMA²⁵ forelagde om deres oversigter over mulighederne for at komme tættere på Fællesskabets mål, 120 g CO₂/km i 2012, viser, at organisationerne mener, at en integreret tilgang, i modsætning til kun at fokusere på bilteknologi, er nødvendig. Kun at fokusere på bilteknologi ville ifølge organisationerne

²² “Development of a procedure for the determination of the additional fuel consumption of passenger cars (M1 vehicles) due to the use of mobile air conditioning equipment”, TNO for Europa-Kommissionen, juli 2005, kan læses på: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_16174.pdf

²³ Tallet bygger på EU's officielle data.

²⁴ 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).

²⁵ 2003 for ACEA og JAMA, 2004 for KAMA

"alvorligt beskadige de europæiske bilfabrikanter fremtidige konkurrenceevne og finansielle levedygtighed, og svække EU's økonomi" (ACEA).

Kommissionen har besluttet at foretage en gennemgang i 2005-2006 af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer. Hvad angår Fællesskabets mål på 120 g CO₂/km, vil Kommissionen gennemgå de forskellige muligheder, herunder forskriftsmæssige, der er for yderligere at reducere CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, efter at der er foretaget en konsekvensanalyse og taget hensyn til det arbejde, der udføres i CARS21-gruppen. Det vil ske i forbindelse med det europæiske klimaændringsprogram, og Kommissionen sigter mod at forelægge en meddelelse om en revideret strategi for Europa-Parlamentet og Rådet i sidste halvdel af 2006.

illæg

Table 1: Gennemsnitlig specifik CO₂-emission fra nye personbiler efter brændstoftype for de enkelte organisationer og for EU 15

	CO ₂ (g/km)										Ændring 95/04 [%]
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ³	2002 ³	2003 ³	2004 ³	
ACEA											
Benzin	188	186	183	182	180	177	172	172	171	170	-9,6 %
Diesel	176	174	172	167	161	157	153	155	154	153	-13,1 %
Alle brændstoffer¹	185	183	180	178	174	169	165	165	163	161	-13 %
JAMA											
Benzin	191	187	184	184	181	177	174	172	170	171	-10,5 %
Diesel	239	235	222	221	221	213	198	180	177	170	-28,9 %
Alle brændstoffer¹	196	193	188	189	187	183	178	174	172	170	-13,3 %
KAMA											
Benzin	195	197	201	198	189	185	179	178	171	160	-17,9 %
Diesel	309	274	246	248	253	245	234	203	201	189	-38,8 %
Alle brændstoffer¹	197	199	203	202	194	191	187	183	179	168	-14,7 %
EU-15²											
Benzin	189	186	184	182	180	178	173	172	171	170	-10,1 %
Diesel	179	178	175	171	165	163	156	157	157	155	-13,4 %
Alle brændstoffer¹	186	184	182	180	176	172	167	166	164	163	-12,4 %

1. Kun benzin- og dieselmotorer - andre brændstoffer og statistisk uidentificerede køretøjer forventes ikke at berøre disse gennemsnit i nævneværdig grad.

2. Nye personbiler, der markedsføres i EU15 af fabrikanter, som ikke er omfattet af tilsagnene, påvirker ikke EU15's gennemsnit i nævneværdig grad.

3. Tallene for 2001-2004 er korrigeret med 0,7 % af hensyn til ændringen af kørecyklussen. For 2002-2004 er der anvendt de officielle EU15-data.

VIGTIGT: ACEA's tal i denne meddelelse omfatter Rover/MG. Da Rover/MG - der oprindeligt 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 CO₂-resultater indtil 2008.

Table 2: Fulfillment of the target 140 g CO₂/km in 2008/2009

	EU15		Distance to the target 140 g CO ₂ /km			
	1995* CO ₂ (g/km)	2004** CO ₂ (g/km)	In total		Per year	
			% from 2004 to 2008/9	g CO ₂ /km from 2004 to 2008/9	% from 2004 to 2008/9	g CO ₂ /km from 2004 to 2008/9
ACEA all fuels	185	161	13	21	3.3	5.3
JAMA all fuels	196	170	17.6	30	3.5	6
KAMA all fuels	197	168	16.6	28	3.3	5.6

*1995-tal baseret på organisationernes data; *2004-tal baseret på EU15's officielle data

Figure 1: Average specific CO₂ emissions from new passenger cars in EU15, EU10 and member states in 1995 and 2004 (weighted average based on data for diesel- and petrol vehicles; data for 1995 as provided by the organizations; for 2004 EU's official data corrected by 0.7% for changes in the driving cycle; no data for 1995 for Finland, Greece and EU10; no data for 2004 for Malta and Slovakia.)

