EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 08.11.2001
KOM(2001) 643 slutlig

KOMMISSIONENS MEDDELANDE TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

om genomförande av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från bilar
Andra årliga rapporten om strategins effektivitet (rapporteringsår 2000)

[SEC(2001) 1722]

KOMMISSIONENS MEDDELANDE TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

om genomförande av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från bilar
Andra årliga rapporten om strategins effektivitet (rapporteringsår 2000)

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 skall granskas från år 1995 och framåt.

Strategin baseras på följande tre huvudåtgärder:

1. Åtagande från bilindustrin om förbättrad bränsleekonomi med målet att uppnå ett genomsnittligt specifikt koldioxidutsläpp på 140 g/km för nya personbilar år 2008-9[3].

2. Bränsleekonomimärkning av bilar[4] 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.

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.

Dessa åtgärder kompletteras med forskning.

Rådet uppmanade kommissionen att regelbundet rapportera om hur strategin fungerar[6]. För att fastställa en detaljerad och öppen övervakning lämnar kommissionen årligen in rapporter, vilket innebär att man samtidigt uppfyller rådets rapporteringskrav[7]. Europaparlamentet kommer också att informeras.

Den första rapporten[8] för rapporteringsperioden 1995 till 1999 omfattade i huvudsak de framsteg som gjorts i fråga om bilindustrins åtaganden. Denna andra rapport behandlar mer ingående andra delar av strategin, t.ex. kraven i direktiv 1999/94/EG och beslut 1753/2000/EG[9], i synnerhet med tanke på rapporteringskraven i artikel 9 i beslutet.

---

1 KOM (95) 689 slutlig.
2 Rådets slutsatser av den 25 juni 1996.
3 Organisationerna kommer dessutom att år 2003-4 utvärdera möjligheterna till ytterligare förbättringar av bränsleeffektiviteten i syfte att närma sig målet om ett koldioxidutsläpp på 120 g/km till år 2012.
4 Direktiv 1999/94/EG om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar.
5 Rådets slutsatser av den 6 oktober 1999.
6 Rådets slutsats av den 25 juni 1996.
7 Rådets slutsatser av den 6 oktober 1998 och den 6 oktober 1999.
8 KOM(2000) 615 slutlig av den 4 oktober 2000.
9 Rådets och Europaparlamentets beslut 1753/2000/EG om fastställande av ett system för att övervaka de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar.

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

Åtaganden har gjorts av den europeiska bilindustrin (*European Automobile Manufacturers Association – ACEA*[11])[12], den japanska (*Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA*[13]) och den koreanska (*Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA*[14])[15]. Kommissionen har erkänt framstegen i åtagandena[16]. 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[17].

ACEA och JAMA har dessutom förbundit sig att på EU-marknaden senast år 2000 införa modeller som släpper ut 120 g koldioxid/km eller mindre. KAMA kommer att följa deras exempel så snart som möjligt.

Åtagandena övervakas genom ett effektiv, öppet och rättvist övervakningssystem. För det syftet utarbetas gemensamma rapporter av kommissionen och var och en av organisationerna varje år. De godkänns mellan parterna och bifogas därefter kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet (se bilagorna). Hittills har organisationerna själva bidragit med underliggande uppgifter. Dessa uppgifter 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 bli möjligt att använda officiella uppgifter om utsläpp[18].

De viktigaste resultaten för rapportperioden 1995-2000 är följande:

---

10 Information om gemenskapens strategi finns även på följande webbsida: http://europa.eu.int/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 (98) 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 (99) 446 slutlig.

16 Rekommendationerna 1999/125/EG, 2000/303/Ecand 2000/304/EG.

17 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. Dessa målområden är vägledande och innebär inget som helst åtagande.

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.

- Under år 2000 minskade alla organisationer de genomsnittliga koldioxidutsläppen ytterligare från de bilar som såldes på EU-marknaden. ACEA och JAMA uppnådde det året den hittills högsta minskningstakten: ACEA uppnådde en minskning med 2,9 %, JAMA:s siffra var 2,4 % och KAMA orkade med 1,5 %. Dieselbilar uppvisar en kraftigt förbättrad bränsleekonomi jämfört med bensinbilar (se tabell 1). I JAMA:s och KAMA:s fall är utsläppen av koldioxid från dieselbilar märkbart högre än från bensinbilar eftersom dieselmotorerna ofta driver fordon som är avsevärt tyngre än de bensindrivna varianterna.

