



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 11.02.2004  
KOM(2004) 78 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN  
TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET**

**om genomförande av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från bilar:  
Fjärde årliga rapporten om strategins effektivitet  
(Rapporteringsår 2002)**

**[SEK(2004) 140]**

## 1. INLEDNING

Gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och förbättrad bränsleekonomi<sup>1,2</sup> har följande tre hörnstenar:

- (1) Bilindustrins åtaganden om förbättrad bränsleekonomi som syftar till att de genomsnittliga specifika<sup>3</sup> koldioxidutsläppen från nya personbilar skall uppgå till högst 140 g/km 2008/9.
- (2) Bränsleekonomimärkning av bilar<sup>4</sup> för att se till att information om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp när det gäller nya personbilar som utbjuds till försäljning eller uthyrning inom gemenskapen görs tillgänglig för konsumenterna så att dessa kan göra väl underbyggda val.
- (3) Främjande av bränsleekonomiska bilar genom skatteåtgärder.

Stöd lämnas till forskningsverksamhet före det konkurrensutsatta stadiet genom gemenskapens ramprogram för forskning. Syftet är att bidra till minskade koldioxidutsläpp genom utvecklingen av avancerad teknik för komponenter, driv- och kraftöverföringssystem och fordon.

Enligt artikel 9 i beslut 1753/2000/EG<sup>5</sup> skall kommissionen varje år rapportera om strategins effektivitet<sup>6</sup>.

## 2. KORTFATTAD ALLMÄN BEDÖMNING

Om man beaktar alla åtgärder på EU-nivå och nationell nivå tillsammans så minskade de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från personbilar i EU under perioden 1995-2002 från 186 g/km till 166 g/km<sup>7,8</sup>. Detta motsvarar en minskning på 10,8 procent. Gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från bilar och förbättrad bränsleekonomi syftar till att

---

1 KOM (95)689 slutlig.

2 Rådets slutsatser av den 25.6.1996.

3 Begreppet ”specifika” har tagits från titeln på beslut 1753/2000/EG och används för att ange att koldioxidutsläppen uttrycks i gram per kilometer.

4 Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar.

5 Europaparlamentets och rådets beslut nr 1753/2000/EG av den 22 juni 2000 om att inrätta ett system för övervakning av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar.

6 Information om gemenskapsstrategin finns också på följande webbplats: [http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2\\_home.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm)

7 I detta meddelande används för första gången officiella EU-data. Dessa data tillhandahålls av medlemsstaterna i enlighet med beslut 1753/2000/EC. Före 2002 baserades övervakningen på data som tillhandahölls av organisationerna. Såsom anges i det förra meddelandet finns det små skillnader mellan de officiella uppgifterna och organisationernas uppgifter. De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen enligt organisationernas data är 165 g koldioxid/km.

8 Det bör påpekas att de koldioxidvärden som anges i denna rapport visar effekterna av samtliga koldioxidrelaterade åtgärder som vidtagits inom gemenskapen. Enligt artikel 10 i beslut 1753/2000/EG skall kommissionen 2003/4 och 2008/9 lämna en rapport till rådet om de minskningar som uppnåtts genom tekniska åtgärder och andra åtgärder. År 2002 inrättade kommissionen ett tjänstekontrakt för att studera denna fråga mer ingående. Resultatet av detta arbete kommer att ingå i nästa års meddelande.

de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nyregistrerade personbilar inom EU skall uppgå till högst 120 g/km 2005, och senast 2010. Detta motsvarar en minskning på 35 procent. Såsom redan anges i den föregående rapporten är det inte troligt att gemenskapen kommer att kunna uppnå sitt mål på 120 g koldioxid/km så tidigt som 2005.

Om gemenskapens mål om koldioxidutsläpp på högst 120 g/km skall kunna uppnås till 2010 måste man klara en genomsnittlig årlig minskning på 3,5 procent på EU-nivå. Detta är betydligt mer än vad som i genomsnitt har uppnåtts mellan 1995 och 2002 (omkring 1,5 procent). Det har förväntats att minskningstakten skulle öka över tid, men det är uppenbart att ytterligare insatser krävs om målet skall kunna uppnås till 2010. När det gäller åtagandena uppnåddes det preliminära målet tidigt av både ACEA och JAMA, och därför anser vi att dessa organisationer är på rätt väg för att uppnå sina mål på längre sikt.

### 3. BILINDUSTRINS FRAMSTEG MOT ATT FULLGÖRA SINA ÅTAGANDEN

Åtaganden har gjorts av de europeiska (European Automobile Manufacturers Association - ACEA<sup>9</sup>)<sup>10</sup> japanska (Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA<sup>11</sup>) och koreanska (Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA<sup>12</sup>) biltillverkarnas organisationer<sup>13</sup>. I tabell 1 finns en detaljerad förteckning över de viktigaste tillverkare/dotterbolag/märken som hänförs till de berörda organisationerna när det gäller övervakningssiffrorna i den här rapporten.

<b>ACEA<sup>14</sup></b>	ALFA ROMEO, ALPINA, ASTON MARTIN, AUDI, BAYERISCHE MOTOREN WERKE, BENTLEY, CADILLAC, CHEVROLET, CHRYSLER, CITROEN, DAIMLER, FERRARI, FIAT, FORD, GENERAL MOTORS, JAGUAR, JEEP, LAMBORGHINI, LANCIA-AUTOBIANCHI, LAND-ROVER, MASERATI, MATRA, MCC (SMART), MERCEDES-BENZ, MINI, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, RENAULT, ROLLS-ROYCE, SAAB, SEAT, SKODA, VAUXHALL, VOLKSWAGEN, VOLVO
<b>JAMA</b>	DAIHATSU, HONDA, ISUZU, LEXUS, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, SUBARU, SUZUKI, TOYOTA
<b>KAMA</b>	DAEWOO, HYUNDAI, KIA, SSANGYONG

**Tabell 1: Förteckning över de viktigaste tillverkare/dotterbolag/märken som hänförs till de berörda organisationerna när det gäller övervakningssiffrorna i den här rapporten**

- 
- 9 Europeiska biltillverkare som tillhör 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 Japanska biltillverkare i JAMA: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota.
- 12 Koreanska biltillverkare i KAMA: GM Daewoo Auto and Technology Company, Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation, Renault Samsung Motor Company och Ssangyong Motor Company.
- 13 KOM (99) 446 slutlig.
- 14 Det bör påpekas att även om Rover, inklusive MG, formellt sett inte längre är medlem i ACEA så har Rover, ACEA och kommissionen enats om att inkludera Rover/MG i siffrorna för ACEA.

Alla tre åtagandena utgör likvärdiga insatser och de omfattar följande:

- (1) Utsläppsmålet för koldioxid: Alla åtaganden omfattar samma kvantifierade mål för de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya bilar som säljs inom EU, dvs. 140 g/km (vilket ACEA skall uppnå senast 2008 och JAMA och KAMA senast 2009).
- (2) Metoderna för att uppnå målet: ACEA, JAMA och KAMA åtar sig att uppnå koldioxidmålet huvudsakligen genom teknisk utveckling och relaterade marknadsförändringar.

Dessutom fastställs ”uppskattade målområden” för 2003/2004<sup>15</sup>. Alla organisationerna har också åtagit sig att under 2003 (ACEA och JAMA) eller 2004 (KAMA) undersöka möjligheterna till ytterligare koldioxidminskningar i syfte att närma sig gemenskapens mål på 120 g koldioxid/km till år 2012.

Åtagandena omfattas av ett grundligt och öppet övervakningssystem. Därför ska en gemensam rapport utarbetas i samarbete med respektive organisation, och denna skall godkännas av parterna. Dessa gemensamma rapporter offentliggörs samtidigt som detta meddelande som SEK-dokument.

