



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 7.2.2007
KOM(2007) 19 endelig

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

**Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne
fra personbiler og lette erhvervskøretøjer**

{SEK(2007) 60}
{SEK(2007) 61}

1. INDLEDNING

EU er på forkant med de internationale bestræbelser på at standse klimaændringerne og skal nedbringe udledningerne af drivhusgasser, således som EU har forpligtet sig til i henhold til Kyoto-protokollen. Kommissionen foreslog i januar 2007¹, at *"at EU inden for rammerne af internationale forhandlinger forfølger målsætningen om senest i 2020 at opnå en 30 % reduktion af drivhusgasemissionerne (GHG) fra de udviklede lande (set i forhold til 1990-niveauet)"* og at *"EU allerede nu bør påtage sig en fast ensidig forpligtelse til at gennemføre mindst en 20 % reduktion af drivhusgasemissionerne senest i 2020 (set i forhold til 1990-niveauet)"*. For at undgå forvridninger og sikre økonomisk og social retfærdighed skal alle sektorer bidrage til denne reduktionsindsats.

Biler spiller en vigtig rolle i mange europæeres hverdag, og bilindustrien er en betydelig kilde til beskæftigelse og vækst i mange regioner i EU. Imidlertid har brugen af biler betydelige indvirkninger på klimaforandringerne, idet ca. 12 % af EU's samlede emissioner af den vigtigste drivhusgas kuldioxid (CO₂) kommer fra den benzin, der bruges af personbiler. Selv om der er sket betydelige forbedringer i køretøjsteknologien - især i brændstoføkonomien, hvilket også betyder lavere CO₂-emissioner - har det ikke været nok til at neutralisere virkningen af den øgede trafik og bilstørrelse. Selv om EU som helhed har nedbragt sine emissioner af drivhusgasser med lidt under 5 % i perioden 1990-2004, er CO₂-emissionerne fra vejtransport steget med 26 %.

Det Europæiske Råd bekræftede² derfor igen i juni 2006 enstemmigt, at *"nye biler skal overholde målet på gennemsnitlige CO₂-emissioner på 140 g/km inden 2008/2009 og 120 g/km inden 2012 i overensstemmelse med EU-strategien om CO₂-emissioner fra lette erhvervskøretøjer"*. Europa-Parlamentet opfordrede til *"at der iværksættes en politik med effektive foranstaltninger, der kan reducere transportemissionerne, herunder bindende grænser for CO₂-udledningerne fra nye køretøjer på 80-100 g/km på mellemlang sigt, som skal kunne opnås gennem handel med emissioner mellem bilfabrikanter"*³.

I *"Handlingsplan for energieffektivitet: udnyttelse af potentialet"*⁴ fra oktober 2006 mindede Kommissionen om, at *"den er fast besluttet på at gøre noget ved bilernes energieffektivitet og CO₂-emissioner og vil om nødvendigt foreslå lovgivning i 2007 for at sikre, at målet på 120 g CO₂/km nås inden 2012 gennem en bred og sammenhængende strategi i overensstemmelse med det fælles EU-mål"*. I pakken om energi og klima i januar 2007 understregede Kommissionen, at *"yderligere foranstaltninger til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra biler vil blive foreslået i en kommende meddelelse med det sigte som led i en bred og sammenhængende approach at nå målet på 120 g CO₂/km i 2012. Mulighederne for yderligere reduktioner efter 2012 vil også blive undersøgt"*.

Når der ikke sker en effektiv indsats, vil væksten i udledninger fra personbefordring ad landevej fortsætte i de kommende år og bringe EU's bestræbelser på at nedbringe udledninger af drivhusgasser i henhold til Kyoto-protokollen og videre frem i fare og lade andre sektorer,

¹ KOM(2007) 2.

² EU's fornyede strategi for bæredygtig udvikling, Rådet for Den Europæiske Union, 8.6.2006.

³ Europa-Parlamentets beslutning om *"At vinde kampen mod den globale klimaændring"* (2005/2049(INI)).

