



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, 11.02.2004
KOM(2004) 78 endelig

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

**om gennemførelsen af Fællesskabets strategi for formindskelse af CO₂ emissionen fra
biler:
den fjerde årsrapport om strategiens effektivitet
(Rapport for 2002)**

[SEK(2004) 140]

1. INDLEDNING

Fællesskabets strategi for formindskelse af CO₂-emissionen fra personbiler og forbedring af deres brændstoføkonomi^{1,2} bygger på følgende tre grundpiller:

- (1) Bilindustriens tilsagn om at forbedre brændstoføkonomien for at opnå en gennemsnitlig specifik³ CO₂-emission på 140 g CO₂/km for nye personbiler senest i 2008/2009.
- (2) Brændstoføkonomimærkning af personbiler⁴ for at sikre, at oplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissionen hos nye personbiler, der udbydes til salg eller leasing i Fællesskabet, gøres tilgængelige for forbrugerne, så de er velorienterede, før de træffer deres valg.
- (3) Fremme af bilernes brændstoføkonomi ved hjælp af skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger.

Der ydes støtte til prækonkurrencemæssige forskningsaktiviteter over Fællesskabets rammeprogram for forskning for at medvirke til CO₂-formindskelsen ved at udvikle avanceret komponent-, motor og transmissions- og køretøjsteknologi.

Ifølge artikel 9 i afgørelse 1753/2000/EF⁵ skal Kommissionen hvert år aflægge rapport om strategiens effektivitet⁶.

2. KORT HELHEDSVURDERING

Når alle foranstaltninger på EU-plan og nationalt plan tages i betragtning er den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission fra personbiler i EU alt i alt faldet fra 186 g CO₂/km til 166 g CO₂/km i tidsrummet fra 1995 til 2002^{7,8}. Det svarer til en formindskelse på 10,8%. Fællesskabets strategi for formindskelse af CO₂-emissionen fra personbiler og forbedring af deres brændstoføkonomi tager sigte på at opnå et gennemsnitligt specifikt CO₂-emissionstal

1 KOM (95)689 endelig

2 Rådets konklusioner af 25.6.1996

3 Udtrykket "specifik" kommer fra titlen på beslutning 1753/2000/EF og betyder, at CO₂-emissionerne udtrykkes i gram pr. kilometer

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

5 Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse 1753/2000/EF om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler

6 Oplysninger om Fællesskabets strategi kan også fås på netadressen: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

7 For første gang benyttes der officielle EU-data i denne meddelelse. Dataene leveres af medlemsstaterne i henhold til beslutning 1753/2000/EF. Før 2002 byggede overvågningen på data fra organisationerne. Som nævnt i den forrige meddelelse er der små forskelle mellem disse datasæt. Den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission er ifølge organisationernes data 165 g CO₂/km

8 Det bør nævnes, at CO₂-tallene i denne rapport er udtryk for virkningen af samtlige CO₂-foranstaltninger i Fællesskabet. Ifølge artikel 10 i beslutning 1753/2000/EF skal Kommissionen inden 2003/4 og 2008/9 aflægge rapport til Rådet og Europa-Parlamentet om de formindskelser, som opnås ved tekniske foranstaltninger og andre foranstaltninger. I 2002 indgik Kommissionen en kontrakt for at få dette spørgsmål undersøgt i nærmere enkeltheder. Resultatet af dette arbejde kommer til at indgå i det kommende års meddelelse

for nye personbiler, der registreres i EU, på 120 g CO₂/km i 2005 og allersenest i 2010. Det svarer til en formindskelse på 35%. Som allerede nævnt i den tidligere rapport er det usandsynligt, at Fællesskabet kan nå sit mål på 120 g CO₂/km allerede i 2005.

At opfylde Fællesskabets målsætning på 120 g CO₂/km i 2010 kræver en gennemsnitlig årlig formindskelse på 3,5% på EU-plan. Det er betydelig mere, end der blev opnået i gennemsnit mellem 1995 og 2002 (ca. 1,5%). Det blev forventet, at formindskelsen ville blive større med tiden, men det er klart, at der må gøres en yderligere indsats, hvis målsætningen skal opfyldes inden 2010. Hvad tilsagnene angår, blev det mellemfristede mål imidlertid nået hurtigt af både ACEA og JAMA, og disse organisationer menes derfor at være godt på vej mod opfyldelse af langtidsmålsætningerne.

3. BILINDUSTRIENS FREMGANG MED HENSYN TIL OPFYLDELSE AF SINE 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 indeholder en liste over de vigtigste fabrikanter/datterselskaber/mærker, som er tilknyttet til de pågældende organisationer og indgår i overvågningstallene i denne rapport.

ACEA¹⁴	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, MINI, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, RENAULT, ROLLS-ROYCE, SAAB, SEAT, SKODA, VAUXHALL, VOLKSWAGEN, VOLVO
JAMA	DAIHATSU, HONDA, ISUZU, LEXUS, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, SUBARU, SUZUKI, TOYOTA
KAMA	DAEWOO, HYUNDAI, KIA, SSANGYONG

Tabel 1: Liste over de vigtigste fabrikanter/datterselskaber/mærker, som er knyttet til de pågældende organisationer og indgår i overvågningstallene i denne rapport.

-
- 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
- 11 Japanske bilfabrikanter i JAMA: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota
- 12 Koreanske bilfabrikanter i KAMA: GM Daewoo Auto and Technology Company, Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation, Renault Samsung Motor Company, and Ssangyong Motor Company
- 13 KOM (99) 446 endelig
- 14 Det bør bemærkes, at Rover, herunder MG, ikke længere er formelt medlem af ACEA, men at det er blevet aftalt mellem Rover, ACEA og Kommissionen at medtage Rover/MG i ACEA-tallene

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

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

Der er desuden fastsat "anslåede målintervaller" for 2003/2004¹⁵. Alle organisationerne har desuden forpligtet sig til at se på mulighederne for yderligere formindskelse af CO₂-emissionen i 2003 (ACEA and JAMA) eller 2004 (KAMA) "*...med henblik på at komme tættere på EU's mål på 120 g CO₂/km i 2012*".

Tilsagnene er underkastet en grundig, men gennemsigtig overvågningsordning. Derfor udarbejder og vedtager parterne hvert år en "fælles rapport", en for hver organisation. De offentliggøres samtidig med denne meddelelse som SEC-dokumenter.

For første gang er officielle CO₂-overvågningsdata fra EU blevet benyttet ved beregning af tallene for 2002¹⁶. De grundlæggende data er tidligere kommet fra organisationerne.