För första gången används EU:s officiella koldioxidövervakningsdata för att beräkna siffrorna för 2002<sup>16</sup>. Tidigare har organisationerna tillhandahållit de data som legat till grund för rapporterna.

Nedan anges de viktigaste resultaten från rapporteringsperioden 1995 till 2002:

- Om man utgår från medlemsstaternas officiella data för 2002 var de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen 165 g/km för bilar som hänförs till ACEA, 174 g/km för bilar som hänförs till JAMA och 183 g/km för bilar som hänförs till KAMA<sup>17</sup>. Om man utgår från ACEA:s uppgifter var de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för denna organisation 163 g/km (se tabell 2).
- Jämfört med 1995 har de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen minskat med 10,8 procent för ACEA (12,1 procent om man utgår från ACEA:s uppgifter), 11,2 procent för JAMA och 7,1 procent för KAMA.
- Jämfört med 2001 har alla tre organisationerna minskat sina genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från bilar som registreras för första gången på EU-marknaden (med omkring 1,2 procent för ACEA<sup>18</sup>, omkring 2,5 procent för JAMA och omkring

---

15 För ACEA 165–170 g koldioxid/km för 2003, för JAMA 165–175 g koldioxid/km för 2003 och för KAMA 165–170 g koldioxid/km för 2004.

16 Enligt artikel 8 i beslut 1753/2000/EG skall övervakningssystemet från och med 2003 utgöra grunden för de frivilliga åtaganden som bilindustrin gjort gentemot kommissionen.

17 Under 2004 kommer man att studera frågan om hur stor del av de iakttaga minskningarna som åstadkommit genom teknisk utveckling, därmed förbundna marknadsförändringar eller andra aspekter som förändrat konsumentbeteende på grund av exempelvis skatteåtgärder eller märkning av bilar.

18 Detta minskningsvärde bygger på ACEA:s data för 2001 och 2002. Om ACEA:s data för 2001 och officiella EU-data för 2002 används skulle ingen minskning synas. Det kan dock antas att detta huvudsakligen beror på bytet av databas. Om officiella EU-data för 2002 och ej officiella EU-data för 2001 jämförs blir minskningsprocenten ungefär lika stor som när ACEA:s siffror används.

1,8 procent för KAMA<sup>19</sup>). Sedan 1995 har bränsleekonomin helt klart förbättrats mer för dieselmotorer än för bensindrivna bilar.

- JAMA och ACEA har båda gjort stora framsteg, även om ACEA har något sämre resultat för 2002 än för tidigare år. ACEA uppnådde dock redan 2000 det etappmålsintervall som fastställts för 2003, och organisationen är nu i undre delen av det intervallet. JAMA uppnådde år 2002 den övre delen av etappmålsintervallet. Båda organisationerna kan anses vara på rätt väg.
- KAMA:s framsteg är fortfarande otillfredsställande, även om resultaten har förbättrats något under de senaste två åren. Det är stor risk att KAMA inte skall uppnå etappmålsintervallet, som är 165-170 g/km, eftersom endast två år återstår för att klara en minskning på 13 g/km. Detta skulle kunna påverka hela koldioxidstrategin<sup>20</sup>. KAMA har dock upprepat sin avsikt att uppnå sina mål.
- Om slutmålet på 140 g/km skall kunna uppnås krävs ytterligare insatser eftersom den årliga minskningstakten måste öka för alla tre organisationerna. I genomsnitt måste minskningen ligga på omkring 2 procent eller 3,5 g/km per år under perioden 1995-2008/9. Under de år som återstår fram till 2008/9 måste koldioxidutsläppen minska med i genomsnitt 2,5 procent för ACEA, 2,8 procent för JAMA och 3,4 procent för KAMA. Man har dock redan från början antagit att den genomsnittliga minskningstakten skulle vara högre under de senare åren (se tabell 3)

---

19 Samtliga data för 2001 och 2002 har korrigerats med 0,7 procent för att ta hänsyn till ändringar av testcykeln.

20 Man bör komma ihåg att rådet 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).

<b>ACEA</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001 (3)</b>	<b>2002 (3)</b>	<b>Förändring 95/02 [%] (4)</b>
	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	
Bensindrivna fordon	188	186	183	182	180	177	172	172/171(5)	-8,5/9,0 %(6)
Dieseldrivna fordon	176	174	172	167	161	157	153	155/152(5)	-11,9/13,6 %(6)
<b>Alla drivmedel (1)</b>	<b>185</b>	<b>183</b>	<b>180</b>	<b>178</b>	<b>174</b>	<b>169</b>	<b>165</b>	<b>165/163(5)</b>	<b>-10,8/12,1(6)</b>
<b>JAMA (2)</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001 (3)</b>	<b>2002 (3)</b>	<b>Förändring 95/02 [%] (4)</b>
	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	
Bensindrivna fordon	191	187	184	184	181	177	174	172	-9,9 %
Dieseldrivna fordon	239	235	222	221	221	213	198	180	-24,7 %
<b>Alla drivmedel (1)</b>	<b>196</b>	<b>193</b>	<b>188</b>	<b>189</b>	<b>187</b>	<b>183</b>	<b>178</b>	<b>174</b>	<b>-11,2 %</b>
<b>KAMA (2)</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001 (3)</b>	<b>2002 (3)</b>	<b>Förändring 95/02 [%] (4)</b>
	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	
Bensindrivna fordon	195	197	201	198	189	185	179	178	-8,7 %
Dieseldrivna fordon	309	274	246	248	253	245	234	203	-34,3 %
<b>Alla drivmedel (1)</b>	<b>197</b>	<b>199</b>	<b>203</b>	<b>202</b>	<b>194</b>	<b>191</b>	<b>187</b>	<b>183</b>	<b>-7,1 %</b>
<b>EU-15 (2)</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001 (3)</b>	<b>2002 (3)</b>	<b>Förändring 95/02 [%] (4)</b>
	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	
Bensindrivna fordon	189	186	184	182	180	178	173	172	-9,0 %
Dieseldrivna fordon	179	178	175	171	165	163	156	157	-12,3 %
<b>Alla drivmedel (1)</b>	<b>186</b>	<b>184</b>	<b>182</b>	<b>180</b>	<b>176</b>	<b>172</b>	<b>167</b>	<b>166</b>	<b>-10,8 %</b>

1) Endast bensin- och dieseldrivna fordon, andra bränslen och fordon som är oidentifierade i statistiken väntas inte ha någon betydande påverkan på dessa genomsnitt.

2) För 2002 används data för medlemsstaterna. För "förändringen 95/02" används organisationernas data för 95 och medlemsstaternas data för 2002. Nya personbilar som släpps ut på EU-marknaden av tillverkare som inte omfattas av åtagandena skulle inte ha någon betydande påverkan på detta genomsnitt.

3) Siffrorna för 2001 och 2002 korrigeras med 0,7 procent för förändringar av körcykeln.

4) Procentandelarna beräknas från ej avrundade koldioxidsiffror; för 2002 används data från medlemsstaterna.

5) Den första siffran bygger på data från medlemsstaterna och den andra siffran bygger på data från ACEA.

6) Den första siffran bygger på 2002 års data från medlemsstaterna och 1995 års data för ACEA; den andra siffran bygger enbart på data från ACEA.

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

De totala genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för nya personbilar som registrerats under 2002 var i samtliga medlemsstater lägre än de var 1995 och åren däremellan (se figur 1). Det bör dock påpekas att minskningens storlek varierar mellan olika länder<sup>21</sup>.

