EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 9.12.2002
KOM(2002) 693 slutlig

KOMMISSIONENS MEDDELANDE TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

om genomförande av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från bilar
Tredje årliga rapporten om strategins effektivitet
(rapporteringsår 2001)

{SEK(2002) 1338}

1. INLEDNING

Kommissionen är i full färd med att genomföra gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläpp från personbilar och förbättra bränsleekonomin[1][2]. Strategin baseras på följande tre huvudåtgärder[3]:

(1) Åtagande från bilindustrin om förbättrad bränsleekonomi med målet att uppnå ett genomsnittligt specifikt[4] koldioxidutsläpp på högst 140 g/km för nya personbilar år 2008-2009.

(2) Bränsleekonomimärkning av bilar[5] 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.

Kommissionens årliga rapport om strategins effektivitet uppfyller även de rapporteringskrav som fastställs i artikel 9 i beslut 1753/2000/EG[6]. Dessutom tas det i denna tredje rapport för rapporteringsperioden 1995-2001 hänsyn till artikel 7 i det beslutet, i vilken det föreskrivs att det senast den 31 december 2002 skall läggas fram en rapport om genomförandet av det övervakningssystem som inrättats inom ramen för beslutet.

Kommissionen anser att en sådan rapportering kommer att göra det möjligt för alla berörda parter att på effektivast sätt följa genomförandet av gemenskapens strategi[7].

2. KORT ALLMÄN BEDÖMNING

De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från personbilar, beräknade över hela gemenskapen och med hänsyn tagen till alla åtgärder, även sådana som vidtagits på nationell nivå, sjönk under perioden 1995 till 2001 från 186 g CO_2/km till cirka 167 – 170 g CO_2/km[8]. Gemenskapens strategi för minskning av personbilars koldioxidutsläpp och öka deras bränsleeffektivitet syftar till att uppnå en genomsnittlig specifik siffra för nya, EU-registrerade fordons koldioxidutsläpp på 120 g CO_2/km till 2005, eller allra senast till 2010. Det är osannolikt att kommissionens mål på 120 g CO_2/km kommer att kunna uppnås redan

---

1 KOM (95) 689 slutlig.

2 Rådets slutsatser av den 25 juni 1996.

3 Dessa kompletteras av forskningsverksamhet.

4 Uttrycket ”specifikt” har hämtats från titeln till beslut 1753/2000/EG och används för att ange att koldioxidutsläppen uttrycks i gram per kilometer.

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

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

7 Information om gemenskapens strategi finns även på följande webbplats: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

8 Intervallet täcker alla kända potentiella osäkerhetsfaktorer. Det lägre värdet grundas på uppgifter som inkommit från organisationerna, inbegripet alla korrigeringar de lämnat in, medan det högre värdet motsvarar medlemsstaternas egna uppgifter, utan korrektur. Det högre värdet kommer att korrigeras så snart en överenskommelse om lämplig korrektionsfaktor har träffats.

2005. Men realistiskt sett kan man hoppas på att målet uppnås till 2010 om de åtgärder som krävs vidtas och alla parter gör sina insatser.

3. BILINDUSTRINS FRAMSTEG I FRÅGA OM DE ÅTAGANDEN SOM GJORTS

Åtaganden har gjorts av bilindustrin i Europa (European Automobile Manufacturers Association - ACEA[9])[10], Japan (Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA[11]) och Korea (Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA[12])[13]. I tabell 1 ges en detaljerad förteckning över de viktigaste tillverkarna/sammanslutningarna/märkena som tillordnats respektive organisation för de övervakningssiffror som anges i denna rapport.

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

* Obs! Även om Rover, inbegripet MG, inte längre formellt sett är medlem i ACEA så omfattas det av ACEA:s siffror för 2001.

Tabell 1: Förteckning över de viktigaste tillverkarna/organisationerna/märkena som tillordnats respektive organisation för de övervakningssiffror som anges i denna rapport.

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

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

(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.

---

9 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.

10 KOM (98) 495 slutlig.

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

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

13 KOM (99) 446 slutlig.

Dessutom fastställs ”uppskattade målområden” för genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya bilar för år 2003/2004[14]. Slutligen har alla organisationer åtagit sig att under 2003 (ACEA och JAMA) eller 2004 (KAMA) se över sin potential för ytterligare koldioxidminskningar, i syfte att närma sig gemenskapens mål på 120 g koldioxid/km till år 2012.

Åtagandena omfattas av ett effektivt och öppet övervakningssystem[15]. Därför utarbetas det varje år gemensamma rapporter för var och en av organisationerna, som godkänns av alla parter. Dessa offentliggörs parallellt med detta meddelande, som ett SEK-dokument (se bilagan). Eftersom det officiella EU-systemet för mätning av koldioxid inte var helt operationellt under 2002[16] har de olika organisationerna liksom som tidigare tillhandahållit bakgrundsuppgifterna. Organisationernas datakällor anses vara tillförlitliga.

De viktigaste resultaten för rapportperioden 1995-2001 är följande:

- Under det senast året har alla organisationer minskat de specifika koldioxidutsläppen från sina respektive bilar som sålts på EU-marknaden (ACEA med cirka 2,5 %, JAMA med cirka 2,2 % och KAMA med cirka 2,6 %[17]). Dieselbilar uppvisar en kraftigt förbättrad bränsleekonomi jämfört med bensinbilar (se tabell 2).

- ACEA visar goda framsteg, medan JAMA:s siffror kan sägas vara tillfredsställande. Båda kan sägas ligga i takt med utvecklingen (se figur 1). Redan under rapporteringsperioden 2000 uppnådde ACEA det genomsnittliga etappmålet för 2003, och ligger nu i undre delen av det intervallet. Om JAMA i genomsnitt kan fortsätta med den minskningstakt som uppnåddes under 2001 skulle man åtminstone kunna uppnå etappmålet för 2003, dvs. 175 g/km.

- KAMA har gjort otillfredsställande framsteg, men lyckades under 2001 uppnå den högsta minskningstakten hittills. Det finns en konkret risk för att KAMA inte kommer att kunna nå etappmålsintervallet för 2004. Detta skulle kunna hota hela initiativet[18]. KAMA skyller de bristande framgångarna främst på den koreanska bilindustrins ekonomiska situation, där omstrukturering spelar en stor roll. Dessutom hävdar man att deras teknik från början låg långt efter, och att det därför kommer att

---

14 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.

15 Öppenheten för 2001 års siffror lider en aning av att organisationerna och kommissionen ännu inte kunnat enas om vilken korrektionsfaktor som bör användas för den ändring av testförfarandena som nyligen genomförts. I åtagandena fastställs det att koldioxidutsläppen från nya bilar skall mätas i enlighet med direktiv 93/116/EG, som är utgångspunkten för de framtida målen, lika väl som för de historiska övervakningsdata som anges i denna rapport. Sedan åtagandena fastställts har metoden för mätning av koldioxidutsläpp vid det obligatoriska typgodkännandet ändrats genom direktiv 99/100/EG. En principiell ändring (som införs under perioden 2000-2003 för fordon i kategori M1) berör körcykeln, där de inledande 40 sekunderna ouppmätt tomgångskörning före testet utgår. Normalt sett leder en sådan ändring till att de uppmätta koldioxidutsläppen ökar. Därför behövs en korrektionsfaktor för de uppmätta koldioxidvärdena för sådana fordon, så att de anpassas till förfarandet enligt 93/116/EG.