De vigtigste resultater for rapportperioden 1995 - 2002 viser følgende:

- Ifølge medlemsstaternes officielle data var bilernes gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner på 165 g/km for ACEA's vedkommende, 174 g/km for JAMA's og 183 g/km for KAMA's¹⁷. Hvis ACEA's tal benyttes, er den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission for denne organisations vedkommende 163 g/km. (se tabel 2).
- I forhold til 1995 er den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission blevet formindsket med 10,8% for ACEA's vedkommende (12,1% ifølge ACEA's tal), 11,2% for JAMA's og 7,1% for KAMA's.
- I forhold til 2001 har alle tre organisationer formindsket den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission fra biler, der for første gang registreres på EU's marked (ACEA med ca. 1,2%¹⁸, JAMA med ca. 2,5% og KAMA med ca. 1,8%¹⁹). Siden 1995 er der sket en

15 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

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 Spørgsmålet om, i hvilken udstrækning den teknologiske udvikling og dermed forbundne markedsændringer eller andre forhold som ændringer af forbrugeradfærden, f.eks. på grund af mærkning eller skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger, har bidraget til den påviste formindskelse, vil blive undersøgt i 2004.

18 Dette tal bygger på ACEA's data for 2001 og 2002. Hvis ACEA's data for 2001 og EU's officielle data for 2002 benyttes, bliver der ikke nogen formindskelse. Det må imidlertid formodes, at dette hovedsagelig skyldes ændringer af databasen. Hvis EU's officielle data for 2002 og EU's uofficielle for 2001 sammenlignes, bliver formindskelsesprocenten omtrent den samme som den, der fremkommer med ACEA's tal

19 Alle data for 2001 og 2002 er korrigeret med 0,7% af hensyn til ændringen af testcyklussen

betydelig større forbedring af dieselpersonbilernes brændstoføkonomi end af benzinbilernes.

- JAMA og ACEA viser god fremgang, selv om ACEA's præstation i 2002 ligger under de foregående års. ACEA nåede imidlertid allerede i 2000 det mellemfristede målinterval for 2003 og ligger nu i den nederste ende af dette interval. JAMA nåede den øverste ende af dette interval i 2002. Begge organisationer kan anses for at være på rette spor.
- KAMA's udvikling er stadig ikke tilfredsstillende, selv om det har indhentet noget i løbet af de sidste to år. Der er en reel risiko for, at KAMA ikke når sit mellemfristede målinterval for 2004 på 165 – 170 g/km, da forskellen på 13 g/km skal udlignes i løbet af kun to år. Det kan komme til at påvirke hele CO₂-ordningen²⁰. KAMA har imidlertid på ny bekræftet sit tilsagn om at ville opfylde sine målsætninger.
- 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% eller ca. 3,5 g/km om året i 1995-2008/9. I årene indtil 2008/9, skal ACEA have en gennemsnitlig formindskelse på 2,5%, JAMA på 2,8% og KAMA på 3,4%. Det blev imidlertid allerede fra begyndelsen forventet, at formindskelsen ville ligge højere i de senere år (se tabel 3).

20 Det må huskes, 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)

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (3)	2002 (3)	Ændring 95/02 [%] (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)	CO ₂ (g/km)	
Benzinkøretøjer	188	186	183	182	180	177	172	172/171(5)	-8.5/9.0%(6)
Dieselskøretøjer	176	174	172	167	161	157	153	155/152(5)	- 11.9/13.6%(6)
Alle brændstoffer (1)	185	183	180	178	174	169	165	165/163(5)	-10.8/12.1(6)
JAMA (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (3)	2002 (3)	Ændring 95/02 [%] (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)	CO ₂ (g/km)	
Benzinkøretøjer	191	187	184	184	181	177	174	172	-9.9%
Dieselskøretøjer	239	235	222	221	221	213	198	180	-24.7%
Alle brændstoffer (1)	196	193	188	189	187	183	178	174	-11.2%
KAMA (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (3)	2002 (3)	Ændring 95/02 [%] (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)	CO ₂ (g/km)	
Benzinkøretøjer	195	197	201	198	189	185	179	178	-8.7%
Dieselskøretøjer	309	274	246	248	253	245	234	203	-34.3%
Alle brændstoffer (1)	197	199	203	202	194	191	187	183	-7.1%
EU-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (3)	2002 (3)	Ændring 95/02 [%] (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)	CO ₂ (g/km)	
Benzinkøretøjer	189	186	184	182	180	178	173	172	-9.0%
Dieselskøretøjer	179	178	175	171	165	163	156	157	-12.3%
Alle brændstoffer (1)	186	184	182	180	176	172	167	166	-10.8%

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

(2) For 2002 benyttes data fra medlemsstaterne. For "ændring 95/02" benyttes data fra organisationerne for 1995 og data fra medlemsstaterne for 2002. Nye personbiler, der markedsføres i EU af fabrikanten, som ikke er omfattet af aftalerne, påvirker ikke EU's gennemsnit i nævneværdig grad.

(3) Tallene for 2001 og 2002 er korrigeret med 0,7% af hensyn til ændringen af kørecyklussen.

(4) Procenterne beregnes på grundlag af uafrundede CO₂-tal; for 2002 benyttes data fra medlemsstaterne.

(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 2002 fra medlemsstaterne og data for 1995 fra ACEA; det andet tal bygger udelukkende på data fra ACEA.

Tabel 2: Gennemsnitlig specifik CO₂-emission fra nye personbiler efter brændstoftype for de enkelte organisationer og for EU

Den gennemsnitlige CO₂-emission fra alle nye personbiler, der blev registreret i 2002, var i samtlige medlemsstater lavere end i 1995 og i de mellemliggende år (se figur 1). Det bør dog nævnes, at formindskelsen varierer lidt fra det ene land til det andet²¹.

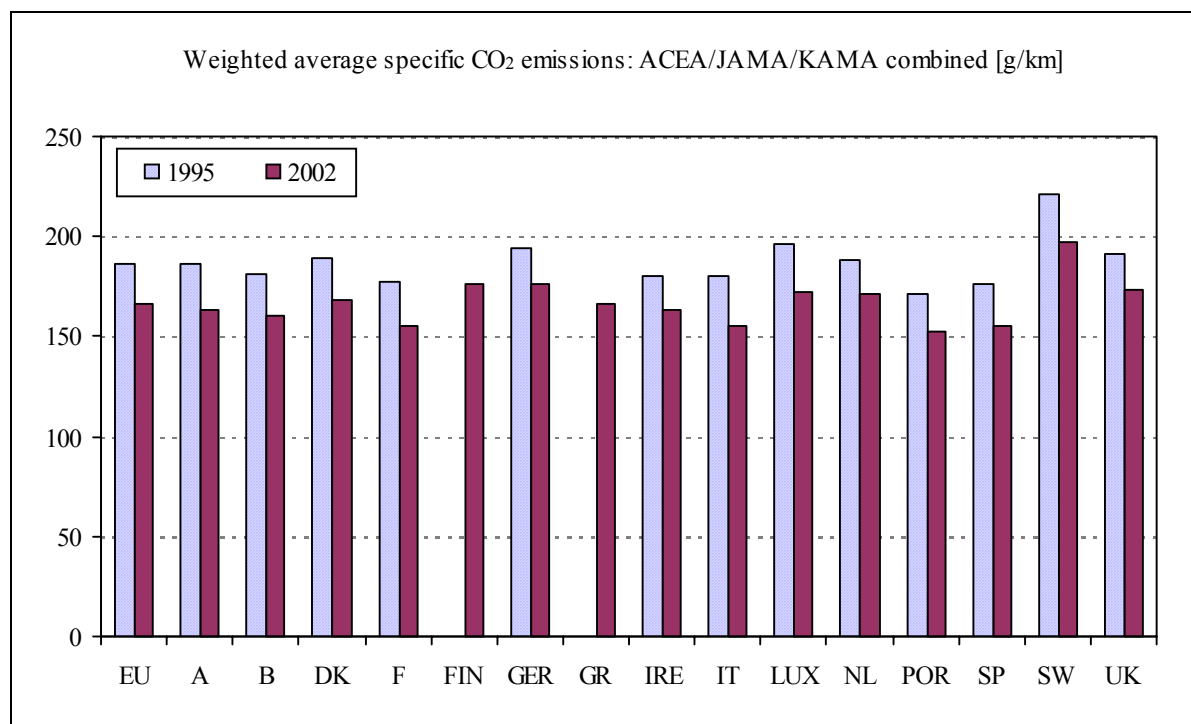
	1995	2002	140g/km Mål: afstand (% fra 2002)	140g/km Mål : afstand (g/km fra 2002)	140g/km Mål : afstand (%) fra 2002)	140g/km Mål: afstand (g/km fra 2002)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	I alt	I alt	Pr. år	Pr. år
ACEA Alle brændstoffer*	185	165/16 3	15,2%/13,9%	25/23	2,5%/2,3%	4,2/3,8
JAMA alle brændstoffer**	196	174	19,5%	34	2,8%	4,9
KAMA alle brændstoffer**	197	183	23,5%	43	3,4%	6,1

