EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 04.10.2000
KOM(2000) 615 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

om genomförande av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från bilar
Första årliga rapporten om strategins effektivitet

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

om genomförande av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från bilar
Första årliga rapporten om strategins effektivitet

I. Inledning

Gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och förbättrad bränsleekonomi[1] fick stöd från rådet 1996[2]. Strategins mål är att minska koldioxidutsläppen till i genomsnitt 120 g/km år 2005 för nya personbilar, och senast år 2010.

Strategin baseras på följande tre huvudåtgärder:

1. Åtagande från bilindustrin om förbättrad bränsleekonomi med målet att uppnå ett genomsnittligt koldioxidutsläpp på 140 g/km för nya personbilar år 2008-2009.

2. Bränsleekonomimärkning av bilar[3] som innebär att information om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp från nya personbilar som säljs eller hyrs ut inom gemenskapen görs tillgänglig för konsumenterna så att de kan fatta välgrundade köpbeslut[4].

3. Främjande av bränsleekonomi hos bilar genom skatteåtgärder. I oktober 1999 upprepade rådet (miljö)[5] behovet av att undersöka om det är av att fastställa en referensram för skattemässiga åtgärder[6].

Dessa åtgärder kompletteras med forskning.

Rådet uppmanade kommissionen att regelbundet rapportera om hur strategin fungerar[7]. För att fastställa en detaljerad och öppen övervakning har kommissionen för avsikt att årligen

---

1 KOM (1995) 689 slutlig.

2 Rådets slutsatser av den 25 juni 1996.

3 Direktiv 1999/94/EG om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar.

4 Direktivet om konsumentinformation (1999/94/EG) antogs den 13 december 1999, och det skall vara genomfört av medlemsstaterna senast den 18 januari 2001. I juni 2000 inrättades den kommitté som nämns i artikel 10 med målet att formellt inleda arbetet med det rapportformat som anges i artikel 9. Kommissionen har dessutom förberett införandet av en webbsida om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från personbilar som marknadsförs inom EU. Det är tänkt att sidan skall utformas i samarbete med de tillverkare som berörs.

5 Rådets slutsatser av den 6 oktober 1999.

6 Kommissionen har inlett arbete i fråga om ett ramverk för skattemässiga åtgärder. Bland annat upprättade man en expertgrupp för skattemässiga åtgärder. Gruppens övergripande mål är att bistå kommissionen i dess arbete med ramverket för skattemässiga åtgärder för att minska koldioxidutsläpp från personbilar. Arbetet skall ske i samarbete med samtliga berörda parter, t.ex. representanter från kommissionen, medlemsstaterna, branschen och icke-statliga organisationer. Dessutom inledde kommissionen diskussioner om det tekniska innehållet i att infoga "ytterst miljövänliga fordon" i lagstiftningen om personbilar, vilket även skulle omfatta värden för bränsleförbrukning.

7 Rådets slutsats av den 25 juni 1996

lämna in rapporter, vilket innebär att man samtidigt uppfyller rådets rapporteringskrav[8]. Europaparlamentet bör också informeras.

Den första rapporten omfattar de framsteg som gjorts i fråga om bilindustrins åtaganden. Kommande rapporter kommer att mer ingående behandla andra delar av strategin, t.ex. kraven i beslut 1753/2000/EG[9], så snart som dessa delar av strategin har genomförts eller när märkbara framsteg gjorts. Kommissionen anser att en sådan rapportering kommer att göra det möjligt för alla berörda parter att på effektivast sätt följa genomförandet av gemenskapens strategi[10].

II. Framsteg i fråga om bilindustrins åtaganden

Bilindustrins åtaganden är den viktigaste delen i gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläppen från personbilar och förbättra bränsleekonomin.

Efter det att den europeiska bilindustrin (*European Automobile Manufacturers Association – ACEA*[11]) lämnat in sina åtaganden 1998[12], presenterade även den japanska bilindustrin (*Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA*[13]) och den koreanska bilindustrin[14] (*Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA*[15]) motsvarande åtaganden.