16 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.

17 Alla procentsiffror bygger på organisationernas korrigerade uppgifter. De slutliga siffrorna kommer att vara något lägre.

18 Det bör påminnas om att rådet har uppmanat kommissionen att omgående lägga fram förslag (bland annat till rättsakter) om det vid övervakningen och efter samråd med organisationerna skulle visa sig att en eller flera av organisationerna inte kommer att efterleva de åtaganden som gjorts (rådets slutsatser, oktober 1999).

ta längre tid att uppnå de högre minskningssiffrorna. Men under det senaste året har åtminstone delar av den koreanska industrin visat god lönsamhet, den koreanska ekonomin håller på att återhämta sig mycket snabbt, och omstruktureringen är på väg in i ett stabilare skede. Därför förväntar sig kommissionen att KAMA kommer i kapp under de närmaste åren. KAMA har bekräftat sitt åtagande att uppfylla kraven.

- I syfte att kunna uppnå det slutgiltiga målet på 140 g/km krävs ytterligare insatser, eftersom den genomsnittliga årliga minskningstakten måste ökas för alla tre organisationer. I genomsnitt måste den ligga kring 2 %, eller cirka 4 g/km och år. Under rapporteringsperioden 1995–2001 låg ACEA:s genomsnitt på cirka 1,9 procent per år, JAMA:s på 1,5 procent per år och KAMA:s på 0,9 procent per år[19]. Redan från början förutsåg man dock att de genomsnittliga minskningssiffrorna skulle öka under senare år.

Den 30 april 2002 meddelade ACEA kommissionen att tillverkaren Rover, som ursprungligen omfattats av åtagandena, eftersom den ingick i BMW, inte längre är medlem i ACEA. Under 1995, åtagandets referensår, sålde Rover ungefär 300 000 personbilar i EU. Försäljningen har minskat och låg 2001 kring 130 000 enheter. Eftersom detta är första gången som ett medlemskap har ändrats efter det att åtagandena gjorts håller kommissionen på att granska ärendet mycket noga, både ur rättslig och konkurrensmässig synpunkt. Kommissionen kommer att göra vad den kan för att se till att ändringar av medlemskap inte får negativa inverkningar vare sig på åtagandenas integritet eller på konkurrensen mellan organisationerna. Siffrorna i detta meddelande omfattar fortfarande Rover.

[19] Alla procenttal bygger på organisationernas korrigerade uppgifter. De slutliga siffrorna kommer att vara något lägre.

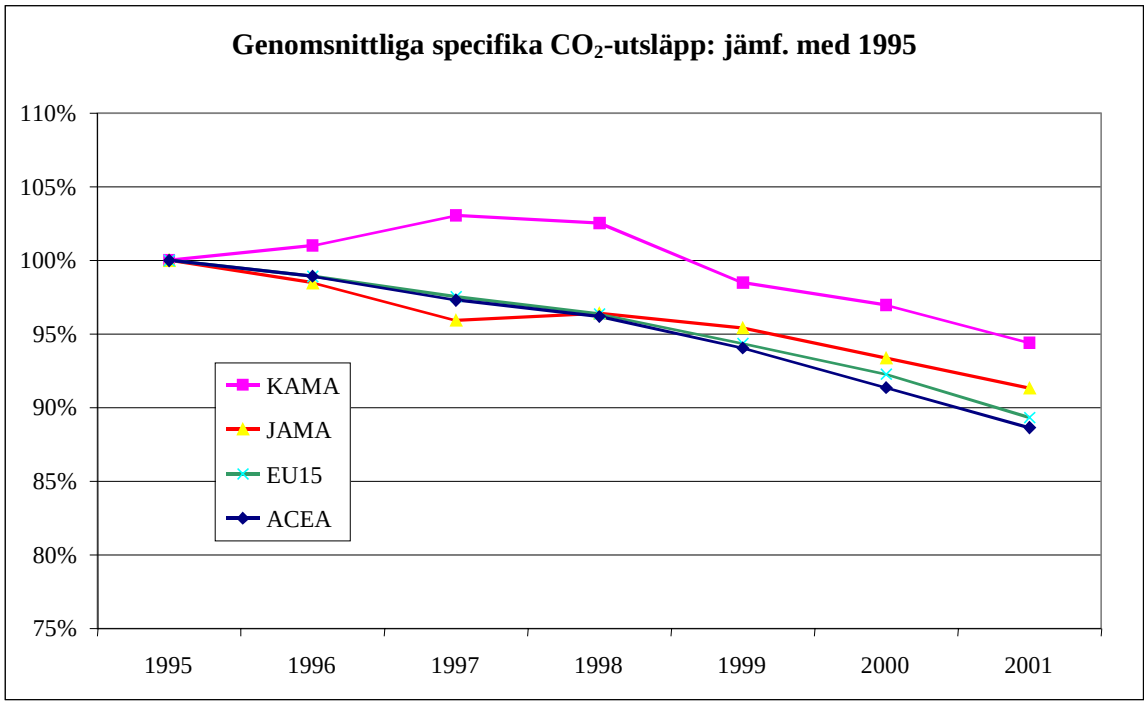
ACEA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Förändring 95/01 (4)**
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	(%)
Bensin	188	186	183	182	180	177	172/174	-8,5/-7,4
Diesel	176	174	172	167	161	157	153/154	-13,1/-12,5
Alla bränslen (1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**164/166**	**-11,4/-10,3**
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Förändring 95/01 (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)	(%)
Bensin	191	187	184	184	181	177	175	-8,4
Diesel	239	235	222	221	221	213	200	-16,3
Alla bränslen (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**179**	**-8,7**
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Förändring 95/01 (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)	(%)
Bensin	195	197	201	198	189	185	179/180	-8,2/-7,7
Diesel	309	274	246	248	253	245	234/236	-24,3/-23,6
Alla bränslen (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**186/188**	**-5,6/-4,6**
EU-15 (2)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Förändring 95/01 (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)	(%)
Bensin	189	186	184	182	180	178	173/174	-8,3/-7,8
Diesel	179	178	175	171	165	163	156/157	-12,7/-12,2
Alla bränslen (1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**167/168**	**-10,4/-9,9**

Tabell 2: Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från nya personbilar per bränsletyp, för varje organisation och för Europeiska unionen

(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 åtagandena påverkar inte EU-genomsnittet i någon större utsträckning
(3) Siffrorna är inte justerade för ändringen i körcykeln.
(4) Den första siffran grundas på organisationens uppgifter, den andra är okorrigerad[20]. Procentsatser beräknas utgående från värden för koldioxidutsläppen som avrundats till hela tal.