ACEA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**Förändring: 1995-2000**
	CO2 (g/km)	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	
Bensin	**188**	**186**	**183**	**182**	**180**	**177**	**-5,9%**
Diesel	**176**	**174**	**172**	**167**	**161**	**157**	**-10,8%**
Alla (1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**-8,6%**

JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**Förändring: 1995-2000**
	CO2 (g/km)	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	
Bensin	**191**	**187**	**184**	**184**	**181**	**177**	**-7,3%**
Diesel	**239**	**238**	**222**	**221**	**221**	**213**	**-10,9%**
Alla (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**-6,6%**

KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**Förändring: 1995-2000 (%)**
	CO2 (g/km)	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	
Bensin	**195**	**197**	**201**	**198**	**189**	**185**	**-5,1%**
Diesel	**309**	**274**	**246**	**248**	**253**	**245**	**-20,7%**
Alla (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**-3,0%**

EU 15 (2)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**Förändring: 1995-2000 (%)**
	CO2 (g/km)	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	**CO2 (g/km)**	
Bensin	**189**	**186**	**184**	**182**	**180**	**178**	**-5,8%**
Diesel	**179**	**178**	**175**	**171**	**165**	**163**	**-8,9%**
Alla (1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**-7,5%**

(1) Endast bensin och diesel: övriga bränslen och andra fordon som inte är statistiskt säkerställda beräknas inte påverka dessa genomsnittsvärden i någon större utsträckning.
(2) Antalet nya personbilar som säljs inom EU av tillverkare som inte omfattas av åtagandet påverkar inte EU-genomsnittet i någon större utsträckning.
(3) Siffrorna är inte justerade för den ändring av körcykeln som införs för M1-fordon under perioden 2000-2002. Med en undersökning från TNO som underlag uppskattar kommissionens tjänster att ändringen av testcykeln skulle innebära att genomsnittet skulle minska med 0,7 %, vilket skulle motsvara 1,2 gCO_2/km för EU:s medlemsstater, alla bränsletyper, om alla personbilar testades i enlighet med den nya metoden.

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

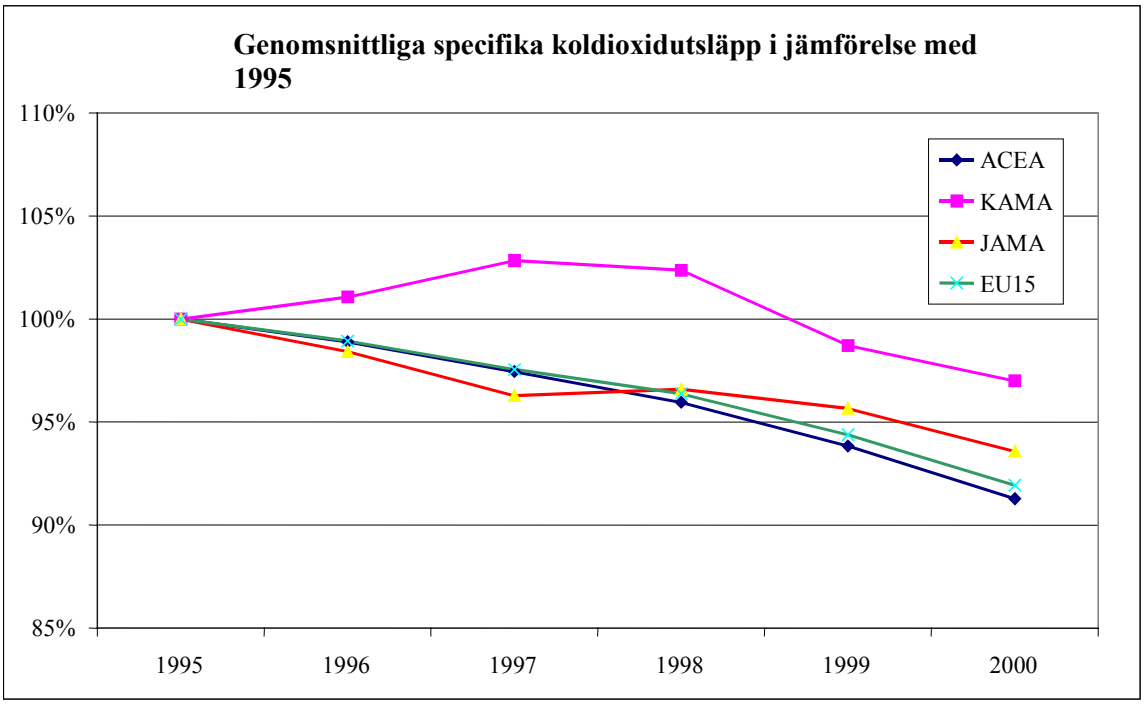
- Redan år 2000 uppnådde ACEA den övre gränsen för det uppskattade målområdet för 2003 på 165 till 170 g koldioxid/km. Inom EU minskade ACEA de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya bilmodeller till 169 g/km under år 2000 från 174 g/km under 1999 och 185 g/km under 1995. Under perioden 1995-2000 har ACEA minskat de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya bilar med 8,6 %, och trenden är att minskningen kommer att fortsätta. Sedan 1995 har de europeiska tillverkarna i genomsnitt minskat koldioxidutsläppen med 1,7 % per år[19].