⁴ KOM(2006) 545.

der også er følsomme over for international konkurrence, bære hovedbyrden i forbindelse med bestræbelserne. Hvis vi får styr på bilernes udledninger, vil vi omvendt bidrage til at bekæmpe klimaændringer, mindske vores afhængighed af importeret brændstof og forbedre luftkvaliteten og dermed europæiske borgeres sundhed. Bedre brændstoføkonomi i biler kombineret med øget brug af alternative brændstoffer, især biobrændstoffer, vil være nøglen hertil.

Hvad brændstof angår, har Kommissionen foreslået⁵ at indføre pligtige krav om gradvis at mindske kulstofindholdet i transportsektorens brændstof gennem en ændring af direktiv om brændstofkvaliteten⁶. Den har i øvrigt for nylig aflagt rapport⁷ om gennemførelsen af biobrændstofdirektivet, og den vil om kort tid vedtage forslaget om en revision af dette direktiv. Kommissionen foreslår i denne meddelelse også at forøge anvendelsen af biobrændstoffer som led i den integrerede tilgang til at reducere CO₂ fra biler. Hvad køretøjerne angår, har Kommissionen fastlagt en række foranstaltninger, der kunne bidrage til at nå EU-målet, navnlig strengere brændstofeffektivitetsniveauer for personbiler og lette erhvervskøretøjer såvel som andre teknologiske forbedringer. Meddelelsen giver grundlaget for udvekslinger med andre EU-institutioner og alle interesserede parter om at gennemføre næste trin i EU's strategi for at nedbringe CO₂-emissioner og forbedre brændstoføkonomien i lette erhvervskøretøjer med henblik på at nå EU-målet på 120 g CO₂/km⁸ inden 2012. På basis af de konklusioner, der drages af disse drøftelser, vil Kommissionen om muligt i 2007, dog senest i midten af 2008, foreslå Rådet og Europa-Parlamentet lovgivningsmæssige rammer for at nå målet.

2. POLITISK BAGGRUND OG STATUS

2.1. Behovet for handling i vejtransportsektoren

2.1.1. Vejtransport skal bidrage til at bekæmpe klimaændringerne

I foråret 2005 bekræftede Europa-Parlamentet og Det Europæiske Råd igen EU-målet om, at globale overfladetemperaturer ikke må stige mere end 2 °C sammenlignet med førindustrielle niveauer for at forebygge en farlig og uafvendelig, menneskeskabt klimaændring. Det Europæiske Råd understregede, at der var behov for at styrke efterspørgselsstyringen og forbedre energieffektiviteten, især i transportsektoren, hvis der skal skabes energiforsynings sikkerhed og bæredygtig energiudnyttelse⁹. I den seneste evaluering af hvidbogen om transportpolitikken¹⁰ understreges behovet for at fremme bæredygtig mobilitet, der vil skabe konkurrenceevne i EU og samtidig nedbringe miljøvirkningerne af transport, hvis omkostninger anslås til 1,1 % af BNP.

Vejtransportsektoren er den næststørste udleder af drivhusgas i EU. Det er fortsat en af de få sektorer, hvis udledninger stadig stiger og dermed sætter de fremskridt, der sker i andre sektorer, på spil. Dette gør det sværere for EU at opfylde sine Kyoto-forpligtelser og har

⁵ KOM(2007) 18.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 med senere ændringer om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF, EFT L 350, 28.12.1998.

⁷ KOM(2006) 845.

⁸ Svarende til 4,5 l/100 km for dieslbiler og 5 l/100 km for benzinbiler.

⁹ Formandskabets konklusioner, Det Europæiske Råd den 23.-24. marts 2006.

¹⁰ KOM(2006) 314.

negative følger for visse sektors konkurrenceevne (f.eks. energiintensive industrier), der også er mere følsomme over for international konkurrence end indenlandske aktiviteter, såsom vejtransport.

