KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 7.2.2007
COM(2007) 19 konč.

SPOROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU

Rezultati pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO_2 iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil

{SEC(2007) 60}
{SEC(2007) 61}

1. UVOD

EU je vodilna na področju mednarodnih prizadevanj za boj proti podnebnim spremembam in mora zmanjšati emisije toplogrednih plinov, k čemur se je zavezala v Kjotskem protokolu. Komisija je januarja 2007[1] predlagala, da *„EU v okviru mednarodnih pogajanj uveljavlja cilj 30-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v razvitih državah do leta 2020 (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990)“* in da *„mora EU že zdaj sprejeti trdno neodvisno zavezo, da bo do leta 2020 dosegla najmanj 20 % znižanje emisij toplogrednih plinov (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990)“*. Da se prepreči izkrivljanje konkurence ter zagotovi pravičnost na gospodarskem in socialnem področju, morajo k zmanjšanju emisij prispevati vsi sektorji.

Osebna vozila so pomemben del vsakdanjega življenja številnih Evropejcev, avtomobilska industrija pa je pomemben vir zaposlovanja in rasti v mnogih regijah EU. Vendar uporaba osebnih vozil bistveno vpliva na podnebne spremembe, saj približno 12 % vseh emisij ogljikovega dioksida (CO_2), glavnega toplogrednega plina, v EU nastane zaradi porabe goriva osebnih vozil. Kljub bistvenemu izboljšanju na področju tehnologije vozil – zlasti učinkovitosti porabe goriva, ki zmanjšuje tudi emisije CO_2 – se vpliv večjega prometa in velikosti osebnih vozil ni nevtraliziral. Čeprav je celotna EU v obdobju 1990–2004 zmanjšala emisije toplogrednih plinov za malo manj kot 5 %, so se emisije CO_2 zaradi cestnega prometa povečale za 26 %.

Zato je Evropski svet junija 2006 soglasno potrdil[2], da mora „*v skladu s strategijo EU o emisijah CO_2 lahkih tovornih vozil [...] povprečen nov vozni park doseči emisije CO_2 v višini 140 g CO_2/km (2008/09) in 120 g CO_2/km (2012)*“. Evropski parlament je pozval k „*politiki odločnih ukrepov za zmanjšanje emisij v prometu, vključno z uvedbo predpisanih mejnih vrednosti emisij CO_2 za nova vozila, z namenom srednjeročnega doseganja 80 do 100 g CO_2/km emisij za nova vozila ter s pomočjo trgovanja z emisijami med proizvajalci motornih vozil*“[3].

V akcijskem načrtu energetske učinkovitosti[4] je Komisija oktobra 2006 opozorila, da *„bo treba za obravnavo energetske učinkovitosti in emisij CO_2 iz avtomobilov v zakonodaji 2007 predlagati, da se do leta 2012 zagotovi doseganje cilja 120 g CO_2/km s celovitim in doslednim pristopom v skladu z dogovorjenim ciljem EU“*. Komisija je v paketu o energiji in podnebju januarja 2007 poudarila, da *„bodo nadaljnji ukrepi za zmanjševanje emisij CO_2 iz osebnih avtomobilov predlagani v prihodnjem sporočilu, da bi s celovitim in doslednim pristopom dosegli cilj 120 g CO_2/km do leta 2012. Proučile se bodo tudi možnosti za nadaljnje zmanjševanje po letu 2012“*.

