



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 08.11.2001
KOM(2001) 643 endelig

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

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

**Anden årsrapport om strategiens effektivitet
(Rapport for 2000)**

[SEC(2001) 1722]

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

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

Anden årsrapport om strategiens effektivitet (Rapport for 2000)

I. INDLEDNING

Fællesskabets strategi for formindskelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og forbedring af deres brændstoføkonomi¹ blev godkendt af Rådet i 1996². Den går ud på at opnå et gennemsnitligt specifikt CO₂-emissionstal for nye personbiler på 120 gCO₂/km inden 2005 og allersenest 2010. Udgangstidspunktet for overvågning af denne strategi er 1995.

Strategien bygger på tre grundpiller:

1. Tilsagn fra bilindustrien om forbedring af brændstoføkonomien for at opnå et gennemsnitligt specifikt CO₂-emissionstal for nye personbiler på 140 gCO₂/km inden 2008/9³.
2. Mærkning, som angiver bilers brændstoføkonomi⁴, når de udbydes til salg eller leje i Fællesskabet, for at sikre, at forbrugerne får adgang til oplysninger om nye personbilers brændstoføkonomi og CO₂ emissioner, så de kan træffe et velovervejede valg.
3. Fremme af bilers brændstofeffektivitet ved hjælp af skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger. Miljøministrene har i denne forbindelse på deres møde i Rådet i oktober 1999⁵ endnu en gang påpeget behovet for at undersøge mulighederne for at opstille en referenceramme for skatte- og afgiftsmæssige tilskyndelser.

Disse grundpiller suppleres af en række forskningsaktiviteter.

Rådet har opfordret Kommissionen til regelmæssigt at aflægge rapport om strategiens effektivitet⁶. For at overvågningen kan være både indgående og gennemsigtig forelægger Kommissionen årsrapporter og opfylder samtidig et tilsvarende rapporteringsønske, som Rådet har givet udtryk for⁷. Også Europa-Parlamentet holdes underrettet.

¹ KOM (95) 689 endelig

² Rådets konklusioner af 25.6.1996

³ Desuden vil organisationerne i 2003/4 vurdere mulighederne for yderligere at forbedre brændstofeffektiviteten og således komme tættere på målet 120 gCO₂/km inden 2012

⁴ Direktiv 1999/94/EF om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂ emissioner i forbindelse med markedsføring af nye biler

⁵ Rådets konklusioner af 06.10.1999

⁶ Rådets konklusioner af 25.06.1996

⁷ Rådets konklusioner af 06.10.1998 og 06.10.1999

Den første rapport⁸, som gjaldt tidsrummet 1995-1999, drejede sig især om den udvikling, der var sket i forhold til automobilindustriens tilsagn. Den anden rapport beskæftiger sig i højere grad med andre dele af strategien, herunder kravene i direktiv 1999/94/EF og beslutning 1753/2000/EF⁹, og tager ikke mindst hensyn til rapporteringsbestemmelserne i beslutningens artikel 9.

Kommissionen mener, at en velunderbygget rapportering vil give alle interesserede parter mulighed for at følge gennemførelsen af Fællesskabets strategi på den mest effektive måde¹⁰.

II. UDVIKLINGEN I FORHOLD TIL BILINDUSTRIENS TILSAGN

Den europæiske (*European Automobile Manufacturers Association – ACEA*¹¹)¹², den japanske (*Japan Automobile Manufacturers Association – JAMA*¹³) og den koeanske (*Korea Automobile Manufacturers Association – KAMA*¹⁴) bilindustri¹⁵ har afgivet et bindende tilsagn. Kommissionen har anerkendt løfterne i disse tilsagn¹⁶. Tilsagnene, som i alle tre tilfælde svarer til hinanden, går i hovedtræk ud på følgende:

1. Målsætning for CO₂ emissioner: Alle tilsagn opstiller den samme kvantificerede målsætning for de specifikke gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, der sælges i Den Europæiske Union, dvs. 140 gCO₂/km (som JAMA og KAMA skal opfylde inden 2009 og ACEA inden 2008).
2. Opfyldelsesmåde: ACEA, JAMA og KAMA har forpligtet sig til først og fremmest at opfylde CO₂-målsætningerne ved hjælp af teknologisk udvikling og dermed forbundne markedsændringer.

Desuden er der opstillet "anslåede målområder" for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler for 2003/2004¹⁷.