** Det første tal bygger på medlemsstaternes data, det andet på ACEA's data **Bygger på medlemsstaternes data*

Tabel 3: Opfyldelse af målsætningen 140g/km i 2008/2009

21 Der kan ikke opgives noget tal for Grækenland og Finland for 1995, da der ikke foreligger data

Vægtet gennemsnit for specifik EO₂-emission: ACEA/JAMA/KAMA til sammen [g/km]



*data for 1995 som organisationerne har leveret dem; for 2002 vises EU's officielle data
dataene for 2002 er korrigeret med 0,7% af hensyn til ændringen af kørecyklussen*

Figur 1: Gennemsnitlig specifik CO₂-emission fra nye personbiler i EU og medlemsstaterne i 1995 og 2002 (vægtet gennemsnit på grundlag af data for diesel- og benzinkøretøjer)²²

²² EU 1995 omfatter ikke data for Grækenland og Finland, da de ikke foreligger i tilstrækkeligt omfang. De to medlemsstater er medtaget for 2002

Alle organisationerne har øget dieselkøretøjernes andel af salget i rapportperioden (se tabel 4). Det var ventet på kort sigt. Det var tanken, at organisationerne ikke skulle opfylde 2008/9-målsætningen alene ved at forøge andelen af dieselkøretøjer, men også ved teknologisk udvikling og dermed forbundne markedsændringer.²³ I denne 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 virkninger ...*²⁴. Kommissionen har for nylig indledt arbejdet på de EUR 5 emissionsgrænseværdier, der skal være gældende omkring år 2010. Det kan bl.a. forventes, at grænserne for partikelemissioner og andre forurenende luftarter bliver strammet. Samtidig har et voksende antal fabrikanter erklæret, at de vil forsyne dieselpersonbilerne med et partikelfilter. Desuden har ACEA tidligere påpeget usikkerheden ved indførelse af direkte benzinindsprøjtningsteknologi. Det var ellers forventet, at denne teknologi skulle vende den stærke tendens til at benytte dieselmotorer i personbiler. Denne udvikling skal tages med i betragtningerne, når en yderligere ”dieselisering” af personbilerne i EU overvejes.

Tallene for ACEA i denne meddelelse omfatter Rover/MG. Da Rover/MG – der oprindeligt indgik i meddelelsen som del af BMW – imidlertid ikke længere er medlem af ACEA, har ACEA erklæret, at organisationen ikke længere kan tage ansvaret for Rovers CO₂-resultater indtil 2008.

Det er første gang, der er sket en medlemskabsændring. Kommissionen vil gøre alt for at sikre, at medlemskabsændringer ikke får negative følger for tilsagnenes integritet eller for vilkårenes ensartethed.

23 De tre ”fælles rapporter” kommer ikke yderligere ind på det komplicerede spørgsmål om markedsændringer

24 Rådets konklusioner af 18/19.12.2000

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	Æn- dring '95-02' (2)
Benzin	73.4%	72.9%	73.1%	70.3%	65.8%	60.9%	58.2%	56.3%	-17.1
Diesel	24.0%	24.3%	24.3%	27.0%	31.0%	35.8%	39.4%	43.6%	19.6
Alle brændsto- ffer	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	11 649 782	13.8%
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	Æn- dring '95-02' (2)
Benzin	82.1%	82.1%	83.2%	81.6%	80.4%	80.8%	79.1%	77.3%	-4.8
Diesel	9.5%	10.4%	11.2%	13.1%	14.9%	16.5%	17.4%	22.6%	13.1
Alle brændsto- ffer	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	1 501 937	21.7%
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	Æn- dring '95-02' (2)
Benzin	87.9%	87.6%	89.2%	85.9%	81.9%	80.9%	85.2%	77.8%	-10.1
Diesel	1.6%	1.8%	2.3%	6.1%	7.4%	8.3%	13.9%	22.0%	20.4
Alle brændsto- ffer	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	325 436	92.5%
EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	Æn- dring '95-02' (2)
Benzin	74.5%	74.2%	74.6%	72.1%	68.0%	63.9%	61.2%	59.2%	-15.3
Diesel	22.2%	22.4%	22.3%	24.7%	28.4%	32.6%	36.4%	40.7%	18.5
Alle brændsto- ffer (3)(5)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	13 477 155	15.7%

(1) Nye personbiler, som markedsføres i EU af fabrikanten, der ikke er omfattet af aftalerne, påvirker ikke tallene i nævneværdig grad

(2) Den ændring, der i tidsrummet 1995 – 2002 er sket for benzin- og dieselmotors vedkommende, er udtryk for, hvordan disse brændstoftyper absolutte andel af det samlede antal registrerede køretøjer har ændret sig. Ændringen af det samlede antal biler er udtryk for stigningen i EU 15's nyregistreringer i det pågældende tidsrum

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

(4) For 2002 benyttes data fra medlemsstaterne

(5) Tabellens samlede registreringstal for 2002 bygger på data fra medlemsstaterne. De udelukker en række køretøjer, f.eks. dem, der ikke kan tillægges CO₂. Det samlede antal registreringer, som organisationerne har opgivet, ligger ca. 500 000 køretøjer højere. Det har dog ikke nævneværdig indvirkning på den viste benzin-/dieselandel

Tabel 4: Udviklingstendenser i de nyregistrerede bilers fordeling for de enkelte organisationers og EU's vedkommende

Som allerede nævnt har alle organisationerne i deres tilsagn erklæret, at de først og fremmest vil opfylde den endelige målsætning ved hjælp af teknisk udvikling og dermed forbundne markedsændringer. Denne udvikling har faktisk bidraget til de hidtil opnåede formindskelsesresultater (det gælder især indførelsen af HDI-dieselmotorer (HDI = High Speed Direct Injection) og i mindre grad indførelsen af GDI-motorer (GDI = Gasoline Direct Injection), trinløs transmission (CVT), variabel ventilløftehøjde (VVL) og andre tekniske forbedringer samt køretøjer til alternative brændstoffer (AFV - Alternative Fuelled Vehicles) og to brændstoffer (DFV - Dual Fuelled Vehicles)). Siden 2000 har ACEA og – i mindre grad også JAMA – indført personbiler med en emission på højst 120 g CO₂/km (en opfyldelse af et af tilsagnene). ACEA har haft over 580 000 og JAMA ca. 44 000 registreringer af sådanne biler i 2002. KAMA har endnu ikke bragt sådanne modeller på markedet.