Če ukrepi ne bodo učinkoviti, se bodo emisije zaradi potniškega cestnega prometa v naslednjih letih še povečale, kar bo ogrozilo prizadevanja EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v skladu s Kjotskim protokolom in tistih, ki ta okvir presegajo, posledice prizadevanj pa bodo čutili tudi drugi sektorji, ki so v okviru mednarodne konkurence bolj

---

1 COM(2007) 2.

2 Obnovljena strategija trajnostnega razvoja EU, Svet Evropske unije, 8.6.2006.

3 Resolucija Evropskega parlamenta „*Uspešen boj proti svetovnim podnebnim spremembam*“ (2005/2049(INI)).

4 COM(2006) 545.

izpostavljeni. Nasprotno bo zmanjšanje emisij iz osebnih vozil prispevalo k zmanjšanju podnebnih sprememb in odvisnosti od uvoženega goriva ter k izboljšanju kakovosti zraka in s tem zdravja evropskih državljanov. K doseganju tega bosta bistveno prispevala boljša učinkovitost porabe goriva v vozilih in večja uporaba alternativnih goriv, zlasti biogoriv.

Glede goriv je Komisija predlagala[5] uvedbo obveznih zahtev s spremembo direktive o kakovosti goriva[6], kar naj bi pripomoglo k postopni dekarbonizaciji cestnih goriv. Poleg tega je Komisija pred kratkim poročala[7] o izvajanju direktive o biogorivih in bo v kratkem sprejela predlog za spremembo te direktive. V tem sporočilu Komisija predlaga tudi povečano uporabo biogoriv kot del celostnega pristopa k zmanjšanju emisij CO_2 iz osebnih avtomobilov. Glede prevoznih sredstev je Komisija opredelila vrsto ukrepov, ki bi lahko prispevali k doseganju cilja EU, zlasti strožja merila učinkovitosti goriv za osebna vozila in lahka tovorna vozila ter druge tehnološke izboljšave. To sporočilo zagotavlja podlago za izmenjavo z drugimi evropskimi institucijami in vsemi zainteresiranimi stranmi v zvezi z izvajanjem naslednje stopnje strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO_2 iz lahkih tovornih vozil in povečanje učinkovitosti porabe goriva, da se doseže cilj EU 120 g CO_2/km[8] do leta 2012. Komisija bo na podlagi sklepov teh razprav, če bo možno leta 2007 in najpozneje sredi 2008, predložila Svetu in Evropskemu parlamentu zakonodajni okvir za doseganje tega cilja.

2. POLITIČNO OZADJE IN NAPREDEK

2.1. Potreba po ukrepih v sektorju cestnega prometa

2.1.1. Cestni promet mora prispevati k zmanjševanju podnebnih sprememb

Evropski parlament in Evropski svet sta spomladi 2005 ponovno potrdila cilj EU, da se globalne temperature površja zemlje ne smejo povečati za več kot 2 °C v primerjavi s predindustrijsko stopnjo, da se preprečijo nevarne in nepopravljive antropogene podnebne spremembe. Evropski svet je poudaril tudi, da je treba za spodbujanje varnosti oskrbe z energijo ter trajnostne rabe energije izboljšati uravnavanje povpraševanja in energetsko učinkovitost, zlasti v prometnem sektorju[9]. Najnovejši pregled bele knjige o prometu[10] poudarja potrebo po spodbujanju trajnostne mobilnosti, ki bo spodbujala konkurenčnost v EU in zmanjšala vplive prometa na okolje, katerega stroški so ocenjeni na 1,1 % BDP.

Cestni promet je drugi največji sektor v EU, ki povzroča emisije toplogrednih plinov. Ostaja eden od sektorjev, v katerem se emisije povečujejo, s čimer ogroža napredek v drugih sektorjih. Zato EU še težje izpolnjuje obveznosti iz Kjotskega protokola, kar negativno vpliva na konkurenčnost nekaterih sektorjev (npr. energetsko intenzivne industrije), saj so tudi občutljivi na mednarodno konkurenco kot domače dejavnosti, npr. cestni promet.

---

5 COM(2007) 18.

6 Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 98/70/ES z dne 13. oktobra 1998 o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive 93/12/EGS (UL L 350, 28.12.1998).