Det er ikke nok kun at se på absolutte udledninger i forskellige sektorer. Behovet for at omfordele de bestræbelser, der gøres af de forskellige sektorer, og deres evne til at nedbringe CO₂-udledninger, skal også vurderes. Selv om indsatsen i vejtransportsektoren ved første øjekast kan forekomme dyrere end i andre sektorer, er konklusionen på flere undersøgelser, at effektivitetsforanstaltninger i transportsektoren kan være mere omkostningseffektive end visse foranstaltninger i andre sektorer, såfremt foranstaltninger til fremme af adfærdsændring hos forbrugerne indregnes¹¹. Endvidere skal det vidtfavnende begreb "samlet" omkostningseffektivitet anvendes, idet det bl.a. dækker energiforsyningsikkerhed, følsomhed over for international konkurrence, overkommelighed for forbrugerne og positive opsvingsvirkninger såsom en teknologisk førerstilling takket være ambitiøse mål. Da CO₂-udledninger og brændstofforbrug er tæt forbundet, og da vejtransport tegner sig for 26,5 % af EU's samlede energiforbrug, vil en nedsættelse af CO₂-emissioner fra biler påvirke EU's energisikkerhed væsentligt i en positiv retning.

Vejtransport er ikke omfattet af EU's ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner (ETS) i henhold til direktiv 2003/87/EF, idet denne ordning bygger på princippet om direkte emissioner¹², som i tilfælde af vejtransport ville skulle gælde for de enkelte ejere og ville medføre store administrationsomkostninger. Der kunne som alternativ overvejes en indirekte tilgang på bilfabrikantniveau. At omfatte vejtransporten på nuværende tidspunkt ville imidlertid ikke gøre det muligt at imødekomme strategiens målsætninger (120 g CO₂/km inden 2012), da tilpasninger i udformningen af EU's ETS ud over medtagning af luftfart kun vil kunne ske fra 2013 og fremover, som Kommissionen anførte i den nylige meddelelse om revisionen af ETS¹³. Denne tidsplan vil sikre opretholdelsen af stabile lovbestemmelser for de berørte parter, der allerede er på markedet, såvel som tilstrækkelig tid til at gennemføre yderligere lovmæssige tilpasninger af ordningen. Kommissionen vil derfor undersøge muligheden for at omfatte vejtransportsektoren i den tredje tildelingsperiode.

På baggrund heraf skal der træffes foranstaltninger til at sikre, at vejtransport ikke underminerer, men bidrager til bekæmpelsen af klimaændringerne.

2.1.2. Det er nødvendigt at forbedre lette erhvervskøretøjer

En bred vifte af faktorer påvirker CO₂-udledningerne fra personbefordring ad landevej, såsom udbud af og efterspørgsel efter biler, individuelle mobilitetsbehov, omkostningerne ved at eje en bil, alternative offentlige transporttjenesters tilgængelighed osv. Den højtstående gruppe om bilindustriens konkurrenceevne (CARS21)¹⁴ blev indkaldt med henblik på at styrke dialogen med interesseparterne om bilindustriens fremtidige behov og udfordringer. I sin endelige rapport fra december 2005 tilsluttede gruppen sig en integreret strategi og

¹¹ "Cost effectiveness of CO₂ mitigation in transport - An outlook and comparison with measures in other sectors", CE Delft for den Europæiske Transportministerkonference, OECD, april 2006.

¹² Således at modtagerne af kvoterne var dem, der faktisk udledte den pågældende CO₂.

¹³ Jf. KOM(2006) 676, afsnit 3.1.

¹⁴ "A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century", CARS21 final report, 2006: <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

fremhævede behovet for at "arbejde i retning af yderligere mindske af CO₂-emissioner fra vej køretøjer".

Uden for EU gøres der over hele verden en indsats for at reducere drivhusgasemissionerne fra vej køretøjer. USA, Canada, Japan, Korea, Kina og Australien har allerede lovbestemte eller frivillige strategier på plads, hvoraf nogle nu skal revideres for at sikre yderligere fremskridt inden for brændstoføkonomi og CO₂-emissioner.

2.2. Fremskridt indtil nu

Fællesskabets strategi har indtil nu bygget på tre søjler som foreslået af Kommissionen i 1995¹⁵ og siden støttet af Rådet og Europa-Parlamentet¹⁶. Denne struktur gjorde det muligt at sikre en omfattende integration af foranstaltninger, der både påvirkede udbud (frivillige aftaler) og efterspørgsel (mærkning og beskatning) og blev vedtaget efter en bred analyse af mulige løsninger til at nedbringe CO₂ fra biler.