[20] I december 1999 gav kommissionen TNO i uppdrag att genomföra en undersökning för att få ett opartiskt expertutlåtande om korrektionsfaktorn. ACEA och JAMA tillhandahöll testdata (som dock inte är representativa för organisationernas fordonsparker på EU-marknaden eftersom samtliga uppgifter som lämnades in kom från stora fordon som är mer beroende av förändringarna i testcykeln), och TNO tillförde egna uppgifter. Utgående från dessa uppgifter, och med beaktande av organisationernas kommentarer om uppgifternas representativitet, beräknade TNO en korrektionsfaktor med hjälp av statistiska standardmetoder. Men organisationerna vill inte godta den beräknade korrektionsfaktorn. Därför kunde ingen allmänt godtagen korrektionsfaktor tillämpas för åren 2000 och 2001. Uppskattningarna av cykelförändringens inverkan varierar mellan 0,7 % (kommissionens beräkningar utgående från opartisk sakkunskap) och 1,2 % (ACEA). Det går dock inte att exakt fastställs den korrektionsfaktor som tillämpas

Det bör påpekas att de koldioxidsiffror som anges i denna rapport visar effekterna av alla koldioxidrelaterade åtgärder som vidtagits i gemenskapen. I artikel 10 i beslut 1753/2000/EG fastställs det att kommissionen till rådet och Europaparlamentet senast år till årsskiftena 2003-4 och 2008-9 skall rapportera de minskningar som kommit till stånd genom tekniska och andra åtgärder. Under 2002 beställde kommissionen en undersökning som skall belysa denna fråga i detalj.



Alla uppgifter grundas på data som lämnats in och korrigerats av organisationerna

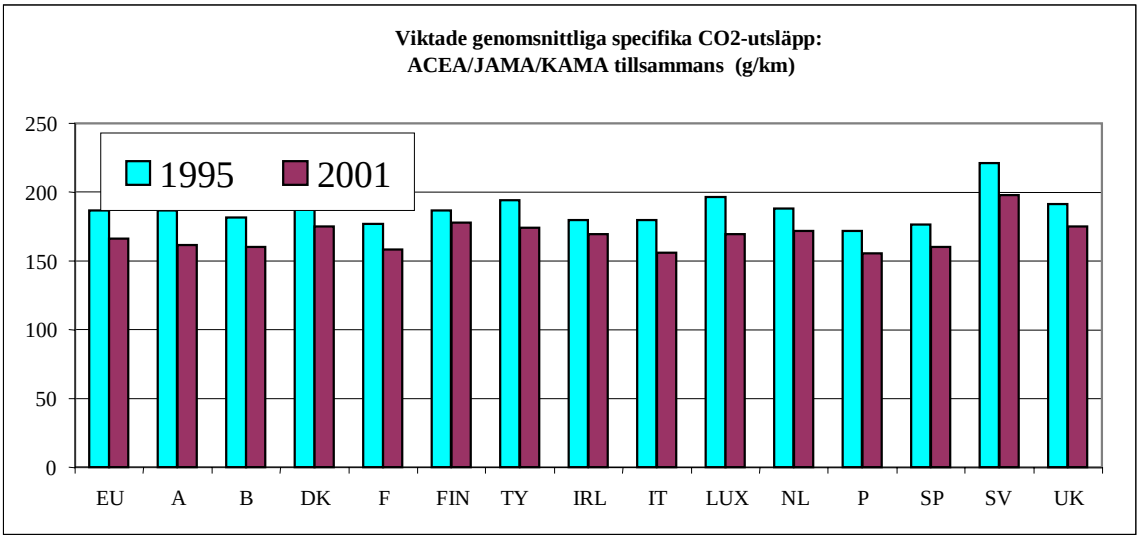
Figur 1: Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från nya personbilar i jämförelse med 1995, för varje organisation och för Europeiska unionen

Globalt sett var de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar registrerade under 2001 lägre än under 1995 och mellanliggande år, i alla medlemsstater (se figur 2). Det bör dock påpekas att de specifika koldioxidutsläppen för enskilda organisationer ökade i vissa medlemsstater, t.ex. ökade KAMA:s utsläpp i Frankrike, Tyskland, Irland, Portugal och

---

för närvarande, eftersom det inte är känt vilken andel personbilar som testas under den nya cykeln. För 2001 lämnade ACEA och KAMA korrigerade siffror. ACEA förklarade att man utgår ifrån att minst 90 % av alla fordon under 2 500 kg testades enligt den nya cykeln under 2001. Man beräknade att 90 % av en korrektionsfaktor på 1,2 motsvarar 1 %, och uppmanade AAA att i snitt dra av 1 % från de siffror som under 2001 samlats in för M1-fordon med en vikt på högst 2 500 kg. KAMA hävdade att man lyckats fastställa det exakta antalet KAMA-fordon som testats enligt det nya förfarandet. En korrektionsfaktor på 1 % tillämpades på dessa fordon. JAMA tillämpade ingen korrektionsfaktor. I de gemensamma rapporterna för ACEA och KAMA anger kommissionen att man inte kan gå med på de korrektioner som gjorts, eftersom korrektionsfaktorn borde vara 0.7 % i stället för 1,2 % (eller 1,0 % som KAMA hävdar), och eftersom man måste känna till det exakta antalet fordon som testats i enlighet med det nya testförfarandet. Kommissionen anser att nyregistrerade fordons koldioxidutsläpp bör minskas med en lämplig korrektionsfaktor som bör överenskommas, och att denna bör tillämpas från och med nästa år. Så länge ingen överenskommelse träffats bör ingen korrektionsfaktor tillämpas. I juli 2002 beslutades det på övervakningsgruppnivå att man måste finna en lösning snabbt. Det bör påpekas att skillnaderna mellan de olika korrektionsfaktorerna hade ytterst små effekter under 2001.

Sverige. Detta är inte i strid med åtagandena. Det visar däremot att de enskilda organisationernas utvecklingstendenser kan variera kraftigt i de olika medlemsstaterna.



Alla uppgifter grundas på data som lämnats in och korrigerats av organisationerna

Figur 2: Genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya personbilar i EU och i medlemsstaterna under 1995 och 2001 (viktade genomsnitt baserade på uppgifter från de tre organisationerna för diesel- och bensinfordon)[21]

Samtliga organisationer ökade ytterligare andelen dieselbilar i sina respektive försäljningspaket under rapportperioden (se tabell 3). Detta kunde förutses på kort sikt. Det var uppenbart att organisationerna inte skulle kunna uppnå målet för årsskiftet 2008-9 enbart genom att öka dieselandelen, utan att det också krävs teknisk utveckling och sådana marknadsförändringar som följer av denna utveckling[22]. I detta sammanhang är det viktigt att komma ihåg att rådet uppmanade kommissionen att fortsätta att sträva efter en avsevärd minskning av nanopartikelutsläppen och att bland annat utarbeta en ny mätmetod för personbilar, lätta yrkesfordon och tunga lastbilar, utgående från resultaten av aktuella undersökningar om hälsoeffekterna av nanopartikelutsläpp[23], och att ACEA nyligen pekade på osäkerhetsfaktorer i samband med införandet av teknik för direktinsprutade bensinmotorer. Denna teknik förväntades vända den kraftiga tendensen mot dieseldrivna personbilar.