Med hensyn til forudsætningerne bag tilsagnene gør organisationerne stadig opmærksom på en række forhold, de betragter som uheldige for CO₂-formindskelsesforanstaltningerne (jf. de fælles rapporter). Blandt andre forhold, som er blevet nævnt tidligere, henviser ACEA toæ bilindustriens vanskelige økonomiske situation. Kommissionen giver ACEA ret i, at den økonomiske udvikling i Europa i den senere tid har været temmelig træg, og at dette kan have påvirket bilindustriens og forbrugernes økonomiske formåen. Hvis denne tilstand fortsætter i længere tid, kan den påvirke industriens muligheder for at få ny teknologi på markedet. ACEA bekræftede imidlertid, at den nuværende økonomiske situation ikke vil ændre dets tilsagn om at opfylde sin CO₂-målsætning i 2008.

Ud over arbejdet med skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger (se kapitel VI) vil oversigten over 2003 (2004 for KAMA) få afgørende betydning for den videre udvikling af Fællesskabets strategi. På nuværende tidspunkt findes der ingen lovbestemmelser, som pålægger industrien at nå 120 g CO₂/km i 2012 eller på noget andet tidspunkt, men ifølge tilsagnetes 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 CO₂/km i 2012”. Uformelle samråd mellem ACEA og Kommissionen og JAMA og Kommissionen blev indledt i september 2003. Både ACEA og JAMA har erklæret, at de vil forelægge deres oversigtsresultater senest i december 2003. Uanset oversigtsresultaterne vil der i overvågningsåret 2003 (2004 for KAMA’s vedkommende) blive foretaget sammenligninger mellem de faktiske resultater og de ”skønsmæssige målintervaller”²⁵ som led i den ”mere omfattende oversigt”. Denne ”mere omfattende oversigt” skal desuden beskæftige sig med spørgsmål i forbindelse med tilsagnetes forudsætninger. Endvidere skal meddelelserne for det mellemfristede målår (overvågningsåret 2003 for ACEA’s og JAMA’s vedkommende og 2004 for KAMA’s) i overensstemmelse med artikel 10 i beslutning 1753/2000 beskæftige sig med spørgsmål i forbindelse med årsagerne til de påviste formindskelser. Det skal vurderes grundigt, om de påviste formindskelser skyldes tekniske foranstaltninger fra fabrikanternes side eller ændringer i forbrugernes adfærd.

4. GENNEMFØRELSE AF BESLUTNING 1753/2000/EF

Den såkaldte ”overvågningsbeslutning” trådte i kraft den 30. august 2000. De data, der indsamles på grundlag af denne beslutning, blev i 2002 for første gang benyttet som officielle

25 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

data i forbindelse med overvågningen af bilindustriens frivillige tilsagn om at formindske emissionen af CO₂ fra personbiler. Alle medlemsstaterne har leveret data for 2002, selv om det for nogle vedkommende er sket ret sent.

For at kunne påvise og løse eventuelle problemer i forbindelse med beslutningens gennemførelse oprettede Kommissionen – under henvisning til beslutningens artikel 3 og 6 – en ekspertgruppe i 2001. Til støtte for denne gruppe iværksatte Kommissionen en undersøgelse, som skulle forbedre dataoverførslen og påvise eventuelle uoverensstemmelser mellem dataene. Denne gruppe har holdt fire møder og gjort fremskridt med en række metode- og dataoverførselsproblemer.

Det to første datasendinger fra medlemsstaterne (2000 og 2001) blev hovedsagelig benyttet til sammenligning med de data, bilfabrikanternes organisationer havde indsendt til de fælles overvågningsrapporter. Det bør påpeges, at organisationerne i deres rapporter har benyttet CO₂-statistikker, som er leveret af AAA (Association Auxiliaire de L'Automobile - ACEA og KAMA) eller af Marketing Systems (JAMA).

Efterhånden som der foreligger officielle EU-data, er de tidligere dataserier imidlertid blevet afbrudt, og da der er grundlæggende forskelle (se nedenfor), ville det være forkert blot at anbringe de officielle data for de seneste år i forlængelse af organisationernes oprindelige data.

Denne forskel gælder især følgende:

Landsdækning: EU's data for 2002 dækker 15 medlemsstater, hvorimod ACEA's og KAMA's CO₂-data, bortset fra 2001, aldrig har omfattet Grækenland og først for nylig har medtaget Finland. JAMA's data dækker alle medlemsstater.

Metodeforskelle: AAA og Marketing Systems knytter registreringerne til deres egen gennemanalyserede informationsdatabase for køretøjsspecifikationer, som derpå benyttes til alle medlemsstaternes registreringer. Til EU's data har hver medlemsstat sit eget sæt køretøjsspecifikationer, hvortil den knytter sine nationale registreringer. Der findes nationale variationer i disse køretøjsspecifikationer. Det kan føre til små forskelle på de samlede resultater og på nogle af de mere detaljerede data til tendensanalyse.

Forskelle i dataregistrering: Det ser ud til, at EU's officielle data ikke medtager en stor del af det nye bilsalg. I 2002 var forskellen på ca. 500 000 køretøjer (eller 4% af samtlige registreringer)²⁶. Det bør også bemærkes, at EU's data udelader registreringer, som ikke indeholder CO₂-data, hvorimod organisationernes data, hvis der ikke foreligger CO₂-oplysninger, og dataleverandøren ikke har kunnet afhjælpe manglen med sine egne data, anbringer sådanne køretøjer i kategorien "ukendt".

Gråzoneproblemer: ACEA mener, at nogle medlemsstater registrerer køretøjerne efter afgiftsordning (erhvervskøretøjer eller private køretøjer), ikke efter M1/N1 kategori. Dette problem må undersøges yderligere.

26 Det bør bemærkes, at en sådan forskel ikke automatisk medfører forskelle i det beregnede CO₂-gennemsnit. Det ville kun være tilfældet, hvis de manglende datas karakter afveg systematisk fra den samlede vognparks karakter.

Dataområde: De officielle EU-data dækker – som de skal ifølge tilsagnet - CO₂-emissionen fra biler, der benytter alle brændstoffer, herunder AFV. Organisationernes CO₂-data har konsekvent bygget på benzin- og dieselmotorer²⁷.