	1995	2002	140g/km Mål: fattas (% från 2002)	140g/km Mål: fattas (g/km från 2002)	140g/km Mål: fattas (% från 2002)	140g/km Mål: fattas (g/km från 2002)
	CO <sub>2</sub> (g/km)	CO <sub>2</sub> (g/km)	Totalt	Totalt	Per år	Per år
<b>ACEA Alla drivmedel *</b>	<b>185</b>	<b>165/163</b>	15,2 %/13,9 %	25/23	2,5 %/2,3 %	4,2/3,8
<b>JAMA Alla drivmedel**</b>	<b>196</b>	<b>174</b>	19,5 %	34	2,8 %	4,9
<b>KAMA Alla drivmedel **</b>	<b>197</b>	<b>183</b>	23,5 %	43	3,4 %	6,1

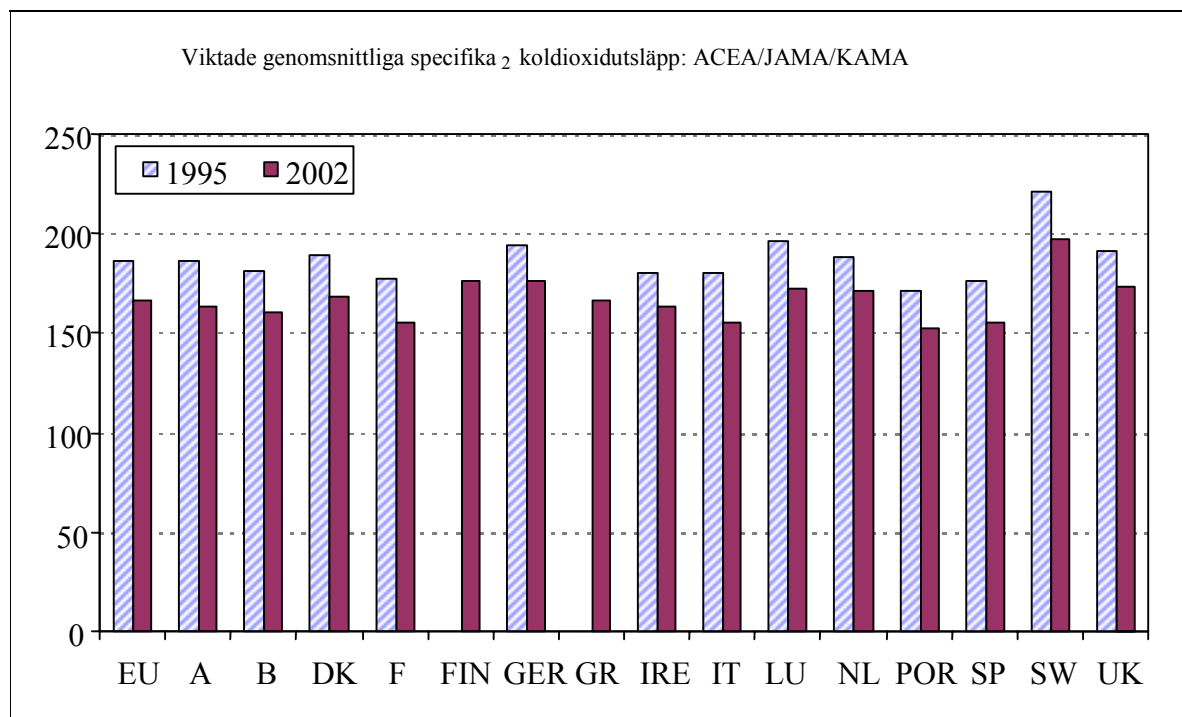
\* Den första siffran bygger på medlemsstaternas data och den andra siffran bygger på ACEA:s uppgifter

\*\*Bygger på medlemsstaternas data

**Tabell 3: Uppnåendet av målet på 140g/km till 2008/2009**

---

21 För Grekland och Finland kan inte några siffror anges för 1995, eftersom inga data finns tillgängliga.



1995 års data har tillhandahållits av organisationerna; för 2002 anges officiella EU-data  
2002 års data korrigeras med 0,7 procent som anpassning till cykliska förändringar

**Figur 1: Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från personbilar inom EU och i medlemsstaterna för 1995 och 2002 (viktade genomsnitt baserade på data för diesel- och bensindrivna fordon)<sup>22</sup>**

För alla organisationerna fortsatte dieselbilarnas andel av försäljningen att öka under rapporteringsperioden (se tabell 4). Detta hade förutspåtts på kort sikt. Det var underförstått att organisationerna inte skulle uppnå målet för 2008/9 genom att endast öka andelen dieselbilar, utan att minskningen skulle åstadkommas genom teknisk utveckling och därmed förbundna marknadsförändringar.<sup>23</sup> I detta hänseende bör noteras 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<sup>24</sup>. Kommissionen började nyligen arbeta med EURO 5-gränsvärden för utsläpp som skall börja tillämpas omkring år 2010. Man kan förvänta sig att gränsvärdena för bland annat partikelutsläpp och andra gasformiga föroreningar kommer att skärpas. Samtidigt har allt fler tillverkare deklarerat att de avser att utrusta sina dieselbilar med partikelfilter. Tidigare har också ACEA framfört att osäkerhet kvarstår vad gäller införande av teknik för direktinsprutning av bensin i motorn. Tanken bakom denna teknik var att den skulle bryta den starka trenden mot dieseldrivna personbilar. Denna utveckling måste beaktas när man tittar på den allt större andelen dieseldrivna personbilar inom EU.

22 Data för EU 1995 omfattar inte några uppgifter för Grekland och Finland eftersom tillgängliga data är otillräckliga. För 2002 ingår dessa två medlemsstater.

23 I de tre gemensamma rapporterna anges inget mer om den komplicerade frågan om marknadsförändringar.

24 Rådets slutsatser, 18/19.12.2000.



ACEA-uppgifterna i detta meddelande inbegriper Rover/MG. Rover/MG, som ursprungligen av åtagandet som en del av BMW, tillhör emellertid inte ACEA längre. ACEA har framfört att organisationen inte kan ta något ansvar för Rovers koldioxidminskningar fram till 2008.

Det här är första gången som man har råkat ut för ett ändrat medlemskap. Kommissionen kommer att göra sitt yttersta för att se till att ändrade medlemskap varken påverkar åtagandenas integritet på ett negativt sätt eller gynnar eller missgynnar vissa aktörer.

									Förändring '95-02' (2)
<b>ACEA</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002 (4)</b>	
<b>Bensin</b>	73,4 %	72,9 %	73,1 %	70,3 %	65,8 %	60,9 %	58,2 %	56,3 %	-17,1
<b>Diesel</b>	24,0 %	24,3 %	24,3 %	27,0 %	31,0 %	35,8 %	39,4 %	43,6 %	19,6
<b>Alla drivmedel</b>	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	11 649 782	13,8 %
<b>JAMA</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002 (4)</b>	Förändring '95-02' (2)
<b>Bensin</b>	82,1 %	82,1 %	83,2 %	81,6 %	80,4 %	80,8 %	79,1 %	77,3 %	-4,8
<b>Diesel</b>	9,5 %	10,4 %	11,2 %	13,1 %	14,9 %	16,5 %	17,4 %	22,6 %	13,1
<b>Alla drivmedel</b>	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	1 501 937	21,7 %
<b>KAMA</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002 (4)</b>	Förändring '95-02' (2)
<b>Bensin</b>	87,9 %	87,6 %	89,2 %	85,9 %	81,9 %	80,9 %	85,2 %	77,8 %	-10,1
<b>Diesel</b>	1,6 %	1,8 %	2,3 %	6,1 %	7,4 %	8,3 %	13,9 %	22,0 %	20,4
<b>Alla drivmedel</b>	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	325 436	92,5 %
<b>EU-15 (1)</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002 (4)</b>	Förändring '95-02' (2)
<b>Bensin</b>	74,5 %	74,2 %	74,6 %	72,1 %	68,0 %	63,9 %	61,2 %	59,2 %	-15,3
<b>Diesel</b>	22,2 %	22,4 %	22,3 %	24,7 %	28,4 %	32,6 %	36,4 %	40,7 %	18,5
<b>Alla drivmedel (3)(5)</b>	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	13 477 155	15,7 %

1) Nya personbilar som släpps ut på EU-marknaden av tillverkare som inte omfattas av åtagandena har ingen betydande påverkan på siffrorna.