Samtliga tre åtaganden omfattar likvärdiga insatser och består av följande huvuddelar:

1. Koldioxidmålet: Alla åtaganden innehåller samma genomsnittliga koldioxidmål för nya personbilar som säljs i Europeiska unionen, dvs. 140 g/km (målet skall uppnås 2009 av JAMA och KAMA och 2008 av ACEA).

2. Sätt att uppnå målen: ACEA, JAMA och KAMA förbinder sig att uppnå koldioxidmålen främst genom teknisk utveckling och de ändrade marknadsförhållanden som sådan utveckling leder till.

Dessutom planeras "uppskattade målområden" för genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya bilar för år 2003/2004[16]. Dessa målområden är dock vägledande och utgör inget extra åtagande från organisationerna. Kommissionen fäster dock särskild vikt vid dessa delmål som ett instrument för att kunna kontrollera om åtaganden verkligen får någon effekt.

Åtagandena från ACEA, JAMA och KAMA måste övervakas genom ett effektiv, öppet och rättvist övervakningssystem. Därför är avtalen kompletterade av en gemensam övervakningsmekanism med organisationerna och gemenskapens framtida

---

8 Rådets slutsatser av den 6 oktober 1998 och den 6 oktober 1999.

9 Rådets och Europaparlamentets beslut 1753/2000/EG om fastställande av ett system för att övervaka de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar.

10 Information om gemenskapens strategi finns även på följande webbsida: http://www.cc.cec:8082/comm/environment/co2/co2/home.htm.

11 Följande europeiska biltillverkare ingår 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 (1998) 495 slutlig.

13 Följande japanska biltillverkare ingår i JAMA: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota.

14 Följande koreanska biltillverkare ingår i KAMA: Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation.

15 KOM (1999) 446 slutlig.

16 För ACEA: 165 – 170 g CO_2/km år 2003, för JAMA: 165 – 175 g CO_2 /km år 2003, för KAMA: 165 – 170 g CO_2/km år 2004.

övervakningssystem[17]. Varje år skall "gemensamma rapporter", en för varje organisation, utarbetas och godkännas mellan parterna och därefter bifogas kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet (se bilagorna).

För att garantera öppenhet har kommissionens tjänster och de tre organisationerna träffat en överenskommelse om vilket format som skall gälla för den gemensamma rapporten. Dessa rapporter är därför tämligen likartat utformade och det gäller även de underliggande uppgifter som respektive organisation bidragit med. Organisationernas källor anses vara mycket tillförlitliga och har använts eftersom EU:s officiella övervakningssystem för koldioxid inte kan börja användas förrän år 2001-2002. När det väl tas i bruk kommer det att göra det möjligt att använda officiella uppgifter om utsläpp[18].

De viktigaste resultaten för rapportperioden 1995-1999 är följande:

Alla organisationer minskade de genomsnittliga koldioxidutsläppen från de bilar som såldes på EU-marknaden. ACEA och JAMA visade stora framsteg, medan KAMA halkar efter, vilket framgår av tabell 1.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	Förändring 95-99
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
bensin	188	186	183	182	180	-4.3%
diesel	176	174	172	167	161	-8.5%
alla	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**-6.0%**

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Förändring 95-99
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
bensin	191	187	184	184	181	-5.2%
diesel	239	238	222	221	221	-7.5%
alla	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**-4.6%**

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Förändring5-99
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
bensin	195	197	201	198	189	-3.0%
diesel	309	274	246	248	253	-18.1%
alla	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**-1.5%**

EU-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	Förändring 95-99
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
bensin	188,6	186,4	183,8	182,5	180,3	-4,4%
diesel	178,8	177,5	175,0	171,5	165,3	-7,5%
all	**186,4**	**184,4**	**181,8**	**179,6**	**175,9**	**-5,6%**

(1) Endast bensin och diesel; övriga bränslen är försumbara.