På nuværende tidspunkt udgør forskellen mellem EU's og organisationernes data, når det gælder det samlede gennemsnitlige CO₂-tal, kun lidt over 1% for ACEA's vedkommende og ca. 0,1% for JAMA's²⁸. Kommissionen opfordrede bilfabrikanternes organisationer til at klarlægge nogle af disse spørgsmål ved direkte kontakter mellem deres dataleverandører og de ansvarlige nationale organisationer. I 2002/2003 blev der gjort en vis indsats for at gøre dataene sammenlignelige, men på grund af omkostningerne, og fordi dataleverandørerne påberåbte sig forretningshemmeligheder, kunne der kun ske få fremskridt. Der vil blive arbejdet videre med dataenes kvalitet, og det forventes, at dataforskellene på længere sigt bliver mindre.

5. GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIV 1999/94/EF

“Mærkningsdirektivet” blev vedtaget den 13. december 1999 og skulle gennemføres af medlemsstaterne senest den 18. januar 2001. I slutningen af oktober 2003 havde alle medlemsstaterne undtagen Tyskland gennemført direktivet. Kommissionen har under henvisning til EF-traktatens artikel 226 indbragt sagen for Domstolen, som afsagde kendelse den 24/09/2003²⁹.

I 2003 blev direktivets bilag III ændret³⁰ og Kommissionen har offentliggjort en henstilling om ”andre medier”³¹.

Kommissionen afventer nu de rapporter, medlemsstaterne skal aflevere i henhold til artikel 9 – og som skal foreligge senest den 31. december 2003³² - for at undersøge, om der er behov for yderligere skridt, og f.eks. se på, hvordan de øvrige problemer, som nævnes i artikel 9, bedst kan løses.

27 Det bør nævnes, at AFV tidligere udgjorde et så lille antal og stadig gør det, at disse køretøjers betydning for beregningen af CO₂-gennemsnittet er forsvindende.

28 KAMA indsamlede ikke selv data til overvågningen i 2002

29 C-74/02

30 EGT L 186/34 af 25.07.2003

31 EGT L 82/33 af 29.03.2003

32 I artikel 9 i direktiv 1999/94/EF hedder det: “Eventuelle ændringer, som er nødvendige for at tilpasse dette direktivs bilag, vedtages af Kommissionen efter proceduren i artikel 10 og efter høring af forbrugerorganisationer og andre interesserede parter.

For at bidrage til denne tilpasningsproces sender hver medlemsstat senest den 31. december 2003 Kommissionen en rapport om effektiviteten af bestemmelserne i dette direktiv, der dækker perioden fra den 18. januar 2001 til den 31. december 2002. Udformningen af denne rapport fastlægges efter proceduren i artikel 10 senest den 18. januar 2001.

Desuden træffer Kommissionen efter proceduren i artikel 10 foranstaltninger med henblik på:

(a) yderligere specificering af den mærkning, der er nævnt i artikel 3, ved ændring af bilag I;

(b) yderligere specificering af kravene til den oversigt, der er nævnt i artikel 4, med henblik på at klassificere nye bilmodeller og således gøre det muligt at udarbejde en liste over modellerne efter CO₂-emissioner og brændstofforbrug i specifikke klasser, herunder en klasse til opførelse af de mest brændstoføkonomiske nye bilmodeller

(c) udarbejdelse af anbefalinger med henblik på anvendelse af principperne i de bestemmelser om reklamemateriale, der findes i artikel 6, stk. 1, på andre medier og andre former for reklame”. Eventuelle forslag om ændring af direktivet kan næppe fremsættes før 2005 og næppe træde i kraft før 2006/2007.

6. SKATTE- OG AFGIFTSMÆSSIGE FORANSTALTNINGER

6.1. Foranstaltninger i forbindelse med køretøjer

I 2002 offentliggjorde Kommissionen sine resultater af arbejdet med skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger³³. Kommissionen havde koncentreret sig om registreringsafgifterne (RA) og de årlige vægtafgifter (ÅVA) og konkluderede, at

- skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger er et vigtigt ekstra hjælpemiddel, som kan bidrage til at opfylde EU's målsætning på 120 g CO₂/km for nye biler i 2005, og senest i 2010, og til at opfylde EU's forpligtelser i henhold til Kyoto-protokollen
- der skal være en mere direkte forbindelse mellem de nationale køretøjsafgifter og den enkelte nye personbils CO₂-præstation. Det er blevet påvist, at differentiering af køretøjsafgifterne er en vigtig parameter, når det gælder om at forbedre nye bilers gennemsnitlige brændstofforbrug. De nuværende køretøjsafgifter bør afløses af afgifter, der udelukkende bygger på CO₂-emission, eller også bør der indgå et CO₂-følsomt element i de nuværende RA og ÅVA. Med en modulstruktur ville der desuden kunne tages hensyn til andre nationale miljømålsætninger, f.eks. hurtig indførelse af EUR IV-standarder.

Europa-Parlamentet reagerede positivt på meddelelsen³⁴. Rådet indledte drøftelser i maj 2003. De er endnu ikke blevet færdige.

6.2. Foranstaltninger i forbindelse med brændstof

Skønt det ikke på nuværende tidspunkt har nogen direkte tilknytning til Fællesskabets strategi for formindskelse af CO₂-emissionen fra biler, er det værd at lægge mærke til direktiv 2003/96/EF, som Rådet vedtog i oktober 2003. Dette direktiv er en omlægning af Fællesskabets bestemmelser for beskatning af energiprodukter og elektricitet. Det fastsætter højere beskatningsniveauer eller indfører minimumsniveauer for en række energiprodukter og giver tilskyndelser, som skal fremme brugen af mere miljøvenlige energiprodukter. Disse foranstaltninger kan i det lange løb få betydning for CO₂- og bilstrategien, f.eks. hvis bilerne i højere grad går over til at bruge elektricitet eller brint som drivkraft.

7. 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 N1-køretøjer³⁵) og klimaanlæg i personbiler³⁶. Der gøres i det følgende rede for dette arbejde.

33 KOM(2002)431 endelig

34 Betænkning A5-0265/2003, vedtaget af EP den 6. november 2003

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

36 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"

7.1. Lette erhvervskøretøjer

De lette erhvervskøretøjer er den tredjestørste kategori CO₂-emitterter blandt vejkkøretøjerne efter personbiler (PB) og tunge erhvervskøretøjer (TEK). I 2000 tegnede LEK sig med ca. 90 mio. tons CO₂ for ca. 13% af vejkkøretøjernes samlede CO₂-emission. På grundlag af den nuværende tendens forventes denne emission at vokse både absolut og forholdsmæssigt i løbet af det næste årti³⁷.