Endvidere forpligtede ACEA og JAMA sig til senest 2000 at indføre modeller på EU's marked, som kun udsender 120 gCO₂/km eller mindre. KAMA vil gøre det snarest muligt.

Tilsagnene er underkastet en grundig, gennemsigtig og rimelig overvågningsordning. Til dette formål udarbejder Kommissionen og de enkelte organisationer hvert år "fælles rapporter". De vedtages af parterne i fællesskab og vedlægges Kommissionens meddelelse til Rådet og

⁸ KOM(2000)615 endelig af 04.10.2000

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF om en ny overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO₂ emissioner fra nye personbiler

¹⁰ Oplysninger om Fællesskabets strategi findes også på netadressen:
http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

¹¹ 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, AB Volvo

¹² KOM (98) 495 endelig

¹³ Japanske bilfabrikanter i JAMA: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota

¹⁴ Koreanske bilfabrikanter i KAMA: Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation

¹⁵ KOM (99) 446 endelig

¹⁶ Henstilling 1999/125/EC; 2000/303/EC og 2000/304/EC

¹⁷ For ACEA 165 – 170 gCO₂/km i 2003; for JAMA 165 – 175 gCO₂ /km i 2003; for KAMA 165 – 170 gCO₂/km i 2004. De mellemfristede målområder er vejledende og udgør ikke nogen forpligtelse.

Europa-Parlamentet (se bilaget). Organisationerne har hidtil selv leveret de grundlæggende oplysninger. Organisationernes oplysningskilder kan anses for særdeles pålidelige og er blevet benyttet, fordi EU's officielle CO₂-overvågningsordning ikke er parat før i 2001/2. Så snart denne ordning er taget i brug, kan der benyttes officielle emissionsdata¹⁸.

De vigtigste resultater for rapportperioden 1995-2000 viser følgende:

- Alle organisationerne har foretaget yderligere formindskelser af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra de biler, de har solgt på EU's marked i 2000. I 2000 opnåede ACEA og JAMA den hidtil største formindskelse: ACEA's formindskelse var på 2,9% og JAMA's på 2,4%. KAMA opnåede en formindskelse på 1,5%. Forbedringen af brændstofeffektiviteten er betydelig større for personbiler, der kører på diesel, end for benzinbiler (se Tabel 1). For JAMA og KAMA er de gennemsnitlige CO₂-emissioner for diesel stadig en del højere end for benzin, fordi disse motorer fortrinsvis bruges i tungere biler.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Ændring: 1995-2000 (%)
	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	-5.9%
Diesel	176	174	172	167	161	157	-10.8%
Alle brændstoffer (1)	185	183	180	178	174	169	-8.6%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Ændring: 1995-2000 (%)
	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	-7.3%
Diesel	239	238	222	221	221	213	-10.9%
Alle brændstoffer (1)	196	193	188	189	187	183	-6.6%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Ændring: 1995-2000 (%)
	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	-5.1%
Diesel	309	274	246	248	253	245	-20.7%
Alle brændstoffer(1)	197	199	203	202	194	191	-3.0%

EU-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Ændring: 1995-2000 (%)
	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	-5.8%
Diesel	179	178	175	171	165	163	-8.9%
Alle brændstoffer (1)	186	184	182	180	176	172	-7.5%

(1) Kun benzin- og dieselmotorer, 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 omfattes af tilsagnet, påvirker ikke EU's gennemsnit i nævneværdig grad.