2.2.1. Første søjle: bilindustriens frivillige aftaler

De frivillige aftaler, europæiske, japanske og koreanske bilfabrikantsammenslutninger har indgået, vedrører et mål på 140 g CO₂/km inden 2008 eller 2009. I betragtning af de voksende bekymringer med hensyn til de fremskridt, der gøres under disse frivillige aftaler, har Kommissionen gentagne gange understreget, at den er parat til at overveje alle foranstaltninger, herunder lovgivningsmæssige, for at sikre, at der opnås de nødvendige CO₂-reduktioner.

2.2.2. Anden søjle: forbrugerinformation

I henhold til mærkningsdirektivet¹⁷ skal der sættes et mærke om brændstofforbrug og CO₂-emissioner på alle nye biler, der skal udgives nationale vejledninger om nye bilers brændstoføkonomi, opsættes plakater hos forhandlerne og gives information om brændstoføkonomi i trykt reklamemateriale. Direktivet anses for at være et nyttigt værktøj til at øge bevidstheden, men virkningerne heraf har ikke været synlige¹⁸, idet mærkerne i de forskellige medlemsstater er af stærkt svingende kvalitet.

2.2.3. Tredje søjle: fremme af brændstoføkonomiske biler via skattemæssige foranstaltninger

Beskatning, der er strategiens tredje søjle, kan bidrage betydeligt til at nedsætte omkostningerne ved at overholde effektivitetsmålene, men gennemførelsesniveauet har hidtil været skuffende. På EU-plan er Kommissionens forslag fra juli 2005 til Rådets direktiv¹⁹ bl.a. med det formål at inkludere et CO₂-element i bilafgifterne endnu ikke vedtaget af Rådet. På nationalt plan har flere medlemsstater vedtaget skattemæssige foranstaltninger for at fremme

¹⁵ KOM(95) 689, Rådets konklusioner af 25.6.1996, Europa-Parlamentets beslutning af 22.9.1997.

¹⁶ Se årsberetninger om strategiens effektivitet på:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm

¹⁷ Direktiv 1999/94/EF om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler, EFT L 12 af 18.1.2000.

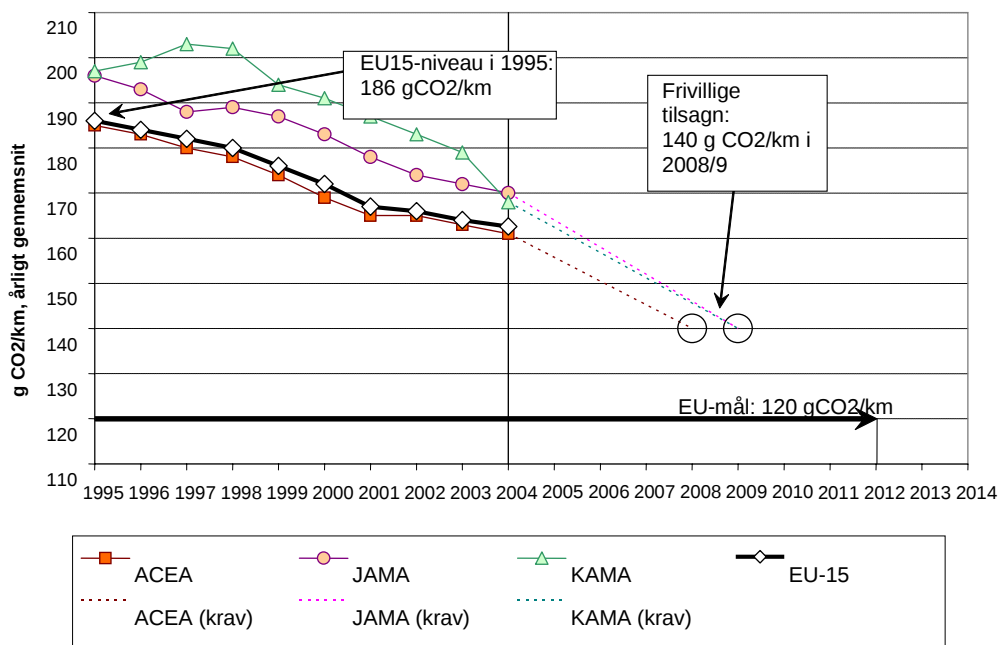
¹⁸ "Report on the effectiveness of the car fuel efficiency labelling directive 1999/94/EC, and options for improvement", ADAC til Europa-Kommissionen, marts 2005.