Standardiserede regler og procedurer for måling af CO₂-emission er en forudsætning for, at politiske tiltag med henblik på formindskelse af emissionerne fra LEK kan undersøges, udarbejdes og iværksættes. Kommissionen vedtog derfor i 2001 et forslag om måling af lette erhvervskøretøjers CO₂-emission og brændstofforbrug³⁸. Efter dette forslag skal disse køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emission bestemmes med henblik på typegodkendelse på stort set samme måde, som det er tilfældet med M1 (person)køretøjer. I september 2002 var dette forslag til førstebehandling i Europa-Parlamentet, og Rådets fælles holdning blev vedtaget i september 2003. Europa-Parlamentet vil sandsynligvis acceptere den fælles holdning i december 2003, og direktivet skulle således kunne vedtages i overensstemmelse med den fælles holdning.

De to institutioners ændringsforslag til Kommissionens forslag er afgørende, idet de foreslår, at der sættes en senere frist for indførelse af obligatoriske målinger af CO₂ og brændstofforbrug, dvs. 2009 i stedet for 2007 som i Kommissionens forslag. Fuldstændige oplysninger om klasse I-køretøjer, herunder etapevis fremstillede køretøjer, skal foreligge fra den 1.1.2009. Oplysninger om registrerede N1-køretøjers brændstofforbrug og CO₂-tal skal foreligge et år senere, dvs. 2008 for klasse I-køretøjers vedkommende og 2010 for klasse II og III-køretøjers.

Rådet og Europa-Parlamentet indføjede også muligheden for at gruppere køretøjerne i familier. Denne gruppering har – sammen med ”6%-reglen”³⁹ – skabt uklarhed omkring nøjagtigheden af de værdier for CO₂ og brændstofforbrug, som opgives endeligt for en bestemt køretøjstype eller en bestemt version eller variant. Et af ændringsforslagene opfordrer derfor Kommissionen til at undersøge følgerne af denne ”gruppering” og af nogle af de øvrige medtagne ændringsforslag inden to år før direktivets ikrafttrædelse for, hvis det er relevant, at foreslå foranstaltninger med henblik på at tilpasse direktivet til den tekniske udvikling.

Kommissionen har for nylig foretaget en indledende undersøgelse af mulighederne for at fastlægge en CO₂-emissionsformindskelsespolitik for LEK i tidsrummet 2005 – 2015 under nøje inddragelse af interessegrupperne. Resultaterne af denne undersøgelse foreligger nu⁴⁰. De vigtigste konklusioner er:

-
- 37 Tal for 2000. Personbilerne tegner sig for ca. 420 mio. tons og de tunge erhvervskøretøjer, herunder busser, for ca. 200 mio. tons. Nærmere enkeltheder findes i Det Europæiske Miljøagenturs rapport:: National and central estimates for air emissions from road transport. Technical Report 74
 - 38 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 70/156/EF og 80/1268/EØF for så vidt angår måling af N1-køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug. KOM(2001)543 endelig
 - 39 Ifølge punkt 11.1 i bilaget til det ændrede forslag kan typegodkendelsen udvides til køretøjer af samme type eller af en anden type, som adskiller sig med hensyn til karakteristisk referencemasse, tilladt totalmasse, totaludvekslingsforhold og motordeler, hvis de CO₂-emissioner, der måles af biltilsynet, ikke overskrider typegodkendelsesværdien for køretøjer af kategori N1 med mere end 6%.
 - 40 "Preparation of measures to reduce CO₂ emissions from N1 vehicles", en undersøgelse udført af RAND Europe, Institut für das Kraftfahrtwesen Aachen, Transport&Mobility Leuven

N1 markedet: Der anslås at være ca. 20 mio. N1-lette erhvervskøretøjer på markedet. Nyregistreringen af N1-køretøjer er vokset støt fra lidt over 1 mio. i 1995 til over 1,5 mio. i 2000. ACEA's markedsandel af N1-køretøjerne er på ca. 90%, JAMA's på ca. 6-8% og KAMA har de fleste af de resterende 2.4%. Dieselmotorer dominerer N1-køretøjsmarkedet med ca. 95% af nysalget.

Forventet fremtidig markedsudvikling: Salget af N1-køretøjer i EU forventes at vokse med 2% om året. Hvis den udvikling, der fandt sted mellem 1995 og 2000, fortsætter, vil klasserne II og III øge deres andel yderligere.

CO₂-emissionernes udvikling: Da CO₂-emissionen fra N1-køretøjer endnu ikke indgår i EU's testprocedurer, findes der ingen pålidelige basisdata. Der foreligger derfor – ifølge undersøgelsen – kun nogle få overslag fra en række vidt forskellige kilder. Ifølge disse overslag er den specifikke CO₂-emission fra N1-køretøjer i de seneste år blevet mindre. Det bør i denne forbindelse nævnes, at der i AUTO OIL II-scenarierne⁴¹ forudses en årlig formindskelse af den specifikke CO₂-emission fra N1-køretøjer på ca. 1,2%. Dette tal blev dengang godkendt af bilindustrien og kan nu betragtes som den bedste indikator for forventningerne til den fremtidige teknologiske udvikling. Til sammenligning er det tal for den årlige formindskelse af CO₂-emissionen fra personbiler, som opstilles i CO₂-tilsagnene, på ca. 1,9%. Hvad den fremtidige CO₂-emission angår, viser overslagene - ifølge et scenario, hvor intet andet ændrer sig, og de tre underklassers markedsandele forbliver konstante – at emissionen fra nye N1-køretøjer sandsynligvis vil vokse fra ca. 9 500 Kt i 2005 til 11 500 Kt i 2015.

Markedskræfterne: ifølge bilfabrikanterne kan kundernes prioriteringer, når de køber N1-køretøjer, opstilles i denne rækkefølge: omkostningerne ved at være ejer, funktionalitet, holdbarhed, sikkerhed og dynamik. Da de øgede besparelser ved bedre brændstofudnyttelse kun udgør en forholdsvis lille del af de samlede omkostninger ved at være ejer, spiller de næppe nogen større rolle i beslutningstagningen, hverken for kundernes eller fabrikanternes vedkommende.

Teknologiske løsninger: der er blevet påvist en lang række allerede eksisterende teknologier, hvormed N1-køretøjernes brændstofforbrug og CO₂-emission kan formindskes – se tabel 5. Mens tallene for CO₂-besparelser betragtes som ganske sikre, er omkostningsoverslagene knap så pålidelige. De bygger på en gennemgang af litteraturen om den endelige forbrugers udgifter. Det er realistisk at tro, at de faktiske omkostninger for fabrikanten er betydelig lavere. Det antages som regel, at produktionsomkostningerne er lavere end den endelige forbrugerpris med en faktor på 2 eller 3. Den endelige forbrugers omkostninger er imidlertid i sidste instans et spørgsmål om konkurrence og markedsføring og er derfor også en vigtig faktor for fabrikanterne.