2) Förändringen under perioden 1995-2000 för bensin- och dieseldrivna bilar beror på att de två bränsletypernas andelar av det totala antalet registreringar ändrats i absoluta tal. Förändringarna för bilar totalt sett beror på att det antalet nyregistreringar ökat eller minskat. Förändringarna i totalt antal bilar motsvarar ökningen av nyregistreringar inom EU-15 under perioden.

3) I detta ingår fordon som är oidentifierade i statistiken och fordon som använder andra typer av drivmedel.

4) För 2002 används medlemsstaternas data.

5) Det totala antal registreringar för 2002 som anges i tabellen bygger på medlemsstaternas data. Det finns ett antal fordonstyper som inte ingår i uppgifterna, till exempel fordon som inte anses orsaka några koldioxidutsläpp. Det totala antal registreringar som rapporterats av organisationerna omfattar omkring 500 000 fler fordon. Detta har ingen betydande påverkan på de angivna andelarna för bensin respektive diesel.

#### **Tabell 4: Trender vad gäller nya bilar som registreras på marknaden, för varje organisation och för EU**

Såsom redan angetts har alla organisationerna förklarat i sina åtaganden att de huvudsakligen skall uppnå slutmålet genom teknisk utveckling och marknadsförändringar kopplade till denna utveckling. Sådan utveckling har helt klart bidragit till de minskningar som hittills uppnåtts (framför allt genom införandet av högvarviga dieselmotorer med direktinsprutning (High Speed Direct Injection Diesel – HDI) och i något mindre utsträckning införandet av motorer med direktinsprutning av bensin (Gasoline Direct Injection - GDI), variabel

kraftöverföring (Continuously Variable Transmission - CVT), variabla ventillyfttider (Variable Valve Lift - VVL) och andra tekniska förbättringar samt fordon som använder alternativa drivmedel (Alternative Fuelled Vehicles - AFV) respektive två olika drivmedel (Dual Fuelled Vehicles - DFV)). Sedan år 2000 har ACEA – och i något mindre utsträckning JAMA – lanserat personbilar som släpper ut 120 g koldioxid/km eller mindre (vilket uppfyller ett av åtagandena). ACEA uppnådde över 580 000 registreringar av sådana bilar under 2002. KAMA har fortfarande inte släppt ut några sådana modeller på marknaden.

När det gäller de antaganden som åtagandena grundas på fortsätter organisationerna att peka på ett antal problem som de anser har en negativ inverkan på åtgärderna för att minska koldioxidutsläppen (se de gemensamma rapporterna). ACEA pekar bland annat på bilindustrins svåra ekonomiska situation, som är en fråga som också tagits upp tidigare. Kommissionen delar ACEA:s åsikt att konjunkturen i Europa varit relativt svag på senare tid, vilket kan ha påverkat bilindustrins och konsumenternas ekonomi. Om denna situation fortsätter under längre tid kan det påverka industrins möjligheter att få ut ny teknik på marknaden. ACEA har dock bekräftat att den nuvarande ekonomiska situationen inte kommer att påverka organisationens åtagande om att uppnå sitt koldioxidmål till 2008.

Vid sidan av arbetet med skatteåtgärder (se kapitel VI) kommer 2003 års översyn (2004 för KAMA) att vara avgörande för den fortsatta utvecklingen av gemenskapens strategi. För närvarande finns det inte någon lagstiftning som tvingar industrin att uppnå målet 120 g koldioxid/km till 2012 eller något annat datum, men enligt åtagandetexten och kommissionens rekommendationer skall ACEA och JAMA 2003 se över sin potential för ytterligare koldioxidminskningar, i syfte att närma sig gemenskapens mål på 120 g koldioxid/km till år 2012. Informella samråd mellan ACEA och kommissionen respektive JAMA och kommissionen inleddes i september 2003. Både ACEA och JAMA har deklarerat att de avser att lägga fram resultaten av sin översyn senast i december 2003. Oavsett vad man kommer fram till i denna översyn kommer man för övervakningsåret 2003 (2004 för KAMA) att jämföra de faktiska resultaten med ”uppskattade målområden”<sup>25</sup>, som ett led i en större översyn. Denna större översyn kommer också att omfatta frågor som rör de antaganden som åtagandena bygger på. Dessutom kommer meddelandena för etappmålet år (övervakningsår 2003 för ACEA och JAMA respektive 2004 för KAMA) att analysera skälen bakom de iakttagna minskningarna. En ingående bedömning måste göras för att fastställa om de minskningar som registrerats beror på tekniska åtgärder som vidtagits av tillverkarna eller på ändrat konsumentbeteende.

#### **4. GENOMFÖRANDE AV BESLUT 1753/2000/EG**

Det så kallade övervakningsbeslutet trädde i kraft den 30 augusti 2000. De data som samlats in i enlighet med detta beslut har 2002, för första gången, använts som officiella data för övervakningen av bilindustrins frivilliga åtagande om att minska koldioxidutsläppen från personbilar. Alla medlemsstater har inkommit med data för 2002, även om en del var väldigt försenade.

År 2001 inrättade kommissionen, i enlighet med artiklarna 3 och 6 i beslutet, en expertgrupp för att kartlägga och lösa potentiella problem i samband med genomförandet av beslutet. För

---

25 För ACEA 165–170 g koldioxid/km år 2003; för JAMA 165–175 g koldioxid /km år 2003; för KAMA 165–170 g koldioxid/km år 2004.

att bistå gruppen har kommissionen tagit initiativ till en undersökning som syftar till att förbättra dataöverföringen och kartlägga potentiella inkonsekvenser i fråga om data. Gruppen har hållit fyra möten och gjort framsteg i flera metod- och dataöverföringsfrågor.

Vid de första två tillfällena då medlemsstaterna inkom med data (2000 och 2001) utnyttjade man dem huvudsakligen för en jämförelse med de data som fanns i de gemensamma övervakningsrapporterna från biltillverkarnas organisationer. Det bör påpekas att organisationerna i sina rapporter använt koldioxidstatistik från AAA (Association Auxiliaire de L'Automobile - ACEA och KAMA) och Marketing Systems (JAMA).

Det faktum att officiella EU-data blir tillgängliga leder dock till att kontinuiteten med tidigare dataserier bryts, och med tanke på de underliggande skillnaderna (se nedan) blir det missvisande att helt enkelt föra samman officiella data från de senaste åren med organisationernas historiska data.

Kontinuiteten bryts framför allt på följande sätt:

Täckningen av länder: 2002 års EU-data täcker 15 medlemsstater, medan ACEA:s och KAMA:s (förutom 2001) koldioxiddata aldrig har innefattat Grekland och först helt nyligen Finland. JAMA:s data omfattar alla medlemsstater.

Metodskillnader: AAA och Marketing Systems kopplar registreringar till deras egen, högt analyserade informationsbank för fordonsspecifikationer, som sedan används för registreringar i alla medlemsstater. För EU-data har varje medlemsstat en egen uppsättning fordonsspecifikationer, till vilken medlemsstaten kopplar registreringarna i det egna landet. Detta skulle kunna leda till små skillnader vad gäller de övergripande resultaten och de mer detaljerade analyserna av trenderna.