---

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

22 Den komplicerade frågan om marknadsförändringar tas inte upp i de tre ”gemensamma rapporterna”.

23 Rådets slutsatser av den 18-19 december 2000.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Förändring '95-01' (2)
Bensin	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	-15,2%
Diesel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	15,3%
Alla bränslen	10,241,651	10,811,011	11,226,009	11,935,533	12,518,260	12,217,744	12,552,498	22,6%
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**Förändring '95-01' (2)**
Bensin	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	-3,0%
Diesel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	7,9%
Alla bränslen	1,233,975	1,342,144	1,510,818	1,666,816	1,716,048	1,667,987	1,520,643	23,2%
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**Förändring '95-01' (2)**
Bensin	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	-2,7%
Diesel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	12,3%
Alla bränslen	169,060	236,454	275,453	373,230	463,724	491,244	396,792	134,7%
EU-15 (1)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**Förändring '95-01' (2)**
Bensin	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	-13,4%
Diesel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	14,2%
Alla bränslen (3)	11,644,686	12,389,609	13,012,280	13,975,579	14,698,032	14,376,975	14,469,933	24,3%

(1)Antalet nya personbilar som säljs inom EU av tillverkare som inte omfattas av åtagandena påverkar inte EU-genomsnittet i någon större utsträckning.
(2) Förändringen under perioden 1995 till 2001 i fråga om bensin- och dieseldrivna bilar motsvarar förändringen i den absoluta andelen av varje bränsletyp för det 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 det totala antalet 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 3: Utvecklingstendenser i fråga om fordonsparken för nyregistrerade fordon på marknaden, för varje enskild organisation och för EU

Som redan nämnts har samtliga organisationer i sina åtaganden förklarat att de kommer att uppnå slutmålet främst genom teknisk utveckling och sådana ändringar av marknaden som följer av denna utveckling. De minskningar som hittills uppnåtts beror mycket riktigt 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, fordon med alternativa bränslen (AFV) eller hybridfordon (DFV). Sedan år 2000 har ACEA (och i mindre utsträckning även JAMA) infört personbilar som släpper ut högst 120 g koldioxid/km (och uppfyller därmed ett åtagande). Under 2001 sålde ACEA över 305 000 sådana fordon (nästan

en fördubbling av försäljningen, jämfört med år 2000), och JAMA sålde ungefär 5 600. KAMA har ännu inte infört sådana modeller på marknaden.

Beträffande de antaganden som ligger till grund för åtagandena har organisationerna i de gemensamma rapporterna pekat på en rad olika frågor, t.ex. teknikanpassade bränslen[24],[25] snedvridning av konkurrensen[26], främjandet av bränsleeffektiv teknik[27], direktivet om uttjänta fordon[28], nya rättsakter[29] och skatteåtgärder[30] (se tabell 4 för ytterligare detaljer).

Åtagandena tolkas lite olika av de olika organisationerna, vilket delvis beror på att man har olika syn på åtagandenas funktion i gemenskapsstrategin. Utöver åtagandena omfattar strategin, som redan nämnts, två ytterligare huvudåtgärder: konsumentinformation och skatteåtgärder som skall påverka efterfrågesidan. De tre huvudåtgärderna tillsammans skall leda till att gemenskapens mål på 120 g CO_2/km uppnås till 2005, eller senast till 2010. Åtagandena är främst inriktade på tekniska frågor samt marknadsförändringar till följd av tekniska åtgärder[31]. Dessa förväntas kunna leda till att de genomsnittliga utsläppen minskas till 140 g CO_2/km, vilket skulle ge spelrum för åtgärder inriktade på efterfrågan, så att gemenskapsmålet på 120 g CO_2 /km kan uppnås. Organisationerna accepterade avsnittet om konsumentinformation, men förväntar sig att man inte tillgriper skatteåtgärder[32], eller

---

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, där bland annat följande påpekas: ”...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 ACEA:s åtagande utgår från antagandet att gemenskapen kommer att göra allt som står i dess makt för att även framöver försöka se till att andra fordonstillverkande länder, inte minst Japan, USA och Korea, vidtar jämförbara åtgärder för koldioxidminskning, i enlighet med Kyotoprotokollets anda, så att den europeiska bilindustrin inte får konkurrensmässiga nackdelar på världsmarknaden på grund av Europas åtaganden i fråga om koldioxid.

27 Åtagandena grundas på antagandet att sådan teknik och annan effektiv teknik för koldioxidminskning i bilar sprids på marknaden utan hinder.

28 Direktiv 2000/53/EG.

29 I åtagandet föreskrivs det att man måste övervaka nya rättsakters inverkan på koldioxidutsläppen.

30 Åtagandena grundas på antagandet att dessa utgör en fullständig och tillräcklig ersättning för alla nya rättsakter som syftar till begränsning av förbrukning eller av koldioxidutsläpp, och för alla ytterligare skatteåtgärder som syftar till uppnåendet av koldioxidmålen i åtagandena. Alla skatteåtgärder, inbegripet deras mervärde för åtagandena, skall beaktas i övervakningsförfarandet, och deras potentiella effekter skall bedömas i god tro. Utöver den invändning som nämns i tabell 4 anser ACEA att skatteåtgärder potentiellt sett kan vara oförenliga med ohindrad spridning av koldioxideffektiv teknik.

31 ”...Dessa mål kommer främst att uppnås med hjälp av teknisk utveckling avseende olika fordonsegenskaper, samt marknadsförändringar som hänger samman med sådan utveckling...”.

32 Den 2 oktober 1998 skrev ACEA:s ordförande till kommissionen att ”*...det meddelande som kommissionen antagit i juli utgör en korrekt analys av ACEA:s åtaganden. Trots detta vill jag upprepa att åtagandena, även om vi inte ifrågasätter gemenskapens och medlemsstaternas rätt att utöva sina befogenheter i fråga om skattepolitik, inte innebär att ACEA håller med om att skatteåtgärder som leder till ändrade marknadsstrukturer bör vidtas av gemenskapen eller dess medlemsstater i fråga om fordonsbeskattning.*

åtminstone att man avvaktar resultaten av 2003 års översyn av åtagandena innan denna fråga tas upp igen[33].

Även bortsett från diskussionen om skatteåtgärder kommer 2003 års översyn (2004 för KAMA) att vara av stor betydelse för gemenskapsstrategins fortsatta utveckling. I enlighet med åtagandena och med kommissionens rekommendationer skall ACEA och JAMA under 2003 *”... se över sin potential för ytterligare koldioxidminskningar, i syfte att närma sig gemenskapens mål på 120 g CO_2/km till år 2012”*. I juli 2002 föreslog kommissionen att man tillsammans med dessa organisationer skulle diskutera planeringen av denna översyn, t.ex. tidsschema och förfaranden. Kommissionen anser att de olika avsnitten i översynen måste förberedas och planeras på ett tidigt stadium.