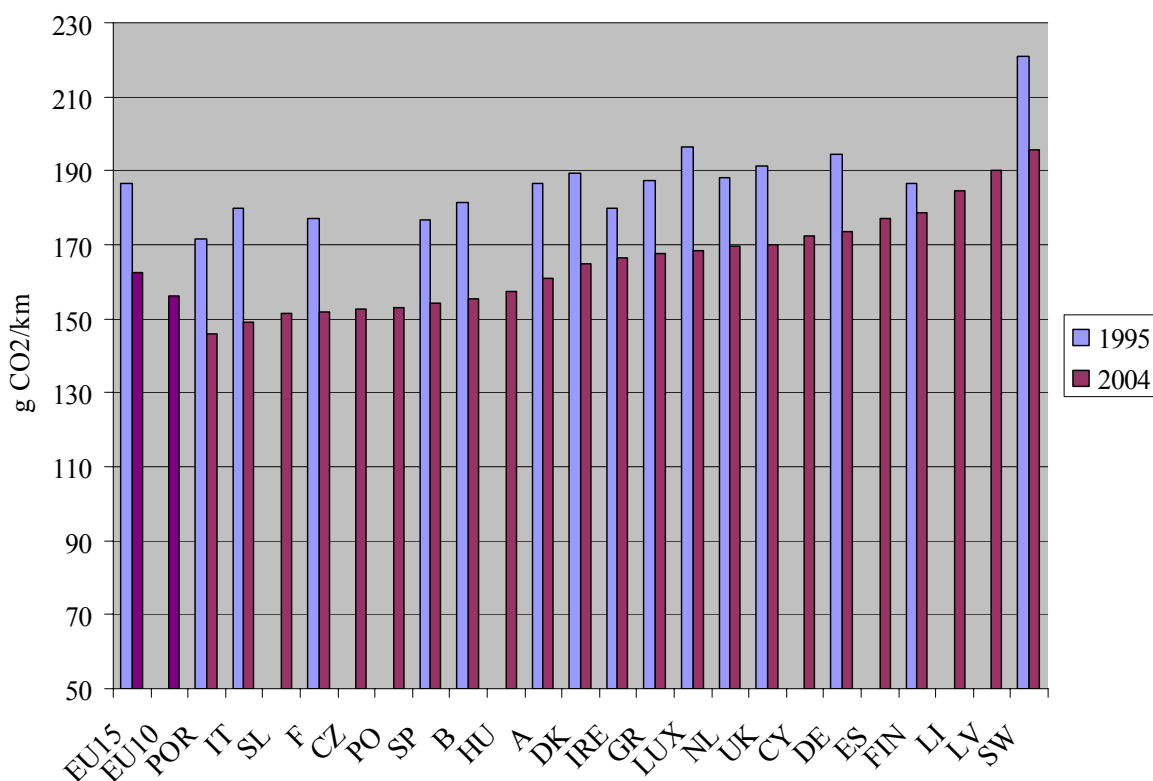


Table 3: Udviklingstendenser i de nyregistrerede bilers fordeling for de enkelte organisationers og for EU15's vedkommende

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 4)	2003 4)	2004 4)	Ændring '95-04' 2)
Benzin	73.4%	72.9%	73.1%	70.3%	65.8%	60.9%	58.2%	56.3%	52.4%	45.4%	-28
Diesel	24.0%	24.3%	24.3%	27.0%	31.0%	35.8%	39.4%	43.6%	47.5%	51.9%	27.9
I alt 3)	10,241,651	10,811,011	11,226,009	11,935,533	12,518,260	12,217,744	12,552,498	11,649,782	11,533,323	11,668,101	13.9%
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 4)	2003 4)	2004 4)	Ændring '95-04' 2)
Benzin	82.1%	82.1%	83.2%	81.6%	80.4%	80.8%	79.1%	77.3%	71.8%	65.6%	-16.5
Diesel	9.5%	10.4%	11.2%	13.1%	14.9%	16.5%	17.4%	22.6%	28.2%	30.9%	21.4
I alt 3)	1,233,975	1,342,144	1,510,818	1,666,816	1,716,048	1,667,987	1,520,643	1,501,937	1,703,960	1,843,728	49.4%
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 4)	2003 4)	2004 4)	Ændring '95-04' 2)
Benzin	87.9%	87.6%	89.2%	85.9%	81.9%	80.9%	85.2%	77.8%	73.9%	69.5%	-18.4
Diesel	1.6%	1.8%	2.3%	6.1%	7.4%	8.3%	13.9%	22.0%	26.1%	26.4%	24.8
I alt 3)	169,060	236,454	275,453	373,230	463,724	491,244	396,792	325,436	427,341	589,542	249%
EU-15 1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 4)	2003 4)	2004 4)	Ændring '95-04' 2)
Benzin	74.5%	74.2%	74.6%	72.1%	68.0%	63.9%	61.2%	59.2%	55.4%	49.6%	-24.9
Diesel	22.2%	22.4%	22.3%	24.7%	28.4%	32.6%	36.4%	40.7%	44.4%	48.1%	25.9
I alt 3)	11,644,686	12,389,609	13,012,280	13,975,579	14,698,032	14,376,975	14,469,933	13,477,155	13,664,624	14,101,371	21.1%

(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 1995-2004 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 for det samlede antal bilers vedkommende er stigning eller fald i antallet af nyregistreringer i EU15 i det pågældende tidsrum.

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

(4) For 2002-2004 er der anvendt de officielle EU15-data.

BILAG (SEK(2006) 1078)

- (1) Overvågning af ACEA's tilsagn om at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler (2004), fælles rapport fra de europæiske bilfabrikanter organisation og Kommissionen, endelig udgave af 25.11.2005.
- (2) Overvågning af JAMA's tilsagn om at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler (2004), fælles rapport fra de japanske bilfabrikanter organisation og Kommissionen, endelig udgave af 25.11.2005.
- (3) Overvågning af KAMA's tilsagn om at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler (2004), fælles rapport fra de koreanske bilfabrikanter organisation og Kommissionen, endelig udgave af 25.11.2005.

Bilagene foreligger kun på engelsk