(2) Antalet nya personbilar som säljs inom EU av tillverkare som inte omfattas av åtagandet uppgår till cirka 100 000 per år med ett genomsnittligt

(*) Procenttalen är avrundade.

Tabell 1: Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från nya personbilar per bränsletyp, för varje organisation och för Europeiska unionen.

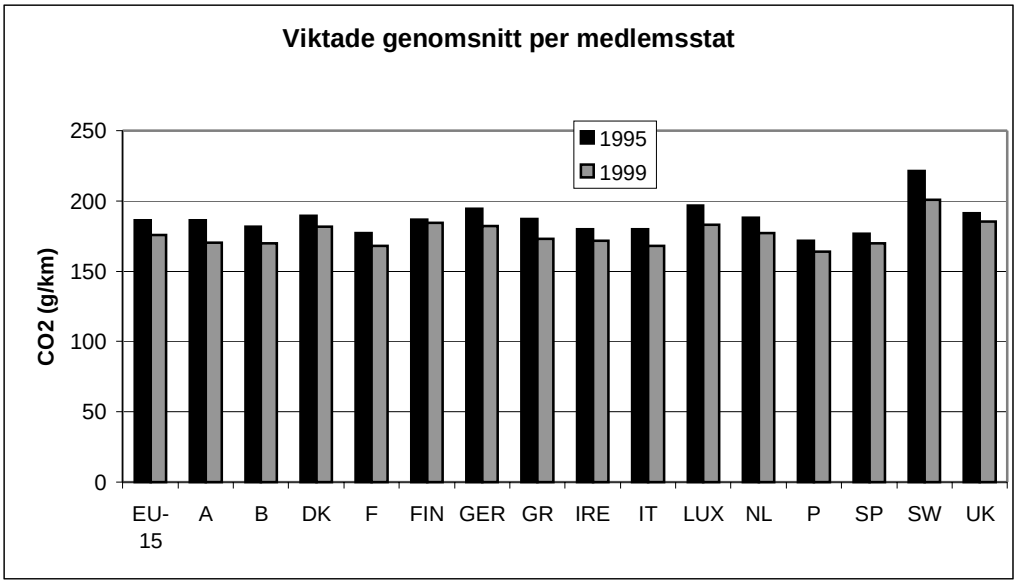
Om man antar att organisationerna fortsätter att sänka utsläppen i samma takt som under rapporteringsperioden, skulle ACEA uppfylla delmålet, JAMA skulle ligga en liten bit över det och KAMA skulle ligga en lång bit över det. Man kan dock anta JAMA och KAMA kommer att komma i kapp ACEA under de närmaste åren.

---

17 Rådets och Europaparlamentets beslut 1753/2000/EG om fastställande av ett system för att övervaka de genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från nya personbilar.

18 I artikel 8 i beslut 1753/2000/EG fastställs att övervakningssystemet från och med år 2003 skall fungera som underlag för de frivilliga åtagandena mellan kommissionen och bilindustrin.

De genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya bilar minskade även i samtliga medlemsstater (se figur 1)



Figur 1: Genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya personbilar i EU och i medlemsstaterna under 1995 och 1999 (viktade genomsnitt baseras på uppgifter från de tre organisationerna för diesel- och bensinfordon)

För att klara slutmålet på 140 g/km krävs ytterligare insatser och den årliga minskningstakten måste ökas (i genomsnitt måste minskningstakten vara två procent per år under hela övervakningsperioden, för närvarande ligger ACEA:s genomsnitt på 1,5 procent per år, JAMA:s på 1,15 procent per år och KAMA:s på 0,4 procent per år). I åtagandena räknar man dock med att organisationerna kommer att öka minskningstakten i fråga om koldioxidutsläpp. ACEA påpekar dessutom i sin rapport att de största vinsterna i fråga om koldioxidutsläpp kommer att uppstå när en omfattande produktförnyelse sker och inte mitt i produkternas livscykel.