41 KOM(2002)626 endelig

<u>Teknologisk løsning</u>	<u>CO₂-besparelse</u>	<u>Anslåede omkostninger udtrykt i forbrugerpris</u>
■ Motor		
■ <i>Indsprøjtningssystem</i>	- 15% til - 20%	+ 700€ til + 1000€
■ <i>Ventilstyring</i>	- 10% til - 15%	+ 250€
■ <i>Udstødningskontrollsystemer</i>	+ 2%	+ 100€ til 3.500€
■ <i>Turboladning, reduktion</i>	- 25% (klasse 1)	+ 20%
■ <i>Kombineret</i>	- 11% to - 20%	motorudgifter + 2500€ til + 7000€
■ Brændstof		
■ <i>Alternative brændstoffer</i>	- 10% til - 19%	+ 1500€
■ Energistyring		
■ <i>Ekstraudstyr</i>	- 1% til - 2%	+ 50€
■ <i>Starter/generator</i>	- 6% til - 30%	+ 1000€
■ Transmissionssystem		
■ <i>Transmissionsform</i>	- 3% til - 18%	+ 260€ til + 900€
■ <i>Transmissionsautomatisering</i>	- 3% til - 15%	+ 100€
■ Karosseri/chassis		
■ <i>Optimering af aerodynamik</i>	- 4%	+ 1500€
■ <i>Optimering af rullemodstand</i>	- 2%	+ 100€
■ <i>Letvægtskonstruktion</i>	- 4% to - 7%	+ 1600€

Tabel 5: Mulige CO₂-besparelser i 2010 og anslåede teknologiomkostninger udtrykt i forbrugerpriser

Scenarioberegninger: På grundlag af de påviste teknologiske løsninger og deres omkostninger har undersøgelsen udarbejdet to scenarier, et realistisk og et optimalt, for at kunne vurdere de fremtidige CO₂-emissioner og de dermed forbundne særlige omkostninger⁴². Tabel 6 viser resultatet af disse undersøgelser. Hvis der benyttes realistiske teknologiløsninger i forbindelse med alle biler, der sælges i 2005, vil CO₂-emissionen blive formindsket med 6,7% fra 9 550 Kt til 8 910 Kt. Hvis de optimale teknologiløsninger benyttes, bliver formindskelsen på 13%. I 2010 drejer det sig om henholdsvis 11,3% og 23,1% i disse to tilfælde. I 2015 bliver det henholdsvis 22,8% og 28,5%. Alle disse tal sættes i forhold til et scenario, hvor alt er uændret. Det bør nævnes, at den årlige formindskelse, der antages i det ”realistiske scenario” ligger meget tæt på den formindskelsesprocent, der indgår i AUTO OIL II. Det betyder, at de

42 Undersøgellesgruppen anslog den grundlæggende CO₂emission i årene 2005, 2010 og 2015 ved hjælp af TREMOVE-modellen. De anslog først antallet af nye N1-køretøjer, derpå CO₂-emissionen fra nye køretøjer, opdelt efter klasser. På dette grundlag blev de teknologiske løsninger bedømt. Den grundlæggende CO₂-emission bygger på en ekstrapolering af det nuværende antal køretøjer og den nuværende teknologi. Det gennemsnitlige antal kørte kilometer forventes kun at vokse en smule, nærmere betegnet fra 19 738 kilometer i 2000 til 20 016 kilometer i 2015. Til slut blev CO₂-emissionens formindskelse i forbindelse med de forskellige scenarier beregnet.

er i overensstemmelse med AUTO OIL II ekspertgruppens forventninger til den fremtidige teknologi.

Scenario ved et konstant marked		2005	2010	2015
Grund-linie	Samlet CO ₂ fra nye LEK (Kt)	9 550	9 818	11 463**
"Realis-tisk scenario"	Samlet CO ₂ fra nye LEK (Kt)	8 910	8 704	8 848
	Formindskelsesomkost-ninger (EURO/ton)*	-18	5	14
"Opti-malt scenario"	Samlet CO ₂ fra nye LEK (Kt)	8 280	7 558	8 196
	Formindskelsesomkost-ninger (EURO/ton)*	-8	54	52

* Formindskelsesomkostningerne omfatter investeringsomkostninger (se tabel 5) og brændstofbesparelser under hensyntagen til de anslåede fremtidige brændstofpriser

** Bemærk: emissionsforøgelsen fra 2010 til 2015 skyldes den forventede stigning i antallet af nye N1-køretøjer i løbet af dette tidsrum

Tabel 6: CO₂-emission og årlige formindskelsesomkostninger i 2005, 2010 og 2015 i to scenarier, hvor der tages hensyn til investeringsomkostninger og brændstofbesparelser

Hensyn til omkostningseffektivitet: Ifølge denne undersøgelse viser en undersøgelse af de to teknologiske løsninger, at tallene for omkostningseffektivitet ligger mellem en besparelse på 18 EUR pr. fjernet ton og indtil ca. 54 EUR pr. fjernet ton, afhængigt af scenariet. Tabel 6 viser dette i nærmere enkeltheder på grundlag af de forbrugeromkostninger, som vises i tabel 5. Til sammenligning nævnes et benchmarktal på mellem 20 og 50 EURO/ton i det europæiske klimaændringsprogram som indikator på omkostningseffektivitet^{43,44}.

De særlige omkostninger afhænger bl.a. af køretøjsklassen. Foranstaltninger for klasse I er de mest omkostningseffektive, fulgt af den kombination af teknologier, som anvendes både i klasse I og II. For nogle af scenarierne – især når det gælder de mere krævende foranstaltninger for underklasse II og III, som skal træffes i 2010 og 2015 – kommer omkostningerne til at ligge lidt over skæringspunktet 50 EUR/ton.

43 Det var fælles for de forskellige EKP-arbejdsgrupper, at de opstillede kriterierne ”under 20 EUR/ton CO₂ækv” og ”under 50 EUR/ton CO₂ækv.” som benchmark for vurdering af de enkelte mulige foranstaltningers omkostningseffektivitet. Det bør dog nævnes, at EKP’s omkostningskriterier kun benyttes i forbindelse med foranstaltningerne i den første tilsagnsperiode. For teknologi, der indføres i 2015, kan fremtidige vurderinger af omkostningseffektiviteten komme til andre konklusioner.

44 EKP-rapporten fra marts 2003. De 20 – 50 EUR/ton skal dog ikke betragtes som et strengt skæringspunkt, men giver, når der tages hensyn til usikkerheden omkring den egentlige gennemførelse, et almindeligt fingerpeg om en bestemt foranstaltningens omkostningseffektivitet, selv om andre hensyn (f.eks. fordelene ved forsyningssikkerhed, andre miljøforhold eller længere tidsrum) også må tages i betragtning. Andre fælles kriterier for en vurdering på tværs af sektorerne og en sammenligning mellem foranstaltningerne var tidsrammen for gennemførelse og virkningen på andre politiske områder, se EKP’s anden statusrapport: ”Kan vi opfylde vore Kyoto-målsætninger?”

Arbejdet med N1-køretøjer er ufuldstændigt og endnu ikke færdiggjort. Det er derfor for tidligt at foreslå endelige politiske løsninger.

Alligevel overvejer Kommissionen at træffe foranstaltninger på grundlag af de hidtidige resultater. Heriblandt er:

- indførelse af mærkningskrav svarende til dem, der gælder for M1-køretøjer (se direktiv 1999/94/EF)
- overvågning af N1-køretøjers emissionsudvikling (se beslutning 1753/2000/EF)
- foranstaltninger for formindskelse af N1-køretøjers CO₂-emission.