7 COM(2006) 845.

8 Enakovredno 4,5 l/100 km za dizelska osebna vozila in 5 l/100 km za bencinska osebna vozila.

9 Sklepi predsedstva Evropskega sveta z dne 23. in 24. marca 2006.

10 COM(2006) 314.

Le obravnavanje absolutnih emisij v različnih sektorjih ne zadostuje. Oceniti je treba tudi potrebo po ponovnem uravnoteženju prizadevanj v različnih sektorjih in njihove sposobnosti zmanjševanja emisij CO_2. Čeprav se na prvi pogled zdi, da so ukrepi v cestnem prometu dražji kot ukrepi v drugih sektorjih, pa številne študije kažejo, da so lahko ukrepi za učinkovitost v prometnem sektorju stroškovno učinkovitejši kot nekateri ukrepi v drugih sektorjih, ob upoštevanju ukrepov, ki spreminjajo obnašanje potrošnikov[11]. Poleg tega je treba uporabljati širši pojem „globalna" stroškovna učinkovitost, ki zajema zlasti varnost oskrbe z energijo, občutljivost na mednarodno konkurenco, cenovno dostopnost za potrošnike in pozitivne povratne učinke, kot je vodilni položaj na področju tehnologije, ki izhaja iz visokih ciljev. Ker so emisije CO_2 tesno povezane s porabo goriva in cestni promet zajema 26,5 % celotne porabe energije v EU, bo imelo zmanjšanje emisij CO_2 iz osebnih vozil pomemben pozitivni vpliv na varnost oskrbe z energijo v EU.

Cestni promet ni vključen v področje uporabe sistema za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov v EU, ki je bil vzpostavljen z Direktivo 2003/87/ES. Ta sistem temelji na načelu neposrednih emisij[12], ki bi se moral v primeru cestnega prometa uporabljati na ravni posameznih lastnikov in bi povzročil velike upravne stroške. Kot druga možnost bi se lahko obravnaval posredni pristop na ravni proizvajalca vozil. Vendar vključitev trenutno ne bi omogočala pravočasnega doseganja ciljev strategije (120 g CO_2/km do leta 2012), ker bi vse prilagoditve oblikovanja sistema za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov v EU razen vključitve letalstva lahko začele veljati šele od leta 2013, kot je pred kratkim navedla Komisija v sporočilu o pregledu sistema za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov[13]. Ta časovni razpored bo zagotovil ohranjanje stabilnega ureditvenega okvira za zainteresirane strani, ki so že vključene na trgu, in dovolj časa za zakonodajne prilagoditve sistema. Komisija bo tako proučila možnost vključitve sektorja cestnega prometa v razporeditev za tretje obdobje.

V zvezi s tem je treba sprejeti ukrepe, s katerimi se zagotovi, da cestni promet ne škoduje boju proti podnebnim spremembam, ampak k njemu prispeva.

2.1.2. Izboljšanje lahkih tovornih vozil je nujno

Na emisije CO_2 zaradi potniškega cestnega prometa vpliva več dejavnikov, kot so ponudba osebnih vozil in povpraševanje po njih, individualne potrebe po mobilnosti, stroški lastništva osebnih vozil, dostopnost nadomestnih javnih prevoznih storitev itd. Skupina na visoki ravni za konkurenčnost avtomobilske industrije (CARS21)[14] se je sestala, da bi okrepila dialog z interesnimi skupinami v zvezi s prihodnjimi potrebami in izzivi avtomobilske industrije. V končnem poročilu iz decembra 2005 je skupina močno podprla celostni pristop in poudarila potrebo po *„delovanju v smeri nadaljnjega zmanjšanja emisij CO_2 iz cestnih vozil*".

---

11 „Stroškovna učinkovitost zmanjševanja emisij CO_2 v prometu – pregled ukrepov v drugih sektorjih in njihova primerjava" („Cost effectiveness of CO2 mitigation in transport – An outlook and comparison with measures in other sectors"), CE Delft za Evropsko konferenco ministrov za promet, OECD, april 2006.