Skillnader i registreringsdata: De officiella EU-uppgifterna tycks missa en betydande del av nybilsförsäljningen. År 2002 handlade det om omkring 500 000 bilar (vilket motsvarar 4 procent av det totala antalet registreringar)<sup>26</sup>. Det bör också påpekas att EU-uppgifterna inte omfattar bilregistreringar där koldioxiduppgifter saknas, till skillnad från organisationernas data, där man i de fall då koldioxiduppgifter saknades och de som tillhandahöll dessa uppgifter inte kunde fylla luckorna med hjälp av egna data, placerade sådana fordon i kategorin ”okänt”.

Problem med gråzoner: ACEA tror att en del medlemsstater registrerar fordon i enlighet med kategoriseringen i skattehänseende (företagsbil eller privatbil) och inte enligt definitionerna för kategori M1/N1. Denna fråga måste undersökas ytterligare.

Räckvidden för data: Officiella EU-data omfattar, i enlighet med åtagandet, koldioxidutsläppen för bilar som använder alla typer av drivmedel, inbegripet alternativa drivmedel. Organisationernas koldioxiddata har konsekvent byggt på bensin- och dieseldrivna bilar<sup>27</sup>.

---

26 Det bör påpekas att en sådan diskrepans inte automatiskt leder till skillnader i de beräknade koldioxidgenomsnittet. Detta skulle endast vara fallet om de uppgifter som saknas har egenskaper som på ett systematiskt sätt avviker från den totala fordonsparkens egenskaper.

27 Det bör påpekas att antalet bilar som använder alternativa drivmedel har varit och fortfarande är så litet att dessa fordon endast står för en försumbar andel av det beräknade koldioxidgenomsnittet.

För närvarande är skillnaden mellan EU:s och organisationernas data i fråga om det övergripande genomsnittliga koldioxidvärdet endast lite över 1 procent för ACEA och omkring 0,1 procent för JAMA<sup>28</sup>. Kommissionen har uppmanat biltillverkarnas organisationer att förtydliga en del av dessa frågor i direktkontakt med sina dataleverantörer och de ansvariga nationella organisationerna. Under 2002/2003 har man arbetat en del med jämförbarheten för data, men endast små framsteg kunde göras på grund av kostnadsskäl och på att dataleverantörerna hänvisade till affärshemligheten. Arbetet med att förbättra datakvaliteten kommer att fortsätta, och dataskillnaderna förväntas minska över tid.

## 5. GENOMFÖRANDE AV DIREKTIV 1999/94/EG

”Direktivet om märkning” antogs den 13 december 1999, och medlemsstaterna skulle ha genomfört det senast den 18 januari 2001. I slutet av oktober 2003 hade alla medlemsstater utom Tyskland genomfört direktivet. Kommissionen har i enlighet med artikel 226 i EG-fördraget fört ärendet till EG-domstolen, som avkunnade sitt domslut den 24 september 2003<sup>29</sup>.

Under 2003 har bilaga III i direktivet ändrats<sup>30</sup> och kommissionen har offentliggjort en rekommendation om ”andra media”<sup>31</sup>.

Kommissionen väntar nu på medlemsstaternas rapporter enligt artikel 9, som skall vara färdiga senast den 31 december 2003<sup>32</sup>, för att undersöka behovet av ytterligare åtgärder, till exempel hur man bäst skall hantera de övriga problem som återstår att lösa enligt artikel 9.

---

28 KAMA samlade inte några egna data för övervakningsåret 2002.

29 C-74/02.

30 EGT L 186/34, 25.7.2003.

31 EGT L 82/33, 29.3.2003.

32 Artikel 9 i direktiv 1999/94/EC lyder som följer: ”Nödvändiga ändringar för att anpassa bilagorna till detta direktiv skall efter samråd med konsumentorganisationer och andra berörda parter antas av kommissionen i enlighet med det förfarande som anges i artikel 10.

För att bidra till denna anpassning skall varje medlemsstat till kommissionen senast den 31 december 2003 överlämna en rapport om hur effektiva bestämmelserna i direktivet har varit, omfattande perioden från och med den 18 januari 2001 till och med den 31 december 2002. Utformningen av denna rapport skall bestämmas i enlighet med det förfarande som anges i artikel 10 senast den 18 januari 2001.

Dessutom skall kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 10 vidta åtgärder som syftar till att

a) genom ändringar i bilaga I ytterligare specificera utformningen av den märkning som avses i artikel 3,

b) ytterligare specificera de krav som gäller för den översikt som avses i artikel 4, i syfte att klassificera nya bilmodeller och därmed göra det möjligt att utarbeta en förteckning över modellerna efter koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning i specificerade klasser, inklusive en klass för att förteckna de mest bränsleekonomiska nya bilmodellerna,

c) utarbeta rekommendationer som gör det möjligt att tillämpa principerna i bestämmelserna på sådant reklammaterial som avses i artikel 6 första stycket i fråga om andra medier och annat material.” Förslag till ändring av direktivet, om detta är nödvändigt, kommer förmodligen inte att kunna läggas fram före 2005 och kan förmodligen inte träda i kraft före 2006/2007.

## **6. ARBETE MED SKATTEÅTGÄRDER**

### **6.1. Fordonsrelaterat arbete**

År 2002 offentliggjorde kommissionen resultaten av sitt arbete med skattemässiga åtgärder<sup>33</sup>. Kommissionen koncentrerade sig på registreringskatt och årlig vägtrafikskatt och kom fram till följande:

- Skatteåtgärder är ett viktigt kompletterande styrmedel som kan stödja arbetet med att uppnå EU-målet på 120 g koldioxid/km för nya bilar till 2005 (och senast 2010) och bidra till fullgörandet av EU:s åtaganden enligt Kyotoprotokollet.
- Den nationella fordonsbeskattningen bör bygga på ett mer direkt samband mellan beskattningsnivå och koldioxidprestanda för varje ny personbil. En differentierad fordonsbeskattning har identifierats som en viktig metod för att förbättra den genomsnittliga drivmedelsförbrukningen för nybilar. Dagens fordonsbeskattning bör ersättas med en beskattning som helt bygger på koldioxidutsläppen, eller också bör den existerande registreringskatten och vägtrafikskatten kompletteras med ett element som påverkas av koldioxidutsläppen. På samma sätt skulle man kunna beakta andra nationella miljömål, till exempel ett förtida införande av EURO IV-standarder.

Europaparlamentet reagerade positivt på meddelandet<sup>34</sup>. Diskussionerna i rådet inleddes i maj 2003 och har ännu inte avslutats.

### **6.2. Drivmedelsrelaterat arbete**

Direktiv 2003/96/EG, som antogs av rådet den 3 oktober 2003, är inte direkt kopplat till gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från bilar, men är ändå av intresse i detta sammanhang. Detta direktiv omfattar en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet. Genom direktivet fastställs högre nivåer eller införs nya miniminivåer för beskattningen av ett antal energiprodukter. Dessutom införs incitament för att främja användningen av miljövänligare energiprodukter. Detta kan på sikt få allt större betydelse för strategin för koldioxidutsläpp från bilar, exempelvis om fler bilar skulle övergå till el eller väte som energikälla.

## **7. ANDRA ÅTGÄRDER AV BETYDELSE**

I rådets (miljö) slutsatser av den 10 oktober 2000 uppmanades kommissionen att undersöka åtgärderna för att minska utsläppen från lätta nyttofordon (som i tekniska termer motsvarar

---

33 KOM(2002) 431 slutlig.

34 Betänkande A5-0265/2003, antaget av Europaparlamentet den 6 november 2003.

fordon i kategori N1<sup>35</sup>) och AC-anläggningar för personbilar<sup>36</sup>. Nedan följer en lägesbeskrivning för detta arbete.