Tidsplanen for disse foranstaltningers gennemførelse afhænger af resultatet af Rådets og Europa-Parlamentets drøftelser af de foreslåede ændringer af direktiv 80/1268/EØF og af resultatet af de yderligere undersøgelser, der skal foretages i de kommende år.

Foranstaltningerne for formindskelse af CO₂-emissionen fra lette erhvervskøretøjer kan først overvejes, når der foreligger omfattende, pålidelige emissionsdata, som stammer fra måling i overensstemmelse med forslaget om måling af lette erhvervskøretøjers CO₂-emission og brændstofforbrug.

For at skaffe flere oplysninger om disse forhold har Kommissionen besluttet at iværksætte en opfølgningsundersøgelse, der især skal koncentrere sig om

- i måling af et repræsentativt antal lette erhvervskøretøjers brændstofforbrug og CO₂-emission i overensstemmelse med det ændrede direktiv 80/1268/EØF
- ii arbejde med de opgaver, Rådet og Europa-Parlamentet har opstillet i artikel 3⁴⁵ i det ændrede direktiv 80/1268/EØF, og som gælder køretøjer i kategori N1
- iii udbygget vurdering af de politiske muligheder for at formindske emissionen fra denne kategori og dens underklasser, indbefattende ansøgerlandene.

Resultatet af denne undersøgelse skal foreligge i slutningen af 2004.

7.2. Klimaanlæg i biler

Kommissionen har indledt sit arbejde med klimaanlæg i biler og koncentrerer sig om mulighederne for (i) at måle og om muligt formindske det øgede brændstofforbrug og den dermed forbundne CO₂-emission og (ii) at formindske emission af kølemidlet (HFC-134a).

45 I det nye forslag til denne artikel opfordres Kommissionen til senest to år efter direktivets ikrafttrædelse at:

a) forelægge en undersøgelse af mulighederne for at skaffe repræsentative data for CO₂-emission og brændstofforbrug hos færdige, etapevis fremstillede køretøjer og køretøjer, hvis emission måles i overensstemmelse med direktiv 88/77/EØF, så der kan tages hensyn til disse målingers "omkostningseffektivitet"

b) forelægge en vurdering af den tanke om gruppering i køretøjsfamilier, som indføres med dette direktiv

c) eventuelt forelægge foreløbige foranstaltninger med henblik på direktivets tilpasning til den tekniske udvikling for det udvalg, som er blevet nedsat ved artikel 13 i direktiv 70/156/EØF

Begge aktiviteter indgår i det europæiske klimaændringsprogram⁴⁶. Resultaterne af arbejdet med kølemidlet fremlægges andetsteds⁴⁷.

Med hensyn til brændstofforbrug er der stadig flere beviser på, at anvendelsen af klimaanlæg i personbiler kan øge CO₂-emissionen betydeligt. Der er tale om en emissionskilde, der ikke omfattes af den nuværende lovgivning om måling af brændstofforbrug og CO₂-emission og derfor heller ikke indgår i bilindustriens tilsagn⁴⁸. Beregninger viser, at emissionsforøgelsen ligger mellem 3 og 8%⁴⁹. Det ser dog ud til, at anlæggets betydning for brændstofforbruget kun formindskes med ca. 50%.

Også her er det en forudsætning for, at virkningerne af brugen af klimaanlæg kan undersøges, at der foreligger pålidelige testprocedurer. Kommissionen vil derfor gøre arbejdet færdigt så hurtigt som muligt og søger samtidig at få indført internationalt harmoniserede testprocedurer, hvor det er hensigtsmæssigt.

8. KONKLUSIONER

Fællesskabets strategi for formindskelse af CO₂-emissionen 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 i 2005 og allersenest i 2010. Den specifikke CO₂/km-værdi, der blev opnået i kalenderåret 2002, er på 166 g CO₂/km⁵⁰ mod 186 g CO₂/km i 1995, som er strategiens referenceår. Det er næppe sandsynligt, at målet 120 g CO₂/km nås allerede i 2005, men der er stadig en realistisk mulighed for at nå det i 2010, hvis de nødvendige foranstaltninger træffes, og alt sættes ind på det. Det er vigtigt, at ACEA og JAMA tidligt nåede deres mellemfristede mål for 2003.

Det er klart, at hvis det overordnede mål skal nås, må der bygges på alle strategiens tre grundpiller. Kommissionens meddelelse om beskatning af personbiler, som blev offentliggjort for nylig, indeholder bl.a. forslag til beskatningsordninger, som kan støtte Kommissionens strategi for formindskelse af CO₂-emissionen. Desuden vil resultaterne af producentorganisationernes 2003-oversigt⁵¹ over mulighederne for at opnå yderligere CO₂-formindskelser og komme tættere på EU's mål, 120 g CO₂/km i 2012, få stor betydning.

Bilindustrien er godt på vej til at opfylde sine tilsagn. For at kunne opfylde tilsagnenes endelige målsætning (140 g CO₂/km) må alle tre organisationer dog i større eller mindre grad øge deres indsats. De fælles rapporter giver ikke Kommissionen grund til at tro, at ACEA og JAMA ikke skulle opfylde deres tilsagn. For KAMA's vedkommende er der dog rimelig

46 KOM(2001)580 endelig

47 KOM (2003)492 endelig

48 Ifølge tilsagnene vil CO₂-emissionen fra nye biler vil blive målt i overensstemmelse med direktiv 93/116/EF, som danner grundlaget for de opstillede mål. Denne test omfatter ikke klimaanlæg. Under alle omstændigheder må ændringer af testproceduren, således som det sidst var tilfældet med direktiv 99/100/EF, tage hensyn til overvågningen af CO₂-tilsagnene ved at korrigere de målte CO₂-emissioner og bringe dem i overensstemmelse med proceduren i 93/116/EF. Den sidste korrektion, som blev foretaget, er den justering med 0,7%, der nævnes i fodnoten til tabel 2.

49 "Options to reduce Greenhouse Gas Emissions due to Mobile Air Conditioning" resumé af drøftelserne i MAC topmødet i Bruxelles den 10/11/ februar 2003.
(se <http://europa.eu.int/comm/environment/air/mac2003/pdf/macsummitdiscussion.pdf>)

50 Tallet bygger på EU's officielle data

51 2003 for ACEA's og JAMA's vedkommende, 2004 for KAMA's

grund til bekymring. KAMA må gøre en betydelig ekstra indsats, hvis det skal nå sine mellemfristede mål for 2004. Dette er blevet påpeget over for KAMA, og det har gentaget sin beslutning om at ville nå de mål, det har forpligtet sig til.

Gennemførelsen af direktiv 1999/94 og beslutning 1753/2000 har gjort gode fremskridt og er næsten færdig.

Kommissionen fortsætter sit arbejde med CO₂-emissionen fra lette erhvervskøretøjer og er begyndt at se på de CO₂-emissioner, som skyldes klimaanlæg i biler.