Slutligen kommer man, oberoende av vilka resultat den ovan nämnda översynen ger, att under övervakningsåren 2003 och 2004 genomföra jämförelser mellan medelvärdena för dessa år och respektive ”uppskattade målområden”[34]. I meddelandena för dessa år kommer man också för första gången att ta upp kraven i artikel 10 i beslut 1753/2000[35].

ACEA anser inte heller att skatteåtgärder skulle vara nödvändiga, med tanke på organisationens ambitiösa koldioxidmål. Sådana åtgärder kan få allvarliga följder för branschens konkurrenskraft och för sysselsättningen inom fordonssektorn, medan åtgärder på medlemsstatsnivå kan få allvarliga följder för den inre marknaden”. Kommissionen lade fram detta brev inför rådet vid rådsmötet den 6 oktober 1998.

33 Den 8 juni 2000 tog ACEA:s ordförande ställning till de diskussioner kring skatteåtgärder som kommissionen inlett under år 2000. I en skrivelse till kommissionen betonade han återigen att ACEA anser att *”...skatteåtgärder som ändrar marknadsstrukturen skulle vara kontraproduktiva...”* och att kommissionen *”...verkar glömma att den efter långa förhandlingar hade givit sitt stöd till ACEA:s åtaganden som går ut på att ACEA under 2003 kommer att se över sin potential för ytterligare koldioxidminskningar i syfte att ytterligare närma sig gemenskapens mål på 120 g/km till 2012...”*.

34 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.

35 ”I rapporten för de mellanliggande målåren och de slutliga målåren skall det anges om minskningarna beror på tekniska åtgärder som tillverkarna har vidtagit eller om det finns andra orsaker, såsom förändrat beteende hos konsumenterna”. Denna fråga berörs inte i detalj i de tre ”gemensamma rapporterna”.

Fråga	Fram-lagd av	Viktiga punkter	Kommissionens anmärkningar
Teknik-anpassade bränslen	ACEA JAMA KAMA	Frågan huruvida bränslen med tillräcklig kvalitet kommer att finnas tillgängliga på marknaden för att möjliggöra tillämpning av ny teknik är avgörande för branschens satsningar att uppfylla sina koldioxidåtaganden.	Förslaget om bränslen utan svavel (se KOM(2001)241 slutlig) bör garantera att de bränslen som behövs kommer att finnas i tillräcklig mängd i hela gemenskapen från och med 2005. Från och med 2009 är det obligatoriskt att både bensin och diesel av sådan kvalitet skall vara 100 % tillgängliga, med förbehåll för ett översynsförfarande för diesel. Kommissionen vill påpeka att tillhandahållandet av 10 ppm-bränslen går långt utöver vad som förväntades när åtagandena gjordes.
Snedvridning av konkurrens	ACEA	Besvikelse över att Europeiska gemenskapen hittills inte lyckats se till att EU:s bilindustri inte får några konkurrensnackdelar till följd av meningsskiljaktigheterna beträffande Kyotoprotokollet.	Kommissionen påpekar att man bland annat har försökt övertala Japan och USA att ratificera Kyotoprotokollet. Dessutom påpekar man att det vidtagits och planerats åtgärder för ökad bränsleeffektivitet på olika håll i världen (Japans lag om energieffektivitet, USA:s CAFÉ-regler, USA-tillverkarnas åtagande att minska bränsleförbrukningen hos särskilda biltyper med 25 %, Kaliforniens ”Warming bill 1793” osv.). Alla tillverkare på EU-marknaden kommer att behöva göra samma insatser, och på så sätt garanteras genom åtagandena en rättvis konkurrens.
Främjande av bränsleeffektiv teknik	ACEA	Oro över dieselfientlig politik i flera medlemsstater, bl.a. Förenade kungariket och Sverige.	Kommissionen noterar ACEA:s argument, men anser att man måste undersöka följderna av nationella skatteåtgärder i ett bredare perspektiv, och bland annat ta hänsyn till att medlemsstaterna har full rätt att utöva sin behörighet på skattepolitikens område.
Främjande av bränsleeffektiv teknik	ACEA JAMA KAMA KAMA	Oro för att direktivet om uttjänta fordon kan få negativ inverkan på fordons bränsleeffektivitet. Oro för att åtagandet avseende skydd av fotgängare kan få negativ inverkan på fordons bränsleeffektivitet.	Kommissionen anser att direktivet om uttjänta fordon inte kommer att få negativa följder för bränsleeffektiviteten eftersom det inte innehåller något förbud mot att använda vissa material. Ingenting tyder på att de tekniska åtgärder som vidtas för att öka skyddet av fotgängare leder till högre koldioxidutsläpp från bilar. Kommissionen kan inte tillåta att åtaganden som biltillverkarna frivilligt gjort avseende fotgängarsäkerhet tas med i beräkningen vid övervakningen av koldioxidåtagandena.
Ny lagstiftning	KAMA	Problem med att uppnå EU-lagstiftningens krav beträffande kväveoxidnivåer och koldioxid samtidigt.	Kommissionen anser att KAMA var fullt medveten om de utsläppsnormer som fastställdes i det ändrade direktiv 70/220/EEG.
Skatteåtgärder	ACEA	Vad gäller förslaget att införa differentierade skatter beroende på koldioxidutsläppen påpekar ACEA att sådana skatter inte får snedvrida konkurrensen på marknaden, eftersom det annars kan stjälpa deras åtaganden, bland annat genom att motverka produktmångfald (genom att stora, starka bilar slås ut) eller skada den ekonomiska prestandan.	Kommissionen påpekar att skatteåtgärder utgör strategins tredje huvudåtgärd, vilket redan uttalades klart i 1995 års meddelande, och att det i ACEA:s åtagande tydligt fastställs att ACEA utgår ifrån att åtagandet utgör ett fullständigt och tillräckligt substitut för ytterligare skatteåtgärder med syfte att uppnå åtagandets koldioxidmål. De skatteåtgärder som övervägs syftar inte till ytterligare stöd för att uppnå ACEA:s mål på 140 g/km år 2008, utan till att främja ett allmänt uppnående av gemenskapens mål, dvs. 120 g/km senast 2012. Det bör också påpekas att rådet (miljö) i oktober 1999[36] upprepade behovet av att undersöka om det är möjligt att fastställa en referensram för skattemässiga åtgärder.

Tabell 4: Sammanfattning av de frågor som biltillverkarna tagit upp i fråga om de antaganden som åtagandena grundas på, samt en kort redogörelse för kommissionens ståndpunkt.

[36] Rådets slutsatser av 6.10.1999.

4. 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 bilindustrins frivilliga åtaganden att minska koldioxidutsläppen från personbilar.

Enligt artikel 7 i beslutet skall kommissionen senast den 31 december 2002 *”..rapportera till Europaparlamentet och rådet om hur det system för övervakning som upprättas genom detta beslut fungerar.”* Nedan följer denna rapport.