¹⁹ KOM(2005) 261.

køb af biler, der udleder mindre CO₂, men der er ikke påvist nogen væsentlig virkning af disse foranstaltninger på EU's gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler.

2.2.4. Udnyttelse af erfaringer fra den nuværende strategi

Figur 1 - Gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler i EU 15 mellem 1995 og 2004



Der kan fremhæves en række forhold på grundlag af erfaringerne med gennemførelsen af den nuværende strategi²⁰:

- Emissioner fra den nye solgte gennemsnitsbil var på 163 g CO₂/km i 2004, 12,4 % under udgangspunktet i 1995 på 186 g CO₂/km²¹. I samme periode er **nye biler solgt i EU blevet betydeligt større og stærkere**, mens priserne steg mindre end inflationen.
- Undersøgelser af virkningerne at de **hidtil indførte foranstaltninger i medlemsstaterne på efterspørgselssiden har vist, at forbedringer af bilteknologien har givet de fleste reduktioner.**
- De fremskridt, der hidtil er gjort, går i retning af målet på 140 g CO₂/km i 2008/09, men **hvis der ikke træffes supplerende foranstaltninger, vil EU-målet på 120 g CO₂/km ikke blive opfyldt inden for tidshorisonten 2012.** Eftersom den frivillige aftale ikke gav resultater, finder Kommissionen det nødvendigt at gribe til lovgivningsinstrumenter og fremhæver, at foruden den foreslåede lovgivning bør myndighederne også træffe omgående foranstaltninger for at holde emissionsreduktionerne på sporet, også omkring 2008/09, f.eks. gennem skattemæssige incitamenter og grønne offentlige indkøb.

²⁰ Foreløbige data for 2005 peger på begrænsede yderligere fremskridt.
²¹ EU15.

3. VEJEN FREM

Som følge af de mange faktorer, der påvirker emissioner fra vejtransport, er en pakke af foranstaltninger nødvendig.

3.1. Opfyldelse af EU's mål på 120 g CO₂/km

Selv om denne meddelelse fokuserer på CO₂-reduktioner gennem en integreret tilgang (forbedringer af brændstoføkonomien i lette køretøjer (personbiler og lette erhvervskøretøjer), andre teknologiske forbedringer og anvendelse af biobrændstoffer) foregriber den ikke eventuelle supplerende foranstaltninger, som Kommissionen måtte foreslå for at bekæmpe vejtransportens virkninger på klimaændringerne. Den nyligt reviderede transportpolitik for EU omfatter initiativer til at fremme et skifte til mere bæredygtige transportformer, hvor det er relevant, navnlig i byområder, samt udarbejdelse af en EU-metode i 2008 til opkrævning af infrastrukturafgifter, der dækker eksterne virkninger, som supplement til den seneste revision af direktivet om "eurovignetten"²². Som anført i den nylige tematiske strategi om bymiljø²³ vil Kommissionen vejlede om bæredygtige transportplaner. I forbindelse med brændstofbeskatning er der i EU-lovgivningen allerede fastsat minimumsniveauer for brændstofafgifter.

Kommissionen har undersøgt en række foranstaltninger, der specifikt sigter mod at nedbringe drivhusgasemissioner fra lette køretøjer. I fortsættelse af en bred høring af interesseparter og på grundlag af en konsekvensanalyse skitseres nedenfor en helhedsstrategi for både udbud og efterspørgsel, der har til formål at nå EU's mål på 120 g CO₂/km senest i 2012.

I overensstemmelse med handlingsplanen for energieffektivitet skal Kommissionens strategi give miljøfordele samtidig med at skabe økonomiske muligheder ved at tilskynde til innovation i mere miljøvenlige biler og fremme en konkurrencedygtig bilindustri med bæredygtig beskæftigelse i Fællesskabet. Den sikrer dermed betingelserne for stadige forbedringer ud over EU's målsætning for således at opfylde EU's behov for på længere sigt yderligere at reducere CO₂ i transportsektoren.