## 7.1. Lätta nyttofordon

Lätta nyttofordon (N1-fordon) är den tredje största kategorin i fråga om koldioxidutsläpp på vägarna efter personbilar och tunga nyttofordon. Under 2000 stod N1-fordon för omkring 13 procent av de totala koldioxidutsläppen på vägarna, vilket motsvarade omkring 90 miljoner ton koldioxid. Om dagens trend fortsätter förutspås dessa öka i båda absoluta och relativa tal under det närmaste årtiondet<sup>37</sup>.

Standardiserade regler och förfaranden för mätning av koldioxidutsläpp är en förutsättning för undersökning, utveckling och genomförande av politiska strategier för minskade utsläpp från N1-fordon. Därför antog kommissionen 2001 ett förslag om mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N1-fordon<sup>38</sup>. Enligt detta förslag skulle bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen för dessa fordon i stort sätt fastställas på samma sätt som för M1-fordon (personbilar) när det gäller typgodkännande. I september 2002 var förslaget föremål för första behandlingen i Europaparlamentet, och rådets gemensamma ståndpunkt antogs i september 2003. Europaparlamentet kommer förmodligen att anta den gemensamma ståndpunkten i december 2003, och i så fall skulle rättsakten anses antagen i enlighet med den gemensamma ståndpunkten.

De två institutionernas ändringar av kommissionens förslag är betydande i och med att de föreslår att datumet för genomförande av obligatoriska mätningar av koldioxid och bränsleförbrukning skall senareläggas till 2009, i stället för 2007 enligt kommissionens förslag. Uttömmande information om klass I-fordon, bland annat fordon med flerstegsförbränning, skulle vara ett krav från och med den 1 januari 2007. Uttömmande information om fordon i klass II och III, bland annat fordon med flerstegsförbränning, skulle vara ett krav från och med den 1 januari 2009. Information om uppmätt förbrukning och koldioxidutsläpp för registrerade N1-fordon skulle finnas tillgängliga ett år senare, dvs. 2008 för fordon i klass I och 2010 för fordon i klass II och III.

---

35 N1-fordon definieras som fordon som används för godsbefordran, med en sammanlagd vikt som inte överstiger 3,5 ton.

36 Rådet (miljö) av den 10 oktober drog följande slutsatser:

” På transportpolitikens område anmodar rådet kommissionen att överväga och utarbeta åtgärder inom följande områden med hänsyn tagen till den hastighet med vilken utsläppen från transportsektorn ökar samt behovet av att återspegla de sociala och miljömässiga kostnaderna för varje transportsätt, vilket även anges i rapporten från Europeiska rådets möte i Helsingfors:

- Minskning av koldioxidutsläppen från fordon, särskilt åtgärder för att minska koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon.

- Minskning av alla utsläpp av växthusgaser (GHG) från luftkonditioneringsanläggningar i fordon.”

37 Siffror för år 2000. Personbilar släpper ut omkring 420 miljoner ton och tunga nyttofordon, inbegripet bussar, omkring 200 miljoner ton. Närmare detaljer Europeiska miljöbyråns tekniska rapport 74: National and central estimates for air emissions from road transport.

38 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N1-fordon. KOM(2001) 543 slutlig.

Rådet och Europaparlamentet införde också möjligheten att sammanföra fordon i familjer. Ett sådant system kan (tillsammans med ”6 procentsundantaget”<sup>39</sup>) påverka tillförlitligheten på de koldioxid- och bränsleförbrukningsvärden som slutligen rapporteras för en särskild fordonstyp, -version eller -variant. Därför uppmanas kommissionen i en av ändringarna att utreda konsekvenserna av ett ”sammanförande i fordonsfamiljer” och av några av de andra ändringarna, senast två år efter direktivets ikraftträdande. Syftet är att när så är lämpligt vidta åtgärder för att anpassa direktivet till den tekniska utvecklingen.

Kommissionen har nyligen, i nära samarbete med berörda aktörer, genomfört en inledande undersökning av olika möjligheter att minska koldioxidutsläppen och om hur de politiska strategierna för N1-fordon skall kunna utvecklas. Denna undersökning omfattar perioden 2005-2015 och resultaten finns nu tillgängliga<sup>40</sup>. Nedan följer de viktigaste slutsatserna:

N1-marknaden: Omkring 20 miljoner lätta nyttofordon i kategori N1 beräknas finnas på marknaden. Antalet nyregistrerade N1-fordon har ökat stadigt, från strax över 1 miljon 1995 till 1,5 miljoner 2000. ACEA har en marknadsandel på omkring 90 procent av N1-fordonen, JAMA omkring 6-8 procent och KAMA står för huvuddelen av de återstående 2-4 procenten. Dieselmotorer dominerar marknaden för N1-fordon, med ungefär 95 procent av nybilsförsäljningen.

Förväntade framtida marknadstrender: Försäljningen av N1-fordon inom EU förväntas öka med 2 procent varje år. De framtida marknadsandelarna för underkategorierna är fortfarande okända. En fortsättning på den trend som kunnat iakttagas under perioden 1995-2000 skulle ytterligare öka marknadsandelarna för klasserna II och III.

Utvecklingen av koldioxidutsläpp: Eftersom koldioxidutsläppen från N1-fordon fortfarande inte ingår i EU:s testförfarande och finns det inga tillförlitliga basdata. Därför finns det enligt undersökningen endast ett fåtal beräkningar tillgängliga och dessa kommer från flera olika källor. Beräkningarna tyder på att de specifika koldioxidutsläppen från nya N1-fordon har minskat under senare år. I detta sammanhang bör påpekas att man inom AUTO OIL II-programmets scenarion<sup>41</sup> förutspår en årlig minskning med 1,2 procent av de specifika koldioxidutsläppen från N1-fordon. Denna siffra, som vid den tidpunkten godkändes av bilindustrin, kan för närvarande tas som den bästa indikatorn på förväntningarna om framtida teknisk utveckling. Som jämförelse kan nämnas att kraven på årlig koldioxidminskning för personbilar enligt koldioxidåtagandena är 1,9 procent. Vad gäller framtida koldioxidutsläpp visar beräkningar, som utgår från nuvarande åtgärder (business as usual) och oförändrade marknadsandelar för de tre underkategorierna, att utsläppen från nya N1-fordon förmodligen kommer att öka från omkring 9 500 kiloton för 2005 till 11 500 kiloton för 2015.

---

39 Enligt punkt 11.1 i bilaga I till förslaget till ändring kan typgodkännandet utvidgas till fordon av samma typ eller av en annan typ som räknas som olika med beaktande av egenskaperna i fråga om massa, högsta tillåtna massa, karosserityp, totalt utväxlingsförhållande samt motorutrustning och motortillbehör, om koldioxidutsläppen som uppmätts av den tekniska tjänsten inte överskrider värdena för typgodkännandet med mera än 6 procent när det gäller N1-fordon.

40 "Preparation of measures to reduce CO2 emissions from N1 vehicles", undersökning utförd av RAND Europe, Institut für das Kraftfahrtwesen Aachen, Transport&Mobility Leuven.

41 KOM(2002) 626 slutlig.



Drivkrafter på marknaden: Enligt tillverkarna ser kundernas prioriteringsordning ut på följande sätt när de köper N1-fordon: ägandekostnaderna, funktionalitet, hållbarhet, säkerhet och dynamik. Eftersom den besparing som kan göras genom förbättrad bränsleeffektivitet endast utgör en relativt liten del av de totala omkostnaderna, kommer denna faktor förmodligen inte att ha någon avgörande betydelse för de beslut som fattas, varken för kunderna eller för tillverkarna.