- Specifika koldioxidutsläpp (g/km) från JAMA har minskat med i genomsnitt 1,3 % varje år och har fallit från 196 g/km år 1995 till 183 g/km år 2000, vilket motsvarar en minskning med 6,6 % i jämförelse med 1995. Under hela rapporteringsperioden 1995-2000 har de genomsnittliga specifika uppvisat en stadigt nedåtgående trend.

[19] Detta värde är ett aritmetiskt genomsnitt. I texten används genomgående aritmetiska genomsnitt.

- Under hela rapporteringsperioden 1995-2000 har de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från personbilar sålda av KAMA uppvisat en tämligen blygsam minskning från 197 g/km till 191 g/km. Det motsvarar en minskning med cirka 3,0 %[20] under rapporteringsperioden eller -0,6 % per år.

I figur 1 visas trenden för de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för nya personbilar för varje organisation och för Europeiska unionen.

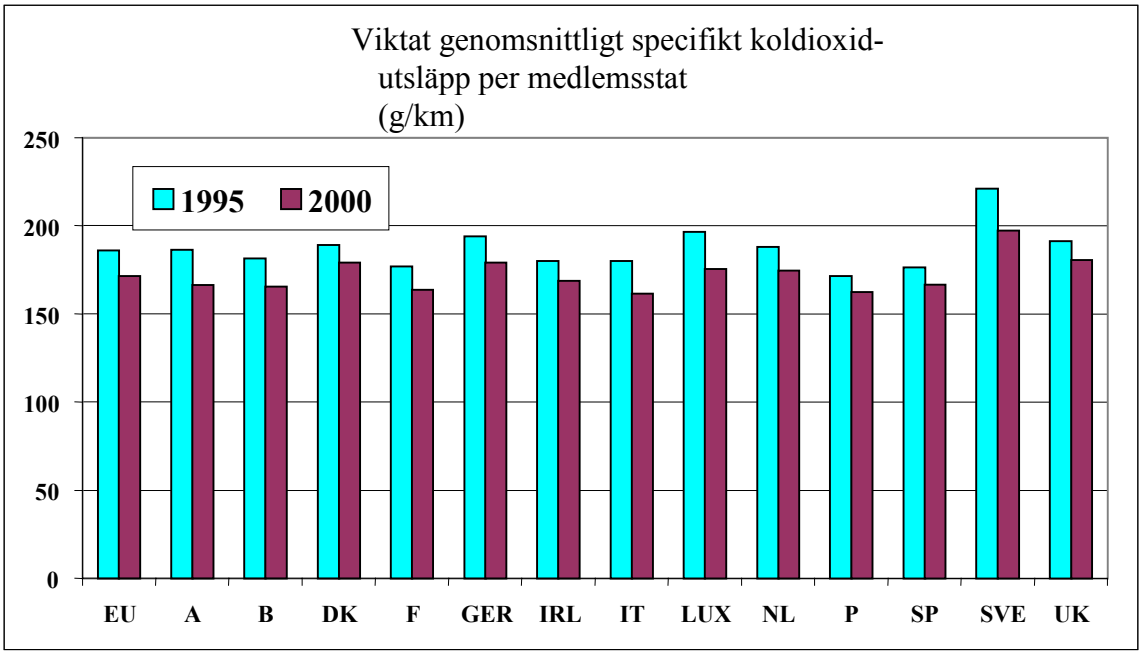


Figur 1: Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från nya personbilar i jämförelse med 1995, för varje organisation och för Europeiska unionen

Om man antar att JAMA och KAMA fortsätter att minska utsläppen med i genomsnitt samma takt som under år 2000, skulle JAMA uppnå det uppskattade målområdet, medan KAMA skulle hamna betydligt över det. Kommissionens förhoppning är att KAMA kommer att öka sina ansträngningar och därigenom komma i kapp de andra organisationerna under de kommande åren.