Kommissionen understreger, at der kan skabes brændstoføkonomiske forbedringer på forskellige måder. Hvis den nuværende tendens mod større og stærkere biler fortsætter, har vi allerede teknologien til at løfte de kommende udfordringer med hensyn til brændstoføkonomi, men fabrikkerne og herefter forbrugerne vil skulle bære de ekstra produktionsomkostninger. Alternativt kan der indføres konkrete (skattemæssige) foranstaltninger for at tvinge forbrugernes efterspørgsel i retning af brændstoføkonomiske biler. Dette vil skabe et mere bæredygtigt bilmarked, hvor fabrikkerne kan konkurrere på miljøvenlighed og mindske omkostningerne til opfyldelse af bestemmelserne betydeligt uden at sætte de komfort- og sikkerhedsforbedringer, forbrugerne har fået i de seneste ti år, på spil. Medlemsstaterne har et stort ansvar, navnlig i deres skattepolitik, for at gøre denne alternative og mere bæredygtige vej til virkelighed så hurtigt som muligt. Jo tidligere der sættes ind, desto lettere vil det blive at nå CO₂-reduktionsmålet. Afgiftssystemerne kan endvidere udformes på en indkomstneutral måde, der samlet set ikke resulterer i en øget byrde for forbrugerne, men derimod belønner købere af biler med et lavt emissionsniveau og straffer køb af mindre økonomiske køretøjer.

²² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF, som ændret ved 2006/38/EF, af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, EFT L 187, 20.7.1999.

²³ KOM(2005) 446.

3.2. Udbudsorienterede foranstaltninger

Kommissionen vil derfor forfølge sin integrerede tilgang med henblik på at nå **EU-målet på 120 g CO₂/km i 2012**. Dette kan nås ved en kombination af tiltag fra henholdsvis EU's og medlemsstaternes side. Kommissionen vil så vidt muligt i 2007, men dog senest i midten af 2008, foreslå **lovgivningsmæssige rammer** for at nå EU-målet på 120 g CO₂/km og fokusere på pligtige CO₂-emissionsreduktioner for at nå målet på **130 g CO₂/km for den nye gennemsnitsbil ved hjælp af forbedringer af bilmotorteknologien**, og en yderligere reduktion på 10 g CO₂/km eller tilsvarende hvis teknisk nødvendigt gennem andre **teknologiske forbedringer og gennem en øget anvendelse af biobrændstoffer**, navnlig:

- a) fastsættelse af minimumskrav for klimaanlægs effektivitet
- b) obligatorisk montering af systemer til overvågning af nøjagtigt dæktryk
- c) fastsættelse i EU af maksimale grænser for dæks rullemodstand for dæk monteret på personbiler og lette erhvervskøretøjer.
- d) brug af gearskiftindikatorer under hensyntagen til, i hvor høj grad forbrugerne anvender disse anordninger under den daglige kørsel
- e) bedre brændstoføkonomi i lette erhvervskøretøjer (varevogne) med det mål at nå 175 g CO₂/km i 2012 og 160 g CO₂/km i 2015
- f) øget anvendelse af biobrændstoffer for at opnå størst mulig miljøvenlighed.

Disse tiltag vil kunne måles, overvåges, beregnes og vil ikke blive dobbeltbogført ved beregning af CO₂-reduktionerne.

Kommissionen tilslutter sig, at de lovgivningsmæssige rammer til gennemførelse af **målet for den nye gennemsnitsbil** udformes således, at de sikrer konkurrencemæssigt neutrale, socialt retfærdige og bæredygtige reduktionsmål, der er retfærdige for de forskellige europæiske bilfabrikanter, og at der undgår uberettiget konkurrenceforvridning mellem bilfabrikanterne.

De lovgivningsmæssige rammer skal være **i overensstemmelse med det overordnede mål med at nå EU's Kyoto-mål** og vil blive baseret på en **tilbundsgående konsekvensanalyse**. Konsekvensanalysen skal omfatte fordele og omkostninger ved de forskellige muligheder sammenlignet med den nuværende situation for de gennemsnitlige CO₂-emissioner i betragtning af den nyeste tilgængelige teknologi til miljøforbedringer i bilteknologien.

3.3. Efterspørgsels- og adfærdorienterede foranstaltninger

Ud over de lovgivningsmæssige rammer bør Kommissionens strategi for reduktion af CO₂-emissioner tilskynde til, at der gøres **yderligere bestræbelser af medlemsstaterne** i forbindelse med andre vejtransportmidler (CO₂-relateret beskatning og andre skatteincitamenter, anvendelse af offentlige indkøb, trafikstyring, infrastrukturer, osv.) **og af forbrugerne** (kvalificeret valg som køber, ansvarlig kørselsadfærd) (tunge erhvervskøretøjer osv.).