Tekniska alternativ: I dagsläget finns det flera olika typer av tillgänglig teknik som skulle kunna minska N1-fordonens bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp (se tabell 5). Siffrorna för koldioxidminskningarna anses vara tillförlitliga medan de uppskattade kostnaderna är mindre säkra. De bygger på en genomgång av de granskningar av slutkonsumentens kostnader som finns i olika skriftliga källor. Det är realistiskt att anta att de faktiska kostnaderna för tillverkarna ligger betydligt lägre. Som regel brukar man uppskatta att tillverkningskostnaderna är två till tre gånger lägre än det pris som slutkonsumenten betalar. De faktiska kostnaderna för slutkonsumenterna är i slutänden en fråga om konkurrens och marknadsföring, vilket gör detta till en viktig faktor för tillverkarna.

<u>Teknisk lösning</u>	<u>CO<sub>2</sub>- minskning</u>	<u>Uppskattade kostnader uttryckta i konsumentpris</u>
■ <b>Motor</b>		
■ <i>Insprutningssystem</i>	- 15 % till - 20 %	+ 700€ till + 1000€
■ <i>Ventilsystem</i>	- 10 % till - 15 %	+ 250€
■ <i>Avgaskontrollsystem</i>	+ 2 %	+ 100€ till 3.500€
■ <i>Turboladdning, reduktion</i>	- 25 % (klass 1)	+ 20 %
■ <i>Hybrid</i>	- 11 % till - 20 %	motorkostnad + 2500€ till + 7000€
■ <b>Drivmedel</b>		
■ <i>Alternativa drivmedel</i>	- 10 % till - 19 %	+ 1500€
■ <b>Energihushållning</b>		
■ <i>Extrautrustning</i>	- 1 % till - 2 %	+ 50€
■ <i>Startmotor/generator</i>	- 6 % till - 30 %	+ 1000€
■ <b>Drivsystem</b>		
■ <i>Typ av transmission</i>	- 3 % till - 18 %	+ 260€ till + 900€
■ <i>Automatiserat drivsystem</i>	- 3 % till - 15 %	+ 100€
■ <b>Kaross / chassi</b>		
■ <i>Optimering av aerodynamiken</i>	- 4 %	+ 1500€
■ <i>Optimering av rullmotstånden</i>	- 2 %	+ 100€
■ <i>Lättviktskonstruktion</i>	- 4 % till - 7 %	+ 1600€

**Tabell 5: Möjliga koldioxidminskningar under 2010 och beräknade teknikkostnader, uttryckta i konsumentpriser**

Beräkningar av scenarion: På grundval av de identifierade tekniska alternativen och kostnaderna utarbetade man i undersökningen två olika scenarion – ett realistiskt scenario och ett optimalt scenario – för att bedöma den framtida utvecklingen vad

gäller koldioxidutsläpp och de därmed förbundna specifika kostnaderna<sup>42</sup>. Tabell 6 visar resultaten av dessa undersökningar. Om de realistiska tekniska alternativen tillämpades på alla bilar sålda 2005 skulle koldioxidutsläppen minska med 6,7 procent från 9 550 kiloton till 8 910 kiloton. Om de optimala tekniska alternativen tillämpades skulle minskningen bli 13,3 procent. För 2010 var siffrorna 11,3 procent respektive 23,1 procent för de två alternativen. För 2015 var siffrorna 22,8 procent respektive 28,5 procent. Alla dessa minskningstal är i relation till läget med nuvarande åtgärder (business-as-usual). Det bör påpekas att den årliga minskning som man utgår ifrån i det "realistiska" scenariot ligger väldigt nära den minskningstakt som fastställts för AUTO OIL II. Detta betyder att de överensstämmer med de tekniska förväntningar på framtida teknik som finns i AUTO OIL II-programmets expertgrupper.

Konstant marknadsscenario		2005	2010	2015
<b>Baslinje</b>	Totalt CO <sub>2</sub> för nya N1-fordon (kt)	9 550	9 818	11 463**
<b>"Realistiskt scenario"</b>	Totalt CO <sub>2</sub> för nya N1-fordon (kt)	8 910	8 704	8 848
	Minskingskostnader (euro/ton)*	-18	5	14
<b>"Optimalt scenario"</b>	Totalt CO <sub>2</sub> för nya N1-fordon (kt)	8 280	7 558	8 196
	Minskingskostnader (euro/ton)*	-8	54	52

\* Minskingskostnaderna inkluderar investeringskostnader (se tabell 5) och drivmedelsbesparingar, med beaktande av uppskattade framtida drivmedelspriser.

\*\* Obs: ökningen av utsläppen från 2010 till 2015 beror på den förväntade ökningen av antalet nya N1-fordon under denna tidsperiod.

**Tabell 6: Koldioxidutsläpp och årliga specifika minskningskostnader för 2005, 2010 och 2015 för två scenarion, med beaktande av investeringskostnader och drivmedelsbesparingar**

**Kostnadseffektivitet:** Enligt denna undersökning visar en analys av de två tekniska alternativen att kostnadseffektivitetstalet varierar mellan en besparing på 18 euro per ton minskat utsläpp och 54 euro per ton minskat utsläpp, beroende på scenariot. I

42 Undersökningsgruppen beräknade koldioxidutsläppen i basfallet för åren 2005, 2010 och 2015, med användning av TREMOVE-modellen. De beräknade först det totala antalet N1-fordon och antalet nya N1-fordon. Sedan beräknades koldioxidutsläppen för nya fordon per klass. På grundval av detta utvärderades de tekniska alternativen. Basfallet för koldioxidutsläpp bygger på en extrapolering av den nuvarande fordonsparken och nuvarande teknik. Det genomsnittliga antalet körda kilometer beräknas endast stiga en aning, från 19 738 km år 2000 till 20 016 km år 2015. Slutligen beräknades hur mycket koldioxidutsläppen skulle kunna minska i olika scenarion.

tabell 6 beskrivs detta mer ingående, på grundval av de konsumentkostnader som anges i tabell 5. Som jämförelse nämns ett riktmärkestal på mellan 20 och 50 euro/ton i det europeiska klimatförändringsprogrammet som en indikator på kostnadseffektivitet<sup>43,44</sup>.

De specifika kostnaderna beror bland annat på fordonsklass. Åtgärder som genomförs för klass I-fordon är mest kostnadseffektiva, följt av en teknikkombination som tillämpas på både klass I- och klass II-fordon. För några av scenarierna, i synnerhet när det gäller de mer långtgående åtgärderna för underkategorierna II och III som skulle vidtas 2010 och 2015, skulle kostnaderna ligga strax över 50 euro per ton minskade utsläpp.

Arbetet om N1-fordon är inte entydigt, och det har inte avslutats än. Därmed är det för tidigt att lägga fram några slutliga riktlinjer.

Mot bakgrund av de resultat som hittills erhållits överväger dock kommissionen att vidta åtgärder. Några exempel på sådana är

- införande av märkningskrav som liknar de krav som införts för M1-fordon (se direktiv 1999/94/EG),
- övervakning av utsläppstrender för N1-fordon (se beslut 1753/2000/EG), och
- åtgärder för att minska koldioxidutsläppen från N1-fordon.

Tidpunkten för genomförande av dessa åtgärder kommer att bero på resultaten av diskussionerna i rådet och Europaparlamentet om de föreslagna ändringarna av direktiv 80/1268/EEG samt på resultaten av de kompletterande studier som kommer att utföras under de närmaste åren.

Åtgärder syftande till att minska koldioxidutsläppen från N1-fordon kan övervägas först när vi har tillgång till uttömmande och tillförlitliga utsläppsdata som uppmätts i enlighet med förslaget om mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning för N1-fordon.