Beslutets viktigaste bestämmelser är följande:

a) I enlighet med artikel 5 skall medlemsstaterna utse en behörig myndighet som skall ansvara för insamling och spridning av övervakningsinformationen.

b) Enligt artikel 6 är medlemsstaterna skyldiga att rapportera till kommissionen om hur de tänker genomföra bestämmelserna i det här beslutet.

c) Enligt artikel 4 skall medlemsstaterna inkomma med uppgifter om specifika koldioxidutsläpp från nya personbilar senast den 1 juli 2001. Därpå följande överlämnanden skall ske senast den 1 april

Steg a kan nu anses vara fullbordat, även om inte alla medlemsstater lyckades uppfylla sina skyldigheter inom den utsatta tidsfristen.

Även steg b är slutfört. I vissa medlemsstater diskuteras det dock fortfarande om vissa detaljer avseende genomförandemetoden. Detta beror främst på att en rad medlemsstater håller på att organisera om sina nationella datainsamlingssystem till följd av detta beslut. Det bör nämnas att de nationella datainsamlingssystemen till följd av begäran från andra parter kan komma att ändras ytterligare i framtiden, i syfte att aktualisera metoderna, införa nya databehandlingsrutiner eller dylikt. Det finns inget slutgiltigt system, och informationsutbyte om metoder, databehandling och dataöverföringsrutiner kommer följaktligen att vara en löpande uppgift.

Vad gäller punkt c var flera medlemsstater sena med att lämna in sina data för 2001 (Belgien, Frankrike, Grekland, Luxemburg, Spanien, Sverige och Österrike) och för 2002 (Grekland). Trots detta lyckades de flesta av dessa länder lämna in sina uppgifter med smärre förseningar. Det är ett tydligt framsteg, och kommissionen är övertygad om att dessa medlemsstater kommer att lämna in sina uppgifter i tid under 2003. Mer oroande är att Irland hittills inte lämnat in några uppgifter alls, och att Portugal endast lämnat in uppgifter för år 2000, med en försening på mer än ett år[37]. Förra året inledde kommissionen överträdelseförfaranden och håller på att förbereda mål mot dessa båda medlemsstater.

I syfte att identifiera och lösa eventuella problem med genomförandet av beslutet upprättade kommissionen en expertgrupp under 2001, i enlighet med artiklarna 3 och 6 i beslutet. För att bistå gruppen inledde kommissionen en undersökning som syftar till att förbättra dataöverföringen och identifiera eventuella brister. Hittills har gruppen sammanträtt tre gånger och gjort framsteg inom en rad områden som rör metodik och dataöverföring.

---

[37] På grund av förseningen kunde de portugisiska uppgifterna inte tas med i detta meddelande.

Medlemsstaternas båda första leveranser användes främst för att jämföra uppgifterna med biltillverkarorganisationernas för åren 2000 och 2001(i de gemensamma rapporterna). Det bör påminnas om att organisationerna i sina rapporter har använt koldioxidstatistik som tillhandahölls av AAA (Association Auxiliaire de L'Automobile - ACEA och KAMA) eller Marketing Systems (JAMA). Marketing Systems och AAA grundar sina uppskattningar på medlemsstaternas statistik, som kompletteras med egna tekniska uppgifter om personbilar, bl.a. uppgifter om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Detta innebär att dessa datakällor i princip är identiska med dem som många medlemsstater använder. AAA:s databas med koldioxiduppgifter omfattar exempelvis konsekvent över 90 % (90-92 %) av EU-registreringarna, varvid resten är okända siffror. Osäkerheter i organisationernas uppgifter beror på att dataserierna är ofullständiga. Tidigare var det inte möjligt att bestämma deras storlek, men de antas vara små. Det är medlemsstaternas uppgifter som gäller för övervakningsförfarandet. Osäkerheter i medlemsstaternas uppgifter beror främst på problem med att koppla registreringsuppgifter till enskilda fordons koldioxidutsläpp. Detta problem är välkänt även hos AAA och Marketing Systems. Vissa medlemsstater har dessutom problem med att få en komplett serie uppgifter för alla M1-personbilar. Dessa medlemsstater gör för närvarande stora insatser för att fylla igen luckorna.

På det hela taget är felmarginalen dock ytterst liten och i sammanfattat skick överensstämmer organisationernas uppgifter väl med medlemsstaternas (se tabell 5)[38].

	2000 skillnad i g/km	2000 skillnad i procent	2001 skillnad i g/km	2001 skillnad i procent
EU	-2	-1,3	1,8	1,1
ACEA	-2	-1,1	2,4	1,4
JAMA	-2	-1,2	-1,4	-0,8
KAMA	-5	-2,7	-1,9	-1,0

”-” betyder att organisationernas siffror är högre

Tabell 5: Jämförelse mellan de specifika koldioxiduppgifter som lämnats in av medlemsstaterna och av biltillverkarnas organisationer.

[38] Obs! Alla siffror i detta avsnitt är okorrigerade data som lämnats in av medlemsstaterna.

För de enskilda medlemsstaterna och organisationerna tagna tillsammans gäller följande situation (se tabellerna 6 till 9).

Land	EU – Specifika koldioxidutsläpp			
	Medlemsstaternas uppgifter (g/km)	**Organisationernas uppgifter (g/km)**	**Skillnad (g/km)**	**Skillnad (%)**
Österrike	165,6	162,7	2,9	1,8
Belgien	163,6	161,4	2,2	1,4
Danmark	172,9	176,1	-3,2	-1,8
Finland	178,1	179,2	-1,1	-0,6
Frankrike	159,8	159,6	0,2	0,1
Tyskland	179,5	175,7	3,8	2,2
Grekland	166,0	167,9	-1,9	-1,4
Irland	-	170,8	-	-
Italien	158,3	157,0	1,3	0,8
Luxemburg	177,0	171,2	5,8	3,4
Nederländerna	174,2	173,5	0,7	0,4
Portugal	-	156,9	-	-
Spanien	156,2	161,0	-4,8	-3,0
Sverige	200,2	199,5	0,7	0,4
Förenade kungariket	177,9	176,6	1,3	0,7
EU-13	**169,7**	**167,9**	**1,8**	**1,1**

Tabell 6: Jämförelse mellan medlemsstaternas specifika utsläppsdata och kombinerade uppgifter från biltillverkarnas organisationer (för 2001)

De tre organisationernas uppgifter visar något större felmarginaler. Dessa skillnader skall undersökas närmare i bilaterala kontakter mellan respektive organisationer och den berörda medlemsstaten.