12 Tako da bi bili prejemniki emisijskih kuponov tisti, ki dejansko povzročajo emisije CO_2.

13 Glej COM(2006) 676, odstavek 3.1.

14 *„Konkurenčni avtomobilski regulativni sistem za 21. stoletje" („A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century"),* končno poročilo CARS21, 2006, http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf.

Tudi države zunaj EU si zelo prizadevajo za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz cestnih vozil. Združene države, Kanada, Japonska, Koreja, Kitajska in Avstralija so že sprejele zakonodajne ali prostovoljne pristope, od katerih se zdaj nekateri pregledujejo, da bodo dodatno prispevali k boljši učinkovitosti porabe goriva in zmanjšanju emisij CO_2.

2.2. Dosedanji napredek

Strategija Skupnosti je do zdaj temeljila na treh stebrih, kot jih je predlagala Komisija leta 1995[15] in sta jih pozneje podprla Svet in Evropski parlament[16]. Ta struktura je omogočala celovito vključevanje ukrepov, ki obravnavajo ponudbo (prostovoljne obveznosti) in povpraševanje (označevanje in obdavčitev), ter je bila sprejeta po izvedbi obsežne analize možnosti za zmanjšanje emisij CO_2 iz osebnih vozil.

2.2.1. Prvi steber: prostovoljne obveznosti avtomobilske industrije

Prostovoljne obveznosti evropskih, japonskih in korejskih združenj proizvajalcev avtomobilov so povezane z uresničevanjem cilja 140 g CO_2/km do leta 2008 ali 2009. Z vidika vse večje zaskrbljenosti v zvezi z napredkom industrije pri tem prostovoljnem pristopu je Komisija večkrat poudarila pripravljenost, da prouči vse ukrepe, vključno z zakonodajnimi, in zagotovi potrebno zmanjšanje emisij CO_2.

2.2.2. Drugi steber: obveščanje potrošnikov

Direktiva o označevanju[17] zahteva prikaz oznake o porabi goriva in emisijah CO_2 na vseh novih osebnih vozilih, objavo nacionalnih priročnikov o učinkovitosti porabe goriva novih osebnih vozil, prikaz plakatov pri prodajalcih in vključitev informacij o učinkovitosti porabe goriva v natisnjene promocijske prospekte. Direktiva je uporaben instrument za povečanje ozaveščenosti, vendar še ni oprijemljivih rezultatov[18], ker se kakovost oznak v različnih državah članicah zelo razlikuje.

2.2.3. Tretji steber: spodbujanje osebnih vozil z nizko porabo goriva z davčnimi ukrepi

Obdavčitev, tretji steber strategije, lahko bistveno prispeva k zmanjševanju stroškov uresničevanja ciljev učinkovitosti, vendar je bila dosedanja stopnja izvajanja nezadostna. Na ravni EU Svet še ni sprejel predloga Komisije o direktivi Sveta iz julija 2005[19], ki si med drugim prizadeva za vključitev elementa CO_2 v obdavčitev osebnih vozil. Na nacionalni ravni je veliko držav članic sprejelo davčne ukrepe za spodbujanje nakupa osebnih vozil, ki sproščajo manj CO_2, vendar se še ni pokazal bistven vpliv teh ukrepov na povprečne emisije CO_2 iz novih osebnih vozil za EU.

---

15 COM(95) 689, sklepi Sveta z dne 25.6.1996, resolucija Evropskega parlamenta z dne 22.9.1997.

16 Letna poročila o učinkovitosti strategije so na voljo na naslednji spletni strani: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm.