Under år 2000 minskade de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar i samtliga medlemsstater (se figur 1). I vissa medlemsstater ökade de specifika koldioxidutsläppen från enskilda organisationer, exempelvis i Portugal (KAMA och JAMA), i Spanien (JAMA) och i Frankrike och Tyskland (KAMA). Detta påverkar inte på något vis åtagandena, men det visar att trenderna för enskilda organisationer kan skilja sig betydligt mellan medlemsstaterna.

[20] Nedgången från 197 g CO_2/km till 191 g CO_2/km innebär en minskning med 3,2 %; skillnaden beror på avrundning.



Figur 2: Genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya personbilar i EU och i medlemsstaterna under 1995 och 2000 (viktade genomsnitt baserade på uppgifter från de tre organisationerna för diesel- och bensinfordon)[21]

För att klara slutmålet på 140 g/km krävs ytterligare insatser och den årliga minskningstakten måste ökas (i genomsnitt måste minskningstakten vara ungefär två procent per år under hela övervakningsperioden; under 1995-2000 låg ACEA:s genomsnitt på cirka 1,7 procent per år, JAMA:s på 1,3 procent per år och KAMA:s på 0,6 procent per år). I åtagandena räknar man dock med att organisationerna kommer att öka minskningstakten i fråga om koldioxidutsläpp.

Samtliga organisationer har i sina åtaganden förklarat att de kommer att uppnå slutmålet främst genom teknisk utveckling och de ändringar av marknaden denna utveckling medför. De minskningar som hittills uppnåtts beror främst på tekniska framsteg (i synnerhet införandet av HDI-motorer (direktinsprutade dieselmotorer)), i mindre utsträckning införandet av GDI-motorer (direktinsprutade bensinmotorer), CVT-transmissioner (steglös kraftöverföring) och minibilar, samt på andra åtgärder[22].

Dessutom introducerade både ACEA och i viss mån JAMA personbilar som släpper ut mindre koldioxid än 120 g/km. Därigenom uppfyllde de en viktig del av sina åtaganden. KAMA saknar fortfarande sådana modeller, men har förbundit sig att ta fram sådana så snart som möjligt. Konsumenterna kan för närvarande välja mellan fler än 22 modeller som klarar utsläppsgränsen på 120 g/km.

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

---

21 Siffran för EU omfattar inte uppgifter för Grekland och Finland eftersom uppgifterna från dessa länder är otillräckliga.

22 I de tre "gemensamma rapporterna" detaljbehandlas inte frågan om de åtgärder som vidtagits eftersom de kommer att studeras närmare vid tillämpningen av beslut 1753/2000/EG. I det beslutet fastställs att kommissionen skall rapportera till rådet och Europaparlamentet senast år 2003-4 och 2008-9 i fråga om de minskningar som kommit till stånd genom tekniska och andra åtgärder.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Förändring 1995-2000 (%) (2)
Bensin	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%
Totalt antal personbilar	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	Förändring 1995-2000 (%) (2)
Bensin	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%
Totalt antal personbilar	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	Förändring 1995-2000 (%) (2)
Bensin	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%
Totalt antal personbilar	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	190,6%

EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Förändring 1995-2000 (%) (2)
Bensin	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%
Totalt antal personbilar(3)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	23,5%

(1)Antalet nya personbilar som säljs inom EU av tillverkare som inte omfattas av åtagandet påverkar inte EU-genomsnittet i någon större utsträckning.
(2) Förändringen under perioden 1995 till 2000 i fråga om bensin- och dieseldrivna bilar motsvarar förändringen i den absoluta andelen av varje bränsletyp för totala antalet registreringar. Förändringen för totala antalet personbilar. Förändringen för det totala antalet bilar utgörs av plus eller minus när det gäller nyregistreringar. Förändringen av totalt antal personbilar motsvarar tillväxten inom EU av antalet nyregistreringar under perioden.
(3) Det totala antalet omfattar även statistiskt ej säkerställda fordon och fordon som drivs med "andra bränslen".