Land	ACEA – Specifika koldioxidutsläpp			
	Medlemsstaternas uppgifter (g/km)	**ACEA uppgifter (g/km)**	**Skillnad (g/km)**	**Skillnad (%)**
Österrike	162,2	158,6	3,6	2,3
Belgien	161,9	158,8	3,1	2,0
Danmark	173,5	174,6	-1,1	-0,6
Finland	180,3	181,1	-0,8	-0,4
Frankrike	157,8	157,6	0,2	0,1
Tyskland	178,9	174,3	4,6	2,6
Grekland	165,9	-	-	-
Irland	-	166,9	-	-
Italien	156,4	154,6	1,8	1,2
Luxemburg	175,2	169,0	6,2	3,7
Nederländerna	173,6	172,7	0,9	0,5
Portugal	-	155,5	-	-
Spanien	155,8	158,1	-2,3	-1,5
Sverige	201,7	201,1	0,6	0,3
Förenade kungariket	176,8	175,4	1,4	0,8
EU-12	**168,3**	**165,9**	**2,4**	**1,4**

Tabell 7: Jämförelse mellan medlemsstaternas specifika utsläppsdata för koldioxid och ACEA:s uppgifter (uppgifter för 2001)

Land	JAMA – Specifika koldioxidutsläpp			
	Medlemsstaternas uppgifter (g/km)	**JAMA uppgifter (g/km)**	**Skillnad (g/km)**	**Skillnad (%)**
Österrike	182,5	183,0	-0,5	-0,3
Belgien	175,0	179,9	-4,9	-2,8
Danmark	168,4	180,2	-11,8	-7,0
Finland	170,8	173,5	-2,7	-1,6
Frankrike	185,7	185,8	-0,1	-0,0
Tyskland	182,0	183,1	-1,1	-0,6
Grekland	164,4	167,2	-2,8	-1,7
Irland	-	177,0	-	-
Italien	169,6	170,9	-1,3	-0,7
Luxemburg	193,6	191,4	2,2	1,1
Nederländerna	173,9	173,5	0,4	0,2
Portugal	-	164,3	-	-
Spanien	164,2	180,4	-16,2	-9,9
Sverige	189,1	189,2	-0,1	-0,1
Förenade kungariket	181,7	181,5	0,2	0,1
EU-13	**178,2**	**179,6**	**-1,4**	**-0,8**

Tabell 8: Jämförelse mellan medlemsstaternas specifika utsläppsdata för koldioxid och JAMA:s uppgifter
(uppgifter för 2001)

Land	KAMA – Specifika koldioxidutsläpp			
	Medlemsstaternas uppgifter (g/km)	**KAMA uppgifter (g/km)**	**Skillnad (g/km)**	**Skillnad (%)**
Österrike	196,2	197,6	-1,4	-0,7
Belgien	188,8	189,7	-0,9	-0,5
Danmark	182,6	183,7	-1,1	-0,6
Finland	202,7	206,3	-3,6	-1,8
Frankrike	217,6	217,5	0,1	0,0
Tyskland	207,6	209,5	-1,9	-0,9
Grekland	168,7	168,7	0,0	0,0
Irland	-	189,7	-	-
Italien	175,0	179,2	-4,2	-2,3
Luxemburg	191,0	190,2	0,8	0,4
Nederländerna	185,7	185,5	0,2	0,1
Portugal	-	172,6	-	-
Spanien	-	188,3	-	-
Sverige	197,7	199,1	-1,4	-0,7
Förenade kungariket	191,0	189,2	1,8	1,0
EU-12	**186,6**	**188,5**	**-1,9**	**-1,0**

Tabell 9: Jämförelse mellan medlemsstaternas specifika utsläppsdata för koldioxid och KAMA:s uppgifter
(uppgifter för 2001)

Sammanfattningsvis kan de flesta medlemsstaters uppgifter sägas vara av mycket hög kvalitet. Några få medlemsstater kommer att behöva göra ytterligare förbättringar av sina uppgifter. Därför, och på grund av att några medlemsstater var sena med sina uppgifter för 2001, användes inte medlemsstaternas uppgifter för den officiella övervakningen av åtagandena under kalenderåret 2001. Enligt överenskommelse med fordonstillverkarnas organisationer kommer de däremot att läggas till grund för övervakningen från och med år 2002 (rapporten 2003). Där så behövs kommer kompletterande bilaterala möten mellan enskilda medlemsstater och organisationerna[39] att anordnas för att undersöka skälen till identifierade skillnader mellan de båda dataserierna.

Förbättringarna av datakvaliteten kommer hur som helst att fortsätta, och utgör en löpande uppgift.

5. GENOMFÖRANDE AV DIREKTIV 1999/94/EG

Direktivet om märkning antogs den 13 december 1999. Medlemsstaterna skulle ha genomfört det senast den 18 januari 2001. I slutet av augusti 2002 hade följande medlemsstater ännu inte genomfört direktivet: Frankrike, Förenade kungariket (för vissa delar av sitt territorium), Italien, Spanien och Tyskland. I enlighet med artikel 226 i EG-fördraget har kommissionen redan anhängiggjort dessa ärenden till domstolen[40].

Som svar på ett av kraven i artikel 9 i direktivet inledde kommissionen i juli 2001 en undersökning om *”Fastställande av rekommendationer för att möjliggöra tillämpningen av principerna om bestämmelserna om marknadsföringsmaterial i fråga om andra media och annat materiel”*. Slutrapporten lades fram i juli 2002[41]. Vid ett möte i den kommitté som upprättats i enlighet med artikel 10 i samma direktiv diskuterades undersökningsresultaten i detalj. När det gäller försäljning av personbilar via Internet (och andra elektroniska media) var de flesta medlemsstaterna för att så snart som möjligt för införa liknande reklamregler som de regler som redan ingår i direktivet avseende reklammaterial. Däremot var ingen av dessa medlemsstater intresserade av att täcka upp radio och tv. Två förfaranden övervägdes för nästa steg som bör tas i fråga om ”andra medier”, antingen att avvakta medlemsstaternas rapport enligt artikel 9, som skall lämnas in senast den 31 december 2003[42], eller att lägga fram en rekommendation från kommissionen, som skulle kunna offentliggöras nästa år (vilket i stora drag skulle överensstämma med de datum som anges i ”förslaget om gruppundantag”)[43]. De flesta medlemsstaterna föredrog en rekommendation från kommissionen om Internet och andra elektroniska media. Utgående från undersökningens resultat och diskussionerna i kommittén har kommissionen för avsikt att lägga fram ett förslag inom kort.

Dessutom redogjorde flera medlemsstater för problem som identifierats i samband med den praktiska tillämpningen av direktivet. Bland annat kan bestämmelsen i sista meningen i bilaga

---

39 KAMA förklarade att de inte ser någon orsak att träffa medlemsstaterna bilateralt.

40 Frankrike (C-161/02), Förenade kungariket (C-62/02), Italien (C-22/02), Spanien (C-28/02) och Tyskland (C-72/02).

41 TNS (2002): ”Enable Application to other media and material of Directive 1999/94/EC”. Slutrapport för undersökningsavtal ENV.C.1/ETU/2001/0009.

42 I så fall skulle förslaget till ändring av direktivet sannolikt först kunna läggas fram under 2004, och förmodligen inte kunna träda i kraft före 2005/2006.

43 Kommissionens förordning 1400/2002.

IV, om att nya fordon skall läggas till affischen, inte efterlevas i praktiken, eftersom det i regel blir för många nya modeller som måste läggas till. Detta förstör affischens layout och är ofta omöjligt att lösa praktiskt. Dessutom vill många bilhandlare presentera informationen på en elektronisk skärm som lätt kan uppdateras. Det föreslogs att bilagan skulle ändras så snart som möjligt och att man skulle överväga särskilda bestämmelser för elektroniska skärmar. Kommissionen kommer att granska detta ärende så snart som möjligt.