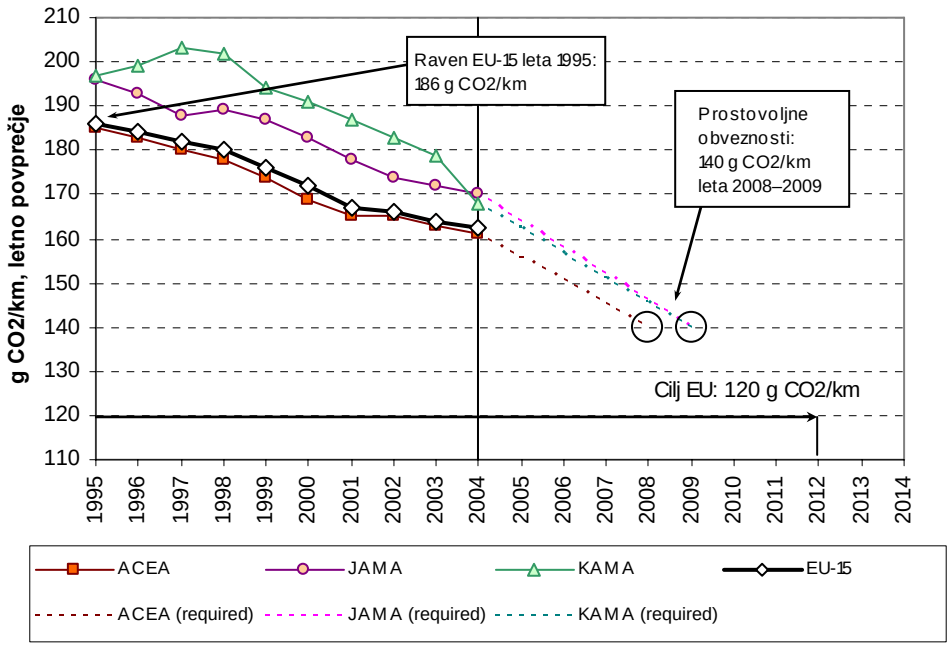
17 Direktiva 1999/94/ES o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO_2, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil (UL L 12, 18.1.2000).

18 *„Poročilo o učinkovitosti Direktive 1999/94/ES o označevanju učinkovitosti porabe goriva na osebnih vozilih in možnostih za izboljšanje“ („Report on the effectiveness of the car fuel efficiency labelling directive 1999/94/EC, and options for improvement“),* ADAC za Evropsko Komisijo, marec 2005.

19 COM(2005) 261.

2.2.4. *Pridobljene izkušnje iz sedanje strategije*

Slika 1 – povprečne emisije CO_2 v novem voznem parku v EU-15 med leti 1995 in 2004



Na podlagi izkušenj, dobljenih pri izvajanju sedanje strategije, je mogoče poudariti več vprašanj[20]:

- Povprečne emisije novega prodanega voznega parka so leta 2004 dosegle 163 g CO_2, kar je 12,4 % pod izhodiščem 186 g CO_2/km iz leta 1995[21]. V istem obdobju **so nova osebna vozila, prodana v EU, postala bistveno večja in močnejša**, medtem ko so se cene zvišale manj od inflacije.

- Preučevanje vpliva **omejenih ukrepov, ki so jih do zdaj sprejele države članice v zvezi s povpraševanjem, je pokazalo, da so se emisije znatno zmanjšale zaradi boljše tehnologije vozil**.

- Dosedanji napredek kaže, da bo do leta 2008/2009 dosežen cilj 140 g CO_2/km, **brez dodatnih ukrepov pa ne bo dosežen cilj EU 120 g CO_2/km v letu 2012**. Ker prostovoljni dogovor ni uspel, se Komisiji zdi potrebno preiti na zakonodajni pristop in poudarja, da bodo morali poleg predlagane zakonodaje do leta 2008/2009 nujne ukrepe za nadaljnje zmanjševanje emisij sprejeti tudi javni organi, npr. s finančnimi spodbudami in zelenimi javnimi naročili.

---

20 Predhodni podatki za leto 2005 kažejo na omejen nadaljnji napredek.

21 EU-15.

3. POT NAPREJ

Glede na številne dejavnike, ki vplivajo na emisije zaradi cestnega prometa, je potreben paket ukrepov.