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 motverkas genom införandet av direktinsprutade bensinmotorer. Den ökande andelen dieselbilar bland nyregistreringarna kan emellertid ge upphov till oro i fråga om partikelutsläpp[23].

Med tanke på de antaganden som ligger till grund för åtagandena ville organisationerna rikta uppmärksamheten på frågor som rör skatter och andra åtgärder på lagstiftningsområdet.

- När det gäller skatter uttryckte en organisation oro över vissa länders (t.ex. Nederländernas, Förenade kungarikets och Sveriges) straffbeskattning av dieselbilar.

- Organisationerna understryker frågan om tillgänglighet till bränslen som gör det möjligt att tillämpa den teknik som krävs för att uppnå ACEA:s utsläppsmål. Det är ett välkänt faktum

[23] I december 2000 uppmanade rådet kommissionen att "*...fortsätta ansträngningarna att kraftigt minska utsläppen av nano-partiklar och att i synnerhet ta fram en ny mätmetod för privatbilar samt lätta och tunga fordon med beaktande av resultaten från färska studier om hälsoeffekter från utsläpp av nano-partiklar…" ("….make continued efforts to significantly reduce nano-particulate emissions, and in particular devise a new measuring procedure for private cars, light duty vehicles and heavy duty vehicles taking into account the results of recent studies into the health effects of nano-particulate emissions...”).* Rådets slutsats av den 18-19 december 2000.

att bilindustrin fäster stor vikt vid tillgängligheten till lågsvavliga bränslen[24]. Kommissionen lade fram ett förslag till ändring av direktiv 98/70 för att minska svavelhalten i bränslen[25].

- Bilindustrin betonar åter att direktivet om uttjänta fordon[26] kommer att försämra bilars bränsleeffektivitet, eftersom det enligt industrin kan begränsa användningen av lätta material och viss typ av teknik. Kommissionen tror att direktivet om uttjänta fordon varken 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. KAMA:s farhågor gäller i synnerhet den kraftigt försenade omstruktureringen av vissa av KAMA:s medlemsföretag och den verkan det eventuellt har på minskningen av koldioxidutsläppen. Det ekonomiska läget för den ekonomiska bilindustrin har dock ljusnat tack vare att den koreanska ekonomin återhämtar sig snabbt. Dessutom är det troligt att omstruktureringen av branschen innebär att dess konkurrenskraft ökar. KAMA betonar också att vi bara befinner oss i den första fullständiga rapporteringsperioden efter deras åtagande och att betydande resultat kommer längre fram. Man får inte heller glömma bort att KAMA från början låg efter både ACEA och JAMA när det gäller teknisk utveckling.

III. GENOMFÖRANDE AV BESLUT 1753/2000/EG

Det så kallade "övervakningsbeslutet" trädde i kraft den 30 augusti 2000. De uppgifter som samlats in i enlighet med detta beslut kommer att användas av kommissionens tjänster för att övervaka de frivilliga åtagandena mellan kommissionen och bilindustrin att minska koldioxidutsläppen från motorfordon.

I enlighet med artikel 5 i beslutet skall medlemsstaterna utse en behörig myndighet som skall ansvara för insamling och spridning av övervakningsinformationen. Enligt artikel 6 i beslutet är medlemsstaterna skyldiga att rapportera till kommissionen om hur de tänker genomföra bestämmelserna i det här beslutet. Dessa bägge uppgifter måste vara klara före den 2 mars 2001. Enligt artikel 4 i beslutet skall medlemsstaterna dessutom inkomma med uppgifter om specifika koldioxidutsläpp från nya personbilar senast den 1 juli 2001.

---

24 Organisationerna gjorde sina åtaganden på basis av bränslekvalitetskraven i direktiv 98/70/EG, trots att de förväntar sig att bättre bränslekvaliteter kan finnas på marknaden i framtiden. 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.

25 Se KOM(2001) 241 slutlig av den 11 maj 2001. Mot bakgrund av detta förslags återverkningar på åtagande skrev kommissionen "*...Hur dessa bränslen inverkar på målet om 140 g CO2/km kommer därför att beaktas i den gemensamma övervakningsmekanismen. Den tillgång till svavelfria bränslen som följer av detta direktiv kommer även att ge kommissionen en bas för att tillsammans med biltillverkarna utforska om ytterligare åtaganden kan göras i syfte att uppnå gemenskapens mål om 120 g/km för den nya bilparkens genomsnittliga CO2-utsläpp när de nuvarande miljöåtagandena revideras 2003...*".