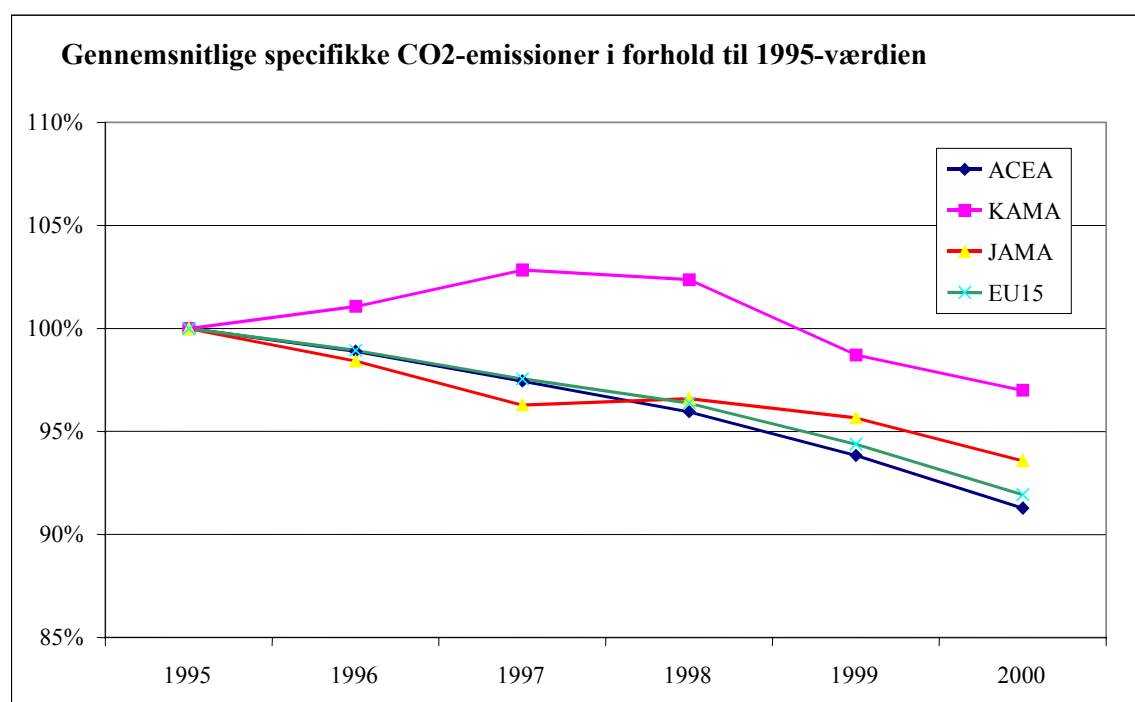
(3) Tallene er ikke korrigerede for den ændring af kørecyklussen der indføres i tidsrummet 2000-2002 for M1-køretøjer. På grundlag af en undersøgelse fra TNO anslår Kommissionen at ændringen af afprøvningscyklussen vil sænke gennemsnittet med 0,7%. Det svarer til 1,2 gCO₂/km for EU-15, alle brændstoffer, hvis alle personbiler afprøves efter den nye procedure.

Tabel 1: Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for nye personbiler efter brændstoftype for de enkelte organisationer og for Den Europæiske Union.

¹⁸ Ifølge artikel 8 i beslutning 1753/2000/EF skal Fællesskabets overvågningsordning fra 2003 danne grundlaget for kontrol med de frivillige forpligtelser, Kommissionen og bilindustrien har aftalt.

- ACEA nåede allerede i 2000 den øvre grænse i det mellemfristede målområde for 2003, som er på 165 - 170 gCO₂/km. For EU som helhed formindskede ACEA de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler til 169 gCO₂/km i 2000, efter at de i 1999 havde ligget på 174 gCO₂/km og i 1995 på 185 gCO₂/km. I tidsrummet 1995-2000 har ACEA nedskåret de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler med 8,6% og tendensen er nedadgående. Siden 1995 har de europæiske bilfabrikanter i gennemsnit formindsket CO₂-emissionerne med 1,7% om året¹⁹.
- JAMA har formindsket de specifikke CO₂-emissioner (g/km) med gennemsnitligt 1,3% om året, og de er faldet fra 196 g CO₂/km i 1995 til 183 gCO₂/km i 2000, dvs. en formindskelse på 6,6% i forhold til 1995. I hele rapportperioden 1995-2000 har de gennemsnitlige specifikke emissioner vist en stadig faldende tendens.
- I hele rapportperioden 1995-2000 er der kun sket en behersket formindskelse af de specifikke CO₂-emissioner fra de personbiler, der sælges af KAMA, nærmere betegnet er de faldet fra 197gCO₂/km til 191 gCO₂/km. Det svarer til et fald på ca. 3,0%²⁰ i hele rapportperioden eller en formindskelse på 0,6% om året.

Udviklingstendensen for gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler for de enkelte organisationers og Den Europæiske Unions vedkommende fremgår af figur 1.