6. SKATTEMÄSSIGA ÅTGÄRDER

Det arbete som utförts av ”expertgruppen om skattemässiga åtgärder”, med stöd av en undersökning som genomfördes av COWI[44], visade att ytterligare koldioxidminskningar kan uppnås med differentierade fordonsskatter grundade på personbilars koldioxidutsläpp. Nyligen presenterade kommissionen i ett meddelande[45] sitt arbete om åtgärder på skatteområdet, som bygger på den undersökningen. Där inriktar man sig främst på inregistrerings- (RT) och årliga vägskatter (ACT). Kommissionen anser att en fordonsbeskattning

- är viktig för att komplettera åtgärderna för att uppnå gemenskapens mål på 120 g CO_2/km för nya bilar till 2005, och senast 2010, och för att hjälpa EU att uppfylla sina åtaganden inom ramen för Kyotoprotokollet,

- måste bidra till direktare samband mellan skattenivå och de enskilda nya personbilarnas koldioxidprestanda; bör differentieras, eftersom detta har identifierats som en viktig parameter för förbättrad global bränsleeffektivitet hos nya personbilar; bör förnyas så att befintlig fordonsbeskattning ersätts av skatter som helt grundas på koldioxidutsläpp eller, alternativt, att koldioxidaspekten bör införas i befintlig inregistrerings- och vägskatt, med möjligheten att lägga till ytterligare element, vilket skulle göra det möjligt att även ta hänsyn till andra nationella miljömål, t.ex. tidigare införande av Euro IV-standarderna.

Skatteåtgärdernas effekter måste beaktas vid övervakningen.

7. ÖVRIGA RELATERADE ÅTGÄRDER

För närvarande diskuteras kommissionens förslag om typgodkännande för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning för lätta yrkesfordon (kategori N1)[46] i rådet och Europaparlamentet. Dessutom har kommissionen beställt en undersökning om koldioxidminskande åtgärder för N1-fordon[47]. Kommissionen har för avsikt att lägga fram resultaten av denna undersökning i ett meddelande nästa år. I det meddelandet kommer man även vid behov att ta hänsyn till diskussionerna om kommissionens meddelande om miljöavtal[48].

---

44 COWI (2001): *"Fiscal measures to reduce CO_2 emissions from new passenger cars."* Slutrapport till undersökningskontrakt ENV.D.3/ETU/2000/0027.
Se http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

45 KOM (2002) 341 slutlig.

46 KOM (2001) 543 slutlig.

47 *"Preparation of measures to reduce CO_2 emissions from N1 vehicles"*, undersökning genomförd av RAND Europe, Institut für das Kraftfahrtwesen Aachen, Transport&Mobility Leuven.

48 KOM (2002) 412 slutlig.

Kommissionen har börjat granska frågan om mobila klimatanläggningar[49], och i synnerhet tänkbara möjligheter att i) mäta och, om så är möjligt, minska den extra bränsleförbrukningen och de därav resulterande koldioxidutsläppen och ii) minska utsläppen av kylmedlet (HFC-134a).

Båda dessa initiativ omfattas av det europeiska klimatförändringsprogrammet[50].

8. SLUTSATSER

Gemenskapens strategi för att minska personbilars koldioxidutsläpp och öka deras bränsleeffektivitet syftar till att uppnå en genomsnittlig specifik siffra för nya, EU-registrerade personbilars koldioxidutsläpp på 120 g CO_2/km till 2005, eller allra senast till 2010. Det specifika värdet för CO_2/km som uppnåddes under kalenderåret 2001 ligger inom intervallet 167-170 g CO_2/km, jämfört med 186 g CO_2/km år 1995, som var referensår för strategin. Det är mycket osannolikt att någon åtgärd skulle kunna leda till att det mål som fastställts i gemenskapens strategi kommer att kunna uppnås redan 2005. Men realistiskt sett kan man fortfarande hoppas på att målet uppnås till 2010 om de åtgärder som krävs vidtas och alla parter gör sina insatser. Det är uppenbart att alla tre huvudåtgärder kommer att behöva genomföras om strategins globala mål skall kunna uppnås.

Det meddelande som kommissionen nyligen offentliggjorde om beskattning av personbilar innehåller bland annat möjligheter att införa skattesystem som kan främja gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp. Dessutom kommer resultaten av fordonstillverkarnas översyn av sin potential för ytterligare koldioxidminskningar som kommer att genomföras under 2003[51] att vara av stor betydelse för att man ytterligare skall kunna närma sig gemenskapens mål på 120 g CO_2/km till 2012.

Bilindustrin har gjort stora framsteg med genomförandet av sina åtaganden. Av de ”gemensamma rapporterna” framgår det att ACEA och JAMA hittills har gjort betydande framsteg, medan KAMA fortfarande måste öka sina insatser kraftigt. För att uppnå slutmålet på 140 gram koldioxid/km måste alla tre organisationer öka eller hålla sina ansträngningar på dagens nivå. Med de gemensamma rapporterna som underlag finns det ingen anledning för kommissionen att anta att ACEA eller JAMA inte skulle lyckas uppnå sina åtaganden. Däremot finns det anledning att oroa sig för att KAMA hittills inte gjort tillräckliga framsteg. För att KAMA skall kunna uppnå sitt mål krävs det ytterligare kraftiga insatser. Det bör noteras att fordonstillverkarorganisationerna har tagit upp en rad frågor i samband med sina åtaganden. I förhandlingar har dock alla organisationer bekräftat sin avsikt att leva upp till sina åtaganden.

Flera medlemsstater ligger fortfarande efter i tidsschemat när det gäller att genomföra direktiv 1999/94 och beslut 1753/2000, vilket utgör ett hinder för genomförandet av strategin och för dess övervakning.

Kommissionen har under övervakningsperioden fortsatt att arbeta på åtgärder för att minska koldioxidutsläppen från lätta yrkesfordon och har nu tagit itu med mobila klimatanläggningar.

---

49 I sina slutsatser av den 10 oktober 2000 uppmanade EU:s miljöministrar Europeiska kommissionen att undersöka och förbereda åtgärder för att minska alla växthusgasutsläpp från klimatanläggningar i fordon.

50 KOM (2001) 580 slutlig.

51 2003 för ACEA och JAMA, 2004 för KAMA.

BILAGA {SEK(2002) 1338}

(1) Övervakning av ACEA:s åtagande rörande minskning av koldioxidutsläpp från personbilar (2001) samt gemensamma rapporten från organisationen för de europeiska biltillverkarna och kommissionen, slutlig version av den 25 juni 2002.

(2) Övervakning av JAMA:s åtagande rörande minskning av koldioxidutsläpp från personbilar (2001) samt gemensamma rapporten från organisationen för de japanska biltillverkarna och kommissionen, slutlig version av den 28 juni 2001.

(3) Övervakning av KAMA:s åtagande rörande minskning av koldioxidutsläpp från personbilar (2001) samt gemensamma rapporten från organisationen för de koreanska biltillverkarna och kommissionen, slutlig version av den 28 juni 2002.

Bilagorna finns endast på engelska.