26 Direktiv 2000/53/EG.

I slutet av september 2001 hade åtta medlemsstater uppfyllt kraven i artiklarna 5 och (delvis) i artikel 6, och sju medlemsstater hade uppfyllt kraven i artikel 4. Följande medlemsstater hade inte inkommit med uppgifter: Belgien, Grekland, Irland, Luxemburg, Portugal, Spanien, Sverige samt Österrike. Kommissionen överväger möjligheten att inleda offentliga överträdelseförfaranden i oktober 2001. Eftersom det saknas uppgifter och eftersom vissa medlemsstater har inkommit med uppgifter för perioden efter augusti 2000 och inte för hela kalenderåret, kunde uppgifterna inte användas för övervakning av år 2000. Kommissionen har inlett en undersökning för att förbättra överföringen av uppgifter och för att hitta eventuella inkonsekvenser bland uppgifterna.

IV. GENOMFÖRANDE AV DIREKTIV 1999/94/EG

Det så kallade märkningsdirektivet antogs den 13 december 1999 och kravet på genomförande sattes till den 18 januari 2001. I slutet av september 2001 hade sju medlemsstater informerat kommissionen om att de införlivat direktivet i sina respektive nationella lagstiftningar. Belgien, Frankrike, Förenade kungariket, Grekland, Italien, Portugal, Spanien och Tyskland hade inte införlivat direktivet. Kommissionen har skickat motiverade yttranden till de flesta av dessa medlemsstater.

I augusti 2001 publicerade kommissionen sitt beslut om rapporteringsformatet som nämns i artikel 9. Formatet utarbetades tillsammans med medlemsstaterna i den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 10 i direktivet[27].

Kommissionens tjänster var tvungna att överge sitt projekt att inrätta en egen Internet-sida om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från personbilar som säljs inom EU. Det är bara biltillverkarna själva som kan tillhandahålla pålitliga och konsekventa uppgifter för en sådan sida. De flesta av tillverkarna föredrog dock att samarbeta på nationell nivå och fann inga fördelar med att inrätta en gemenskapssida på Internet. Kommissionen stöder nu inrättandet av sådana sidor i flera länder inom CLASE-projektet[28]. Vissa medlemsstater har redan inrättat en sådan hemsida. Länkar till dessa sidor finns på kommissionens Internet-sidor om genomförandet av bil- och koldioxidstrategin[29].

Som svar på ett av kraven i artikel 9 i direktivet lade kommissionen i juli 2001 fram en undersökning om "Fastställande av rekommendationer för att möjliggöra tillämpningen av principerna om bestämmelserna om marknadsföringsmaterial i fråga om andra media och annat materiel". Med resultaten från undersökningen som underlag planerar kommissionen att lägga fram ett förslag till den kommitté som inrättats enligt artikel 10,

V. SKATTEMÄSSIGA ÅTGÄRDER

Kommissionen har inlett ett arbete om åtgärder på skatteområdet för nya personbilar med särskild inriktning på inregistrerings- och vägskatter. Som hjälp i arbetet har det inrättats en "Expertgrupp om skattemässiga åtgärder". Expertgruppens övergripande mål består av att bistå kommissionen när den skall ta fram skatteförslag för att minska koldioxidutsläpp från

---

27 Kommissionens beslut C2001/1883 av den 10 augusti 2001.

28 Projektet "Car Labelling Saves Energy" är en del av projektet "Ecodriving, Labelling, Benchmarking" som generaldirektoratet för transport och energi driver. Det förstnämnda projektet har som mål att inrätta informationsdatabaser, driva kampanjer och utvärdera vilken inverkan märkning av bilars bränsleförbrukning har.

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

personbilar. Arbetet skall ske i samarbete med samtliga relevanta intressenter, exempelvis representanter från kommissionen, medlemsstaterna, näringslivet och från icke-statliga organisationer. För närvarande utför kommissionen i samarbete med medlemsstaterna nödvändiga bakgrundsundersökningar. Preliminära resultat visar att ytterligare kraftigare koldioxidminskningar kan uppnås med hjälp av differentierade fordonsskatter som gynnar köp av och körning med bränsleeffektiva personbilar. Slutresultaten av detta arbete kommer att infogas i kommissionens meddelande om fordonsbeskattning som beräknas vara klart i februari 2002.