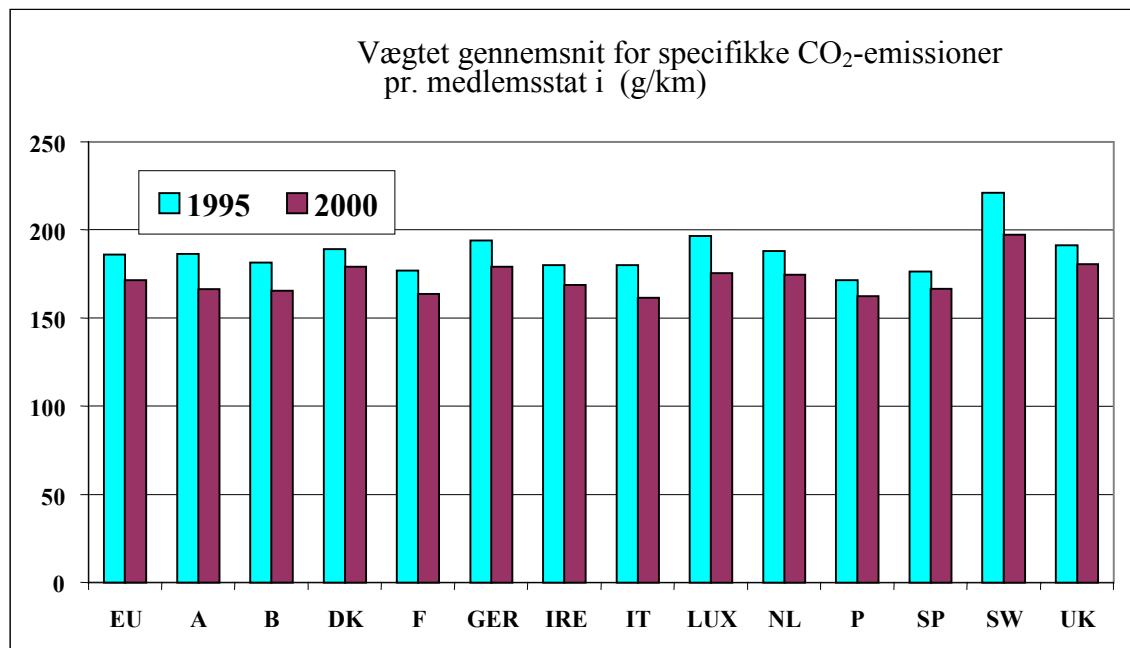
Figur 1: Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler i forhold til 1995 for de enkelte organisationer og for Den Europæiske Union

¹⁹ Denne værdi er et simpelt aritmetisk gennemsnit, og sådanne simple aritmetiske gennemsnit bruges overalt i denne tekst.

²⁰ Nedgangen fra 197 gCO₂/km til 191gCO₂/km giver en formindskelse på 3,2%. Forskellen skyldes afrunding.

Hvis det antages, at JAMA og KAMA fortsætter med en gennemsnitlig årlig formindskelse af samme størrelsesorden som i 2000, vil JAMA opfylde den mellemfristede målsætning, mens KAMA vil ligge et godt stykke over. Kommissionen håber, at KAMA i de kommende år vil gøre en alvorlig anstrengelse for at indhente det forsømte.

I 2000 er de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler også blevet formindsket i medlemsstaterne (se figur 1). Det bør dog bemærkes, at enkelte organisationers specifikke CO₂-emissioner er vokset i nogle medlemsstater, f.eks. i Portugal (KAMA og JAMA), i Spanien (JAMA) og i Frankrig og Tyskland (KAMA). Det strider ikke på nogen måde mod tilsagnene, men viser blot, at tendensen for de enkelte organisationers vedkommende kan afvige betydeligt fra den ene medlemsstat til den anden.



Figur 2: Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler i EU og medlemsstaterne i 1995 og 2000 (vægtede gennemsnit på grundlag af data for diesel- og benzinkøretøjer fra de tre organisationer)²¹

For at den endelige målsætning, dvs. 140 gCO₂/km, kan opfyldes, skal der gøres en ekstra indsats, og den årlige formindskelse skal være større (formindskelsen skal i gennemsnit ligge på ca. 2% om året i hele overvågningsperioden. I tidsrummet 1995-2000 har ACEA haft et gennemsnit på ca. 1,7% om året, JAMA på 1,3% om året og KAMA på 0,6% om året). Det forudsættes imidlertid i tilsagnet, at organisationerne forøger deres CO₂-formindskelser i tidens løb.