3.3.1. Beskatning²⁴

Bilafgifter er et effektivt middel til at påvirke forbrugernes købsbeslutninger. Afgifterne kan differentieres, så de støtter introduktion af brændstoføkonomiske biler med lav CO₂-emission på markedet. Det kunne i høj grad lette bilfabrikanternes bestræbelser for at opfylde deres forpligtelser at markedsføre sådanne køretøjer. Kommissionen har fremsat et forslag til Rådets direktiv om afgifter på personbiler²⁵, der i øjeblikket behandles af Rådet og Parlamentet. **Kommissionen opfordrer igen medlemsstaterne til at vedtage dette forslag snarest muligt og tilpasse deres bilafgiftspolitikker for at fremme køb af brændstoføkonomiske biler i hele EU og hjælpe fabrikanterne med at overholde de kommende regler for brændstoføkonomi** og således gøre deres til at nedbringe bilers CO₂-udledninger. Differentierede afgifter over hele spektret af biler på markedet for dermed gradvis at skabe en ændring i retning af biler med relativt lavere udledning vil være en effektiv måde til at mindske fabrikanternes gennemførelsesomkostninger.

Skattemæssige incitamenter²⁶ ville også være en effektiv måde at tilskynde til at få de reneste lette køretøjsklasser ind på markedet. Disse incitamenter skal være omfattet af en fælles EU-definition, der anvendes i hele Fællesskabet for at undgå en opsplitning af det indre marked, og skal dække alle relevante emissioner under hensyntagen til både luftforurening og emissionskravene for drivhusgasser. Med henblik herpå skal et **miljøvenligt køretøj ("Light-duty Environmentally Enhanced Vehicle", LEEV)** defineres som et køretøj, der både opfylder næste trin i grænseværdierne for emission af forurenende stoffer i henhold til den relevante lovgivning og forbliver under et vist CO₂-emissionsniveau. Nu skal dette niveau være EU's mål på 120 g CO₂/km. Definitionen på et miljøvenligt køretøj skal revideres regelmæssigt, så den til stadighed fokuserer på den mest avancerede ende af den nye bilpark.

3.3.2. Forbrugerinformation

Kommissionen vil i 2007 vedtage et ændringsforslag for at gøre direktiv 1999/94/EF om brændstoføkonomimærkning mere effektivt. Dette forslag vil blandt andet sigte mod at udvide mærkningsordningens anvendelsesområde til lette erhvervskøretøjer (N1), harmonisere mærkets design og indføre energiøkonomiklasser for at gøre forbrugerne mere bevidste, når de køber bil. Opmærksomheden vil også blive rettet mod definitionen på et miljøvenligt køretøj (jf. 3.3.1) og muligheden for at anføre de årlige driftsudgifter på mærket og, hvor det er relevant, bilafgiftsniveauer i forhold til CO₂-udledninger og brændstofforbrug.

Ud over forbrugerinformation er der muligvis også brug for at tilpasse den måde, hvorpå biler markedsføres, således at der fokuseres mindre på køretøjernes dynamiske egenskaber. For at sikre ensartede spilleregler er der behov for en koordineret indsats i industrien. Bilfabrikanterne opfordres til inden midten af 2007 at indgå en **frivillig aftale om en EU-kodeks for god praksis for markedsføring af og reklamering for biler** med det formål at fremme bæredygtige forbrugsmønstre.

²⁴ Alle selektive skatteforanstaltninger, der kan forvride konkurrencen og påvirke handlen mellem medlemsstaterne, vil kræve forudgående anmeldelse til Kommissionen med henblik på godkendelse af statsstøtte.

²⁵ KOM(2005) 261.

²⁶ Denne type tilgang er veletableret for at fremme en tidlig markedsintroduktion af biler, der lever op til fremtidige luftforureningsstandarder - jf. f.eks. direktiv 98/69/EF og forslaget til en ny Euro 5-standard (KOM(2005) 683).