Man kan notera att flera medlemsstater (t.ex. Österrike och Förenade kungariket) mellan åren 1995 och 2000 ändrade sina nationella skattesystem så att det skulle tas hänsyn till specifika bränsleeffektiva delar, medan andra (Danmark, Tyskland, Nederländerna, Sverige, Irland och Luxemburg) har infört särskilda skattemässiga åtgärder för antingen mycket bränslesnåla fordon eller för elbilar/hybridbilar. De verkningar ändringarna i de nationella beskattningssystemen får för personbilar kommer att finnas med i rapporten "Major 2003 Review"[30].

VI. ÖVRIGA RELATERADE ÅTGÄRDER

a) I fråga om utsläppsvärden för koldioxid för alternativa bränslen (andra än gasol och naturgas, som redan ingår i typgodkännandesystemet), planerar kommissionen ett utkast till ändring av direktiv 80/1268/EEG så att även etanoldrivna fordon omfattas. På FN-ECE-nivå håller en tillfällig grupp med ansvar för de lagstiftningsmässiga frågor som är förknippade med hybridfordon att inrättas.

b) Kommissionens tjänster förbereder ett förslag om att utvidga räckvidden för direktiv 80/1268/EEG så att det även omfattar lätta nyttofordon (kategori N1)[31], och som förväntas antas av kommissionen i september 2000. I augusti 2001 utlyste kommissionen en ansökningsomgång som rör en undersökning om "Förberedelser för åtgärder för att minska koldioxidutsläppen från fordon i klass N1" för att undersöka möjligheterna att minska koldioxidutsläppen från denna fordonskategori.

VII. SLUTSATSER

Genomförandet av gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläpp från personbilar och förbättra bränsleekonomin har generellt sett varit framgångsrikt. Bilindustrins åtaganden befinner sig i genomförandestadiet. Av de bifogade gemensamma rapporterna framgår att ACEA och JAMA har gjort stora framsteg. ACEA uppnådde redan år 2000 den övre gränsen för det vägledande målområde som gäller för 2003. Å andra sidan måste KAMA öka sina ansträngningar högst betydligt. KAMA har meddelat att organisationen kommer att vidta kraftfulla åtgärder och att det inte råder något tvivel om att de kommer att uppnå sina åtaganden.

För att uppnå slutmålet på 140 gram koldioxid/km måste alla tre organisationer öka eller hålla sina ansträngningar på dagens nivå. Med de bifogade rapporterna som underlag finns det ingen anledning för kommissionen att anta att någon av organisationerna inte skulle lyckas uppnå sina åtaganden, även om KAMA:s prestationer måste övervakas mycket noggrant.

---

30 2004 för KAMA.

31 Se KOM(2001) …

Det är viktigt att gemenskapen fortsätter sitt arbete med skattemässiga åtgärder för att uppnå sitt mål på 120 gram koldioxid/km. Kommissionens meddelande om fordonsbeskattning, som enligt planerna skall läggas fram i februari 2002, kommer att innehålla olika förslag på hur fordonsbeskattning som tar hänsyn till bränsleeffektivitet kan utformas.

Flera medlemsstater ligger efter i tidsschemat när det gäller att genomföra direktiv 1999/94 och beslut 1753/2000. Det är nödvändigt att medlemsstaterna påskyndar genomförandet av dessa rättsakter för att undvika negativa bakslag när det gäller genomförandet och övervakningen av strategin.

BILAGA (SEK(2001) 1722)

1) Övervakning av ACEA:s åtagande rörande minskning av koldioxidutsläpp från personbilar (2000) samt gemensamma rapporten från organisationen för de europeiska biltillverkarna och kommissionens tjänster, slutlig version av den 13 juli 2001.

2) Övervakning av JAMA:s åtagande rörande minskning av koldioxidutsläpp från personbilar (2000) samt gemensamma rapporten från organisationen för de japanska biltillverkarna och kommissionens tjänster, slutlig version av den 13 juli 2001.

3) Övervakning av KAMA:s åtagande rörande minskning av koldioxidutsläpp från personbilar (2000), gemensamma rapporten från organisationen för de koreanska biltillverkarna och kommissionens tjänster, slutlig version av den 13 juli 2001.

Bilagorna finns endast på engelska.