Alle organisationerne har i deres tilsagn erklæret, at de først og fremmest vil opfylde den endelige målsætning ved hjælp af teknisk udvikling og markedsændringer i tilknytning hertil. Teknisk udvikling har bidraget til de formindskelsesresultater, som hidtil er blevet opnået (ikke mindst ved indførelse af HDI-dieselmotorer (High Speed Direct Injection Diesel) og i

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

mindre grad ved indførelse af GDI-motorer (Gasoline Direct Injection), kontinuerlig variabel transmission og "minibiler") og andre foranstaltninger og bestræbelser.²²

Desuden har ACEA og - i mindre omfang - JAMA indført personbiler, der udsender under 120 gCO₂/km. Begge organisationer opfylder hermed en vigtig del af deres tilsagn. KAMA har endnu ikke markedsført sådanne modeller, men har forpligtet sig til at gøre det så hurtigt som muligt. Forbrugerne har på nuværende tidspunkt mere end 22 modeller af denne art at vælge imellem.

Alle organisationerne har øget dieselskøretøjernes andel af deres produktion i rapportperioden (se tabel 2).

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Ændring 1995-2000 (%) (2)
Benzin	73.4%	72.9%	73.1%	70.3%	65.8%	60.9%	-12.5%
Diesel	24.0%	24.3%	24.3%	27.0%	31.0%	35.8%	11.8%
PB i alt	10,241,651	10,811,011	11,226,009	11,935,533	12,518,260	12,217,744	19.3%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Ændring 1995-2000 (%) (2)
Benzin	82.1%	82.1%	83.2%	81.6%	80.4%	80.8%	-1.3%
Diesel	9.5%	10.4%	11.2%	13.1%	14.9%	16.5%	6.9%
PB i alt	1,233,975	1,342,144	1,510,818	1,666,816	1,716,048	1,667,987	35.2%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Ændring 1995-2000 (%) (2)
Benzin	87.9%	87.6%	89.2%	85.9%	81.9%	80.9%	-7.0%
Diesel	1.6%	1.8%	2.3%	6.1%	7.4%	8.3%	6.7%
PB i alt	169,060	236,454	275,453	373,230	463,724	491,244	190.6%

EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Ændring 1995-2000 (%) (2)
Benzin	74.5%	74.2%	74.6%	72.1%	68.0%	63.9%	-10.6%
Diesel	22.2%	22.4%	22.3%	24.7%	28.4%	32.6%	10.5%
PB i alt (3)	11,644,686	12,389,609	13,012,280	13,975,579	14,698,032	14,376,975	23.5%

(1) Nye personbiler, som markedsføres i EU af fabrikanten, der ikke omfattes af tilsagnet, påvirker ikke tallene i nævneværdig grad.

(2) Ændringen i tidsrummet 1995-2000 for benzin- og dieselskøretøjernes vedkommende er udtryk for, hvordan disse brændstoftyper absolutte andel har ændret sig i den samlede registrering. Ændringen for det samlede antal biler vedkommende er det absolutte antal nye registreringers stigning eller fald. Ændringen af det samlede antal biler viser stigningen i antallet af nye registreringer i EU-15 i hele perioden.

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

Tabel 2: Udviklingstendenser i køretøjsproduktionens sammensætning for de enkelte organisationers og EU's vedkommende

Dieselskøretøjernes voksende andel var blevet forudsat på kort sigt. Det forventes imidlertid, at denne tendens vil blive modvirket på længere sigt ved indførelse af direkte indsprøjtningsteknologi. Dog kan udviklingen i retning af et voksende antal nyregistrerede dieselskøretøjer give anledning til bekymring over emissionen af dieselpartikler.²³

²² De tre "fælles rapporter" behandler ikke de trufne foranstaltninger i alle detaljer, da de vil blive undersøgt i nærmere enkeltheder i forbindelse med gennemførelsen af beslutning 1753/2000/EF. Ifølge denne beslutning 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.

²³ I december 2000 opfordrede Rådet Kommissionen til fortsat at arbejde for at opnå en betydelig formindskelse af nanopartikelemmissionerne og ikke mindst udarbejde en ny måleprocedure for personbiler, varevogne og lastvogne under hensyntagen til resultatet af de seneste undersøgelser af nanopartikelemmissionernes sundhedsskadelige virkninger. Rådets konklusioner af 18/19.12.2000.