För att få fram mer information om ovannämnda frågor beslutade kommissionen att ta initiativ till en uppföljningsstudie med fokus på följande:

---

43 En gemensam uppgift för alla de olika arbetsgrupperna inom det europeiska klimatförändringsprogrammet” har varit att fastställa ett kriterium ”under 20 euro/ton koldioxidekvivalent” och under ”50 euro/ton koldioxidekvivalent”, som riktmärke för bedömningen av varje potentiell åtgärds kostnadseffektivitet. Det bör dock påpekas att klimatförändringsprogrammets kostnadskriterium endast används för åtgärder under den första åtagandeperioden. För teknik som införts 2015 kan framtida bedömningar av kostnadseffektiviteten ge andra resultat.

44 Europeiska klimatförändringsprogrammets rapport från mars 2003. Siffran 20 till 50 euro/ton bör dock inte betraktas som en strikt gräns. Den ger snarare en fingervisning om en åtgärds kostnadseffektivitet, med beaktande av osäkra punkter i fråga om det konkreta genomförandet, samtidigt som man också måste beakta andra överväganden (exempelvis fördelar kopplade till försörjningstrygghet, andra miljöfrågor eller fördelar på längre sikt). Andra gemensamma kriterier för den sektorsöverskridande bedömningen och jämförelsen av åtgärder var tidsramarna för genomförandet och inverkan på andra politikområden. Se den andra lägesrapporten för europeiska klimatförändringsprogrammet: "Can we meet our Kyoto targets?"

- i Mätning, i enlighet med det ändrade direktivet 80/1268/EEG, av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från ett representativt urval N1-fordon.
- ii Arbete med de frågor som anges av rådet och Europaparlamentet i artikel 3<sup>45</sup> i det ändrade direktivet 80/1268/EEG, i den mån de är tillämpliga på N1-fordon.
- iii Fortsatt arbete med att utveckla utvärderingen av olika strategier för att minska utsläppen från denna fordonskategori och dess underkategorier, även när det gäller kandidatländerna.

Resultaten av undersökningen kommer att finnas tillgängliga i slutet av 2004.

## 7.2. AC-anläggningar i bilar

Kommissionen inledde sitt arbete avseende AC-anläggningar i bilar med att inrikta sig på möjliga lösningar avseende (i) mätning och, om möjligt, minskning av den ökade bränsleförbrukning och de därmed förbundna koldioxidutsläpp som dessa anläggningar ger upphov till, och (ii) minskade utsläpp av köldbäraren (HFC-134a). Båda punkterna ingår i det europeiska klimatförändringsprogrammet<sup>46</sup>. Resultaten av arbetet avseende köldbäraren presenteras på annan plats<sup>47</sup>.

När det gäller bränsleförbrukningen finns det allt starkare bevis för att användningen av AC-anläggningar i personbilar kan leda till avsevärt ökade koldioxidutsläpp. Denna källa omfattas inte av den gällande lagstiftningen om mätning av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp och omfattas därmed inte heller av bilindustrins åtaganden<sup>48</sup>. Beräkningar visar att dessa anläggningar ökar utsläppen med mellan 3 och 8 procent<sup>49</sup>. Dessutom tycks det finnas utrymme att minska dessa anläggningars inverkan på bränsleförbrukningen med omkring 50 procent.

Det är en förutsättning också för undersökning av AC-anläggningarnas effekter att det finns tillförlitliga testförfaranden. Därför avser kommissionen att snarast möjligt avsluta detta arbete, samtidigt som man strävar efter att införa internationellt harmoniserade testförfaranden, när så är lämpligt.

---

45 Enligt det nya förslaget till artikel skall kommissionen senast två år efter direktivets ikraftträdande  
 a) lägga fram en analys av möjligheterna att få fram representativa uppgifter om koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning för fordon med flerstegsforbränning och fordon vars utsläpp mäts i enlighet med direktiv 88/77/EEG för att beakta mätningarnas kostnadseffektivitet,  
 b) lägga fram en utvärdering av begreppet fordonsfamilj som införts i direktivet,  
 c) i förekommande fall till den kommitté som inrättats genom artikel 13 i direktiv 70/156/EEG föreslå åtgärder för att anpassa direktivet till den tekniska utvecklingen.

46 KOM(2001) 580 slutlig.

47 KOM(2003) 492 slutlig.

48 I åtagandet anges uttryckligen att koldioxidutsläpp från nya bilar kommer att mätas i enlighet med direktiv 93/116/EG, som dessa mål bygger på. Testet innefattar inte användningen av AC-anläggningar i bilar. I vilket fall måste ändringar av testförfarandet, såsom senast skedde genom direktiv 99/100/EG, beaktas vid övervakningen av koldioxidåtagandena genom att man korrigerar de uppmätta koldioxidutsläppen för att anpassa dem till förfarandet i 93/116/EC. Den senaste ändringen är den korrigerade med 0,7 procent som nämns i fotnoten till tabell 2

49 "Options to reduce Greenhouse Gas Emissions due to Mobile Air Conditioning" Sammanfattning av diskussionerna under det "toppmöte om AC-anläggningar i bilar" som hölls i Bryssel den 10-11 februari 2003  
 (se <http://europa.eu.int/comm/environment/air/mac2003/pdf/macsummitdiscussion.pdf>).

## 8. SLUTSATS

Gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från bilar och förbättrad bränsleekonomi syftar till att de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar inom gemenskapen skall uppgå till högst 120 g /km år 2005 (senast 2010). Den siffra för de specifika koldioxidutsläppen/km som uppnåddes för 2002 var 166 g koldioxid/km<sup>50</sup>, vilket kan jämföras 186 g koldioxid/km för 1995, som är referensåret för gemenskapens strategi. Det tycks osannolikt att målet på 120 g koldioxid/km skulle kunna uppnås så tidigt som 2005, men det är fortfarande en realistisk målsättning att uppnå målet senast 2010, om de nödvändiga åtgärderna vidtas och alla ansträngningar görs. Det är viktigt att ACEA och JAMA tidigt uppnådde det etappmål som fastställs för 2003.

Det står klart att alla tre delarna av strategin måste genomföras om det övergripande målet skall kunna uppnås. I kommissionens nyligen offentliggjorda meddelande om beskattning av personbilar redogörs bland annat för olika tänkbara beskattningssystem som kan stödja gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläppen. En annan faktor av stor betydelse kommer att vara resultaten från 2003 års<sup>51</sup> översyn av möjligheterna till ytterligare koldioxidminskningar av biltillverkarnas organisationer som syftar till bidra till att gemenskapens mål på 120 g koldioxid/km uppnås senast 2012.

Stora framsteg har gjorts vad gäller bilindustrins genomförande av åtagandena. Om åtagandenas slutmål (140 g koldioxid/km) skall kunna uppnås måste dock alla organisationer i högre eller mindre grad intensifiera sina ansträngningar. När det gäller KAMA är det motiverat med viss oro. KAMA måste göra ytterligare betydande ansträngningar för att kunna uppnå sitt etappmål för 2004. Detta har understrukits i kontakter med KAMA, som upprepat sin avsikt att uppnå de mål som man åtagit sig.

Stora framsteg har gjorts vad gäller genomförandet av direktiv 1999/94 och beslut 1753/2000, och detta arbete är nästan slutfört.

Kommissionen har fortsatt sitt arbete avseende koldioxidutsläpp från N1-fordon och har börjat arbeta med frågan om koldioxidutsläpp som är kopplade till användningen av AC-anläggningar i bilar.

---

50 Denna siffra bygger på officiella EU-data.

51 2003 för ACEA och JAMA, 2004 för KAMA.