De minskningar som hittills uppnåtts beror på tekniska framsteg (främst införandet av HDI-motorer (direktinsprutade dieselmotorer), i mindre utsträckning införandet av GDI-motorer (direktinsprutade bensinmotorer), CVT-transmissioner (steglös kraftöverföring), minibilar och hybridfordon), samt på andra åtgärder. Dessutom introducerade både ACEA och JAMA personbilar som släpper ut mindre koldioxid än 120 g/km.

Samtliga organisationer ökade andelen dieselbilar i sina modellprogram under rapportperioden (se tabell 2).

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	Veränderung 1995-1999 (%)
Bensinandel	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	-7,6%
Dieselandel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	7,0%
personbilar	10.241.651	10.811.011	11.226.009	11.935.533	12.518.260	22,2%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Förändring 1995-1999 (%)
Bensinandel	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	-1,7%
Dieselandel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	5,3%
Totalt antal personbi	1.233.975	1.342.144	1.510.818	1.666.816	1.716.048	39,1%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Förändring 1995-1999 (%)
Bensinandel	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	-6,0%
Dieselandel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	5,8%
Totalt antal personbi	169.060	236.454	275.453	373.230	463.724	174,3%

EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	Förändring1995-1999 (%)
Bensinandel	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	-6,5%
Dieselandel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	6,2%
Totalt antal personbi	11.644.686	12.389.609	13.012.280	13.975.579	14.698.032	26,2%

Obs! Totalsiffrorna omfattar fordon som inte finns med i statistiken och fordon som drivs med "andra bränslen". I procenttalen ingår inte de fordonen.

(1) Antalet nya personbilar som säljs av tillverkare som inte omfattas av åtagandet uppgår till cirka 100 000 fordon per år, med ett genomsnittligt koldioxidutsläpp på cirka 220-240 g/km.

Tabell 2: Trender i modellprogrammets sammansättning för varje organisation och EU

Att andelen dieselbilar skulle öka var väntat i ett kort perspektiv. I ett längre perspektiv förväntas dock trenden vända beroende på införandet av direktinsprutade bensinmotorer. Samtliga organisationer förklarade i sina åtaganden att de kommer att uppnå slutmålet främst genom teknisk utveckling och de ändrade marknadsförhållanden som sådan utveckling leder till[19].

Med hänsyn tagen till de antaganden som ligger till grund för åtagandena ville organisationerna rikta uppmärksamheten på frågor som bränslekvalitet och andra åtgärder på lagstiftningsområdet.

Bilindustrin fäster stor vikt vid tillgängligheten på lågsvavligt bränsle för att man skall kunna uppfylla kraven på minskade utsläpp av koldioxid och kvävedioxider. Organisationerna ingick sina åtaganden på basis av bränslekvalitetskraven i direktiv 98/70/EEG, även om de tror att bättre bränslekvaliteter kan finnas på marknaden i framtiden[20]. Kommissionen noterar vilken vikt vissa parter lägger på att sänka den nuvarande maximisvavelhalten i bensin och diesel som föreskrivs i gemenskapslagstiftningen. För att behandla frågan ytterligare har kommissionen inlett åtgärder för att inhämta synpunkter från berörda parter. Det förväntas att detta arbete kommer att vara klart före slutet av året och innan ändringen av direktiv 98/70 är klar.

---

19 I de tre "gemensamma rapporterna" detaljbehandlas inte åtgärderna eftersom den frågan kommer att studeras närmare i och med genomförandet av beslut 1753/2000/EG. I det beslutet finns kravet att kommissionen skall rapportera till rådet och Europaparlamentet år 2003-2004 och 2008-2009 om de minskningar som uppnåtts genom tekniska åtgärder och genom andra åtgärder.