3.3.3. Energiøkonomisk kørsel

En række medlemsstater fremmer allerede energiøkonomisk kørsel gennem uddannelses- eller oplysningskampagner. Kommissionen støtter udbredelse af energiøkonomisk kørsel gennem forskellige projekter²⁷ og kunne overveje at inkludere krav om energiøkonomisk kørsel i fremtidige revisioner af kørekortdirektivet²⁸. Imidlertid er energiøkonomisk kørsel en foranstaltning, der er behæftet med stor usikkerhed om, hvor store muligheder der rent faktisk er for at spare CO₂. Medlemsstaterne opfordres ikke desto mindre til at fremme energiøkonomisk kørsel yderligere som et middel til at øge bevidstheden om, hvordan brugen af biler påvirker klimaændringerne.

3.4. Fremtidsudsigter

Med henblik på at analysere muligheden for på et senere tidspunkt at **fastsætte mere ambitiøse mål** ud over det nuværende EU-mål på 120 g CO₂/km skal forskning og udvikling endelig yderligere fremmes med det formål at udvikle og demonstrere avancerede teknologier til nedbringelse af CO₂. Det rådgivende organ for vejtransportforskning i EU (European Road Transport Research Advisory Council, ERTRAC) blev etableret for at mobilisere alle interesserparter, udvikle en fælles vision og sikre rettidig, koordineret og effektiv anvendelse af forskningsressourcer for at løfte de stadige udfordringer i forbindelse med vejtransport og EU's konkurrenceevne. **Kommissionen vil støtte forskningsindsatsen for at nå ERTRAC's forskningsmål²⁹ om at "forbedre køretøjernes effektivitet og dermed sikre op til 40 % reduktion i CO₂-emissionerne for personbiler i den nye bilpark i 2020"**. Dette vil svare til et gennemsnit for nye bil på 95 g CO₂/km.

4. KONKLUSION

EU skal nedbringe sin afhængighed af importeret olie og mindske luftforureningen og spiller desuden en ledende rolle i bekæmpelsen af klimaændringerne. For at opfylde de forpligtelser, der er indgået indtil 2012, og gå videre, skal EU reducere drivhusgasudledningerne fra alle sektorer.

Med sine stadigt stigende emissioner til trods for teknologiske fremskridt skal vejtransportsektoren have særlig opmærksomhed. Der er behov for foranstaltninger på forsyningsiden, så transportsystemernes resultater, især køretøjernes, regelmæssigt forbedres, og på efterspørgselssiden skal der indføres incitamenter til at gå over til køretøjer med stadigt mindre forbrug.

Der vil være behov for en bredere indsats for at gøre bæredygtig mobilitet til virkelighed, men i den foreslåede nye strategi skitseres en række specifikke foranstaltninger med henblik på nedbringelse af CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer. Kommissionen mener, at den bør gennemføres på alle niveauer for således at skabe og fremskynde en tendens i retning af nye biler, der gennemsnitligt udleder mindre. Hvis vi ikke handler hurtigt, vil tidligere

²⁷ Jf. f.eks. Ecodriven på http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm

²⁸ Rådets direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort, EFT L 237 af 24.8.1991, med senere ændringer.

²⁹ Jf. ERTRAC Strategic Research Agenda, December 2004, der ligger på:
<http://www.ertrac.org/publications.htm>

bestræbelser snart være spildt, og der vil være risiko for ikke at få opfyldt eller at gøre det dyrere at opfylde EU's kortsigtede mål på 120 g CO₂/km og yderligere fremskridt ud over dette mål.

Derfor vil Kommissionen så vidt muligt i 2007, men senest i midten af 2008, foreslå lovgivningsmæssige rammer for at nedbringe CO₂-emissioner fra lette erhvervskøretøjer for at nå EU-målet på 120 g CO₂/km inden 2012. De vil blive ledsaget af en konsekvensanalyse, der yderligere afspejler, i hvilken grad medlemsstaterne kan fremme bilfabrikanternes opfyldelse af obligatoriske mål gennem foranstaltninger til påvirkning af efterspørgslen, navnlig på afgiftsområdet.

I 2010 vil Kommissionen se på status for gennemførelsen af og potentialet for yderligere foranstaltninger for at nå længere end det erklærede EU-mål.