Med hensyn til forudsætningerne for tilsagnene pegede organisationerne på skatte- og afgiftsforanstaltninger og andre lovbestemmelser.

- Hvad skatteforanstaltninger angår, gav en af organisationerne udtryk for bekymring over beskatningen i en række lande (f.eks. Nederlandene, Sverige, UK), som - efter dens opfattelse - forfordeler dieslbiler.
- Organisationerne fremhæver spørgsmålet om adgang til de rigtige brændstofkvaliteter. Det er i denne forbindelse almindeligt kendt, at bilindustrien lægger stor vægt på, at der findes brændstoffer med lavt svovlindhold²⁴. Kommissionen har fremsat et forslag til ændring af direktiv 98/70 for at få nedsat svovlindholdet i brændstoffer.²⁵
- Bilindustrien hævder stadig, at direktivet om udrangerede køretøjer²⁶ (UK-direktivet) vil få uheldige følger for bilernes brændstofeffektivitet, da det efter dens mening kan begrænse brugen af bestemte teknologier og lette materialer. Kommissionen forventer ikke, at UK-direktivet vil få indflydelse på CO₂-tilsagnet eller få mærkbare uheldige følger for bilindustriens økonomiske situation.
- KAMA fremhæver især stadig, at den igangværende strukturomlægningsproces sammen med budgetnedskæringer og indskrænkning af det tekniske og videnskabelige personale har negative virkninger på KAMA's evne til at udvikle de påkrævede nye CO₂-effektive teknologier og indføre nye modeller på EU's marked. KAMA gav navnlig udtryk for bekymring over nogle af sine medlemsvirksomheders stærkt forsinkede strukturomlægning og den indflydelse, den kan få på den samlede formindskelse af CO₂-emissionerne. Dog er den koreanske bilindustri's økonomiske udsigter nu mere lovende, da den koreanske økonomi hastigt er på ved opad, og da bilindustriens strukturomlægning sikkert vil betyde en forbedring af dens konkurrenceevne. KAMA påpeger desuden, at der kun er tale om den første fuldstændige rapportperiode efter dets tilsagn, og at de afgørende resultater derfor vil komme senere, ikke mindst da det teknisk set havde været et stykke bagefter ACEA og JAMA til at begynde med.

III. GENNEMFØRELSEN AF BESLUTNING 1753/2000/EF

Den såkaldte "overvågningsbeslutning" trådte i kraft den 30. august 2000. Ved hjælp af de oplysninger, der er blevet indsamlet på grundlag af denne beslutning, vil Kommissionen

²⁴ Organisationerne gav deres tilsagn på grundlag af de krav til brændstofkvalitet, som er fastsat i direktiv 98/70/EØF, selv om de regner med, at markedet vil kunne opvise bedre brændstofkvaliteter i fremtiden. Hvad dette angår, forventede organisationerne, at nogle benzintyper (f.eks. Super-Plus 98 oktan) og nogle diesel plus-typer med et maksimalt svovlindhold på 30 ppm i 2000 findes på hele EU-markedet i tilstrækkelig mængde og med tilstrækkelig geografisk dækning. I 2005 vil hele EU-markedet være dækket ind med brændstof, som opfylder følgende kriterier: benzin med et maksimalt svovlindhold på 30 ppm og et maksimalt aromastofindhold på 30% og diesel med et maksimalt svovlindhold på 30 ppm og et cetantal på minimalt 58.

²⁵ Se KOM(2001) 241 endelig af 11.5.2001. Med hensyn til dette forslags indflydelse på tilsagnet forklarede Kommissionen, at "...Virkningen af disse brændstoffer i forhold til opfyldelsen af målet på 140 gCO₂ /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 Direktiv 2000/53/EF

overvåge de frivillige tilsagn om den formindskelse af CO₂-emissionerne fra motorkøretøjer, som Kommissionen og bilindustrien er blevet enige om.

Ifølge beslutningens artikel 5 skal medlemsstaterne udpege en kompetent myndighed, der skal være ansvarlig for indsamling og fremsendelse af overvågningsdataene. Ifølge beslutningens artikel 6 skal medlemsstaterne meddele Kommissionen, hvorledes de agter at gennemføre dens bestemmelser. Dette skal i begge tilfælde ske inden den 2. marts 2001. Desuden skal medlemsstaterne i henhold til beslutningens artikel 4 senest den 1. juli 2001 sende dataene for specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler.