20 Organisationerna räknar med att vissa bensinsorter (t.ex. Super Plus, 98 oktan) och vissa dieselplussorter med en högsta svavelhalt på 30 ppm kommer att finnas tillgängliga på hela EU-marknaden i tillräcklig mängd och geografisk omfattning år 2000. År 2005 räknar man med att följande bränslen kommer att vara tillgängliga på hela EU-marknaden: bensin med en högsta svavelhalt på 30 ppm och en högsta aromhalt på 30 % samt diesel med en högsta svavelhalt på 30 ppm och ett cetantal på minst 58.

Bilindustriorganisationen ACEA förväntar sig att direktivet om uttjänta fordon kommer att försämra bilars bränsleeffektivitet, eftersom det enligt organisationen kan begränsa användningen av lätta material och viss typ av teknik, samtidigt som företagen belastas avsevärt. Kommissionen tror varken att direktivet om uttjänta fordon kommer att påverka koldioxidåtagandet eller att det kommer att innebära någon svårare ekonomisk belastning för industrin.

KAMA fäste särskild uppmärksamhet vid den pågående omstruktureringen, budgetnedskärningarna som detta medför och minskningen av teknisk och vetenskaplig personal som slår hårt mot KAMA:s möjligheter att utveckla nödvändig, ny koldioxideffektiv teknik och att introducera nya modeller på EU-marknaden.

III. Övriga åtgärder

Kommissionen bedömer för närvarande ytterligare åtgärder som rör mätningen av koldioxid och bränsleförbrukning, enligt definitionen i direktiv 80/1268/EG, inom följande områden:

(a) Utvidgning av omfattningen till lätta nyttofordon (kategori N1).

(b) I fråga om koldioxidutsläppsvärden för alternativa bränslen (dvs. förutom gasol och naturgas som redan omfattas av typgodkännandesystemet) och alternativa drivsystem.

(c) I fråga om definitionen av massa i direktiv 70/156/EEG.

IV. Slutsatser

Genomförandet av gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläpp från personbilar och förbättra bränsleekonomin har varit mycket framgångsrikt. Två av de tre viktigaste huvudåtgärderna (bilindustrins åtaganden och bränsleekonomimärkning av bilar) har införts och det pågår intensivt arbete med den tredje (skatteåtgärder). De första versionerna av de "gemensamma rapporterna" visar att ACEA och JAMA är på god väg att uppnå delmålen. KAMA måste däremot öka sina ansträngningar rejält. För att uppnå slutmålet på ett koldioxidutsläpp på 140 g/km måste samtliga tre organisationer anstränga sig betydligt mer, vilket också sägs i deras åtaganden. Med de bifogade rapporterna som underlag finns det ingen anledning för kommissionen att misstänka att organisationerna inte skulle klara slutmålet. För att uppnå gemenskapens mål på 120 g/km koldioxidutsläpp är det viktigt att gemenskapen fortsätter sitt arbete med att utveckla och genomföra de två huvudåtgärderna, dvs. konsumentinformation och skattemässiga åtgärder.

BILAGA

1) Övervakning av ACEA:s åtagande rörande minskning av koldioxidutsläpp från personbilar (1995-1999) samt gemensamma rapporten från organisationen för de europeiska biltillverkarna och kommissionens tjänster, slutlig version av den 10 juli 2000.

2) Övervakning av JAMA:s åtagande rörande minskning av koldioxidutsläpp från personbilar (1995-1999) samt gemensamma rapporten från organisationen för de japanska biltillverkarna och kommissionens tjänster, slutlig version av den 11 juli 2000.

3) Övervakning av KAMA:s åtagande rörande minskning av koldioxidutsläpp från personbilar (1995-1999), gemensamma rapporten från organisationen för de koreanska biltillverkarna och kommissionens tjänster, slutlig version av den 11 juli 2000.

Bilagorna är bara tillgängliga på engelska