I slutningen af september 2001 havde otte medlemsstater opfyldt kravene i artikel 5 og (delvis) artikel 6, og syv medlemsstater havde opfyldt kravene i artikel 4. Følgende medlemsstater havde ikke sendt oplysninger: Østrig, Belgien, Grækenland, Irland, Luxembourg, Portugal, Spanien og Sverige. Kommissionen overvejer derfor at indlede officiel overtrædelsesprocedure i oktober 2001. Da der således mangler oplysninger, og da nogle medlemsstater kun har givet oplysninger for tidsrummet efter august 2000 og ikke for hele kalenderåret, har oplysningerne ikke kunnet bruges til overvågning af år 2000. Kommissionen har iværksat en undersøgelse for at forbedre dataleveringen og påvise eventuelle problemer med uoverensstemmende data.

IV. GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIV 1999/94/EF

Det såkaldte "mærkningsdirektiv" blev vedtaget den 13. december 1999 og skulle være gennemført af medlemsstaterne senest den 18. januar 2001. I slutningen af september 2001 havde syv medlemsstater meddelt Kommissionen, at de havde omsat direktivet til national lovgivning. Følgende medlemsstater har endnu ikke omsat direktivet: Belgien, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Italien, Portugal, Spanien og Det Forenede Kongerige. Kommissionen har sendt en "begrundet udtalelse" til de fleste af disse medlemsstater.

I august 2001 offentliggjorde Kommissionen sin beslutning om udformningen af den rapport, der nævnes i artikel 9. Udformningen blev fastlagt af medlemsstaterne i samarbejde med det udvalg, som er blevet nedsat ved direktivets artikel 10²⁷.

Kommissionen måtte opgive at få oprettet sit eget EU-internetsted for CO₂-emissioner fra personbiler, der markedsføres i EU, og for deres brændstofforbrug. Kun bilfabrikanterne kan levere pålidelige, konsekvente oplysninger til et sådant internetsted. De fleste af dem foretrak imidlertid at samarbejde på nationalt plan og kunne ikke se, at der var behov for noget EU-internetsted. Kommissionen støtter nu oprettelsen af sådanne netsteder i en række lande i forbindelse med CLASE-projektet²⁸. Nogle af medlemsstaterne har allerede oprettet sådanne netsteder. Forbindelse til disse netsteder kan opnås gennem Kommissionens internetsted for gennemførelse af bil- og CO₂-strategien²⁹.

I tilknytning til en af de forpligtelser, som pålægges i direktivets artikel 9, iværksatte Kommissionen i juli 2001 en undersøgelse af "Udarbejdelse af henstillinger med henblik på anvendelse af principperne for overførsel af salgs- og reklamemateriale til andre medier og

²⁷ Kommissionens beslutning C2001/1883 af 10.8.2001

²⁸ "Car Labelling Saves Energy"-projektet er led i "Ecodriving, Labelling, Benchmarking"-projektet, som forestås af Generaldirektoratet for Transport og Energi. Formålet med CLASE-projektet er at oprette informationsdatabaser, tilrettelægge fremstød og vurdere virkningen af bilmærkningsforanstaltninger.

²⁹ Se: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

andet materiale". På grundlag af denne undersøgelses resultater vil Kommissionen fremsætte et forslag for det udvalg, der blev nedsat ved artikel 10.

V. SKATTE- OG AFGIFTSMÆSSIGE FORANSTALTNINGER

Kommissionen er begyndt at arbejde med rammebestemmelser for beskatning af nye personbiler og koncentrerer sig især om registrerings- og ibrugtagningsafgifter. Den har til dette formål oprettet en "ekspertgruppe for rammebestemmelser for beskatning". Denne ekspertgruppe har først og fremmest til opgave at bistå Kommissionen i dens arbejde med at opstille rammebestemmelser for de skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger, hvormed CO₂-emissionerne fra personbiler kan formindskes, på grundlag af et samarbejde mellem alle berørte parter som Kommissionens repræsentanter, medlemsstaterne, bilindustrien og de private organisationer. For tiden er Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne i færd med at udføre de nødvendige baggrundsundersøgelser. De foreløbige resultater tyder på, at CO₂-emissionerne kan formindskes endnu mere ved hjælp af differentierede bilafgifter, der fremmer køb og brug af brændstoeffektive personbiler. De endelige resultater af dette arbejde vil blive medtaget i Kommissionens meddelelse om beskatning af motorkøretøjer, som skal komme i februar 2002.

Det bør nævnes, at en række medlemsstater har ændret den nationale beskatning af motorkøretøjer mellem 1995 og 2000 for at indføre særlige elementer med sigte på brændstoeffektiviteten (f.eks. Østrig og Det Forenede Kongerige), mens andre benytter særlige afgiftslettelser for brændstoeffektive eller elektriske/hybride køretøjer (f.eks. Danmark, Tyskland, Nederlandene, Sverige, Irland og Luxembourg). Der vil blive taget hensyn til virkningerne af den ændrede nationale beskatning af personbiler i oversigten for 2003³⁰.

VI. ANDRE RELEVANTE FORANSTALTNINGER

- a) Hvad angår CO₂-emissionsværdier for alternative brændstoffer (bortset fra LPG og NG, der allerede indgår i typegodkendelsessystemet), har Kommissionen planer om at udarbejde et ændringsforslag til direktiv 80/1268/EØF, så det kommer til at omfatte etanol-drevne køretøjer. Desuden er der på FN-ECE-plan ved at blive oprettet en ad hoc gruppe for lovgivningsspørgsmål i forbindelse med hybridkøretøjer.
- b) Kommissionen er ved at forberede et forslag om at udvide direktiv 80/1268/EØF til at omfatte lette erhvervskøretøjer (kategori N1)³¹, som forventes vedtaget af Kommissionen i september 2001. I august 2001 udsendte Kommissionen en indkaldelse af forslag til en undersøgelse af "udarbejdelsen af foranstaltninger for formindskelse af CO₂-emissionerne fra N1-køretøjer", som skal dreje sig om mulighederne for at formindske CO₂-emissionerne for denne køretøjstypes vedkommende.

³⁰ 2004 for KAMA's vedkommende.

³¹ Se KOM(2001) ...

VII. KONKLUSIONER

Der er i almindelighed gjort gode fremskridt med at gennemføre Fællesskabets strategi for formindskelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og forbedring af deres brændstoføkonomi. Bilindustrien er i færd med at opfylde sine tilsagn. De vedlagte "fælles rapporter" viser, at ACEA og JAMA har gjort betydelige fremskridt. Således har ACEA allerede inden 2000 nået den øvre grænse i det vejledende, mellemfristede målområde for 2003. Derimod må KAMA gøre en betydelig større indsats. Selv har KAMA meddelt, at det vil øge sine bestræbelser, og det ikke er i tvivl om at kunne opfylde sine forpligtelser.

For at kunne opfylde den endelige målsætning på 140 gCO₂/km må alle tre organisationer fastholde eller øge deres indsats. På baggrund af de vedlagte rapporter har Kommissionen ingen særlig grund til at tro, at organisationerne ikke skulle leve op til deres tilsagn, selv om KAMA's situation må følges nøje.

For at Fællesskabet kan opfylde strategiens målsætning på 120 gCO₂/km, er det vigtigt, at det fortsætter sit arbejde med skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger. Kommissionens meddelelse om beskatning af køretøjer, som kommer i februar 2002, skal bl.a. indeholde forslag til udarbejdelse af beskatningsordninger, der tager hensyn til køretøjernes brændstofeffektivitet.

En række medlemsstater er bagefter med deres gennemførelse af direktiv 1999/94 og beslutning 1753/2000. Det er absolut nødvendigt, at medlemsstaterne fremskynder gennemførelsen af denne lovgivning, så negative virkninger på strategiens gennemførelse og overvågningen af den undgås.

BILAG (SEK(2001) 1722)

- 1) Overvågning af ACEA's tilsagn om at formindske CO₂ emissionerne fra personbiler (2000), fælles rapport fra de europæiske bilfabrikanter organisation og Kommissionen, endelig udgave af 13.7.2001.
- 2) Overvågning af JAMA's tilsagn om at formindske CO₂ emissionerne fra personbiler (2000), fælles rapport fra de japanske bilfabrikanter organisation og Kommissionen, endelig udgave af 13.7.2001.
- 3) Overvågning af KAMA's tilsagn om at formindske CO₂ emissionerne fra personbiler (2000), fælles rapport fra de koreanske bilfabrikanter organisation og Kommissionen, endelig udgave af 13.7.2001

Bilagene foreligger kun på engelsk.