3.1. Doseganje cilja EU 120 g CO_2/km

Čeprav se sporočilo osredotoča na zmanjševanje emisij CO_2 s celostnim pristopom (izboljšanje ekonomičnosti porabe goriva za lahka tovorna vozila (osebna vozila in lahka gospodarska vozila), razen tehnoloških izboljšav in uporabe biogoriva), ne ocenjuje vnaprej dodatnih ukrepov, ki jih lahko predlaga Komisija za obravnavanje vplivov cestnega prometa na podnebne spremembe. Nedavno spremenjena prometna politika EU vključuje pobude za spodbujanje prehoda na trajnejša prevozna sredstva, kadar je ustrezno, zlasti na mestnih območjih, ter vzpostavitev metodologije EU za zaračunavanje infrastrukture, ki bodo pokrile zunanje stroške do leta 2008, kot dopolnilo k nedavnemu pregledu direktive o „evrovinjeti“[22]. Kot je predvideno v nedavni tematski strategiji za urbano okolje[23], bo Komisija pomagala pri pripravi trajnostnih prometnih načrtov. V zvezi z obdavčitvijo goriva zakonodaja EU že določa najmanjše stopnje trošarin na gorivo.

Komisija je preiskovala veliko ukrepov, ki so namenjeni zlasti zmanjševanju emisij toplogrednih plinov iz lahkih tovornih vozil. Glede na obsežno posvetovanje interesnih skupin in na podlagi presoje vpliva je spodaj predstavljena strategija, ki obravnava ponudbo in povpraševanje ter je namenjena doseganju cilja Skupnosti 120 g CO_2/km do leta 2012.

V skladu z akcijskim načrtom energetske učinkovitosti naj bi pristop Komisije prinesel popolne okoljske prednosti in ustvaril gospodarske priložnosti s spodbujanjem inovativnosti pri večini ekološko prijaznih osebnih vozilih in pospeševanjem konkurenčne avtomobilske industrije, ki bi zagotavljala trajna delovna mesta v Skupnosti. Tako zagotavlja pogoje za stalne izboljšave, ki presegajo cilj Skupnosti, da bodo izpolnjene dolgoročne potrebe EU po dodatnem zmanjšanju emisij CO_2 v prometnem sektorju.

Komisija poudarja, da se lahko učinkovitost porabe goriva poveča na različne načine: če se bo nadaljeval sedanji trend večjih in močnejših osebnih vozil, je že na voljo tehnologija, s katero bo mogoče obvladati prihodnje izzive v zvezi z učinkovitostjo porabe goriva, vendar bodo morali proizvajalci in posledično potrošniki kriti dodatne proizvodne stroške. Namesto tega se lahko sprejmejo dejanski (davčni) ukrepi za usmeritev povpraševanja potrošnikov k osebnim vozilom z učinkovito porabo goriva: to bi spodbudilo vzpostavitev trajnejšega trga osebnih vozil, na katerem lahko proizvajalci konkurirajo na podlagi okoljske učinkovitosti in bistveno zmanjšajo stroške usklajevanja, ne da bi ogrozili izboljšanje udobja in varnosti, ki so ga imeli potrošniki v zadnjem desetletju. Države članice imajo pomembno nalogo, zlasti v politiki obdavčevanja, da čim prej izvedejo to nadomestno in trajnejšo usmeritev: prej ko se izvede ukrep, lažje bo uresničiti cilj zmanjševanja CO_2. Poleg tega je mogoče sistem obdavčevanja določiti na prihodkovno nevtralen način, ki na splošno ne bi povzročil dodatnega bremena za potrošnike, ampak nagradil kupce osebnih vozil z majhnimi emisijami in kaznoval nakup manj učinkovitih vozil.

---

22 Direktiva 1999/62/ES kakor jo spreminja Direktiva 2006/38/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL L 187, 20.7.1999).

23 COM(2005) 446.

3.2. Ukrepi, usmerjeni k ponudbi

Komisija bo uveljavljala celovit pristop, da bi **do leta 2012 dosegla cilj EU 120 g CO_2/km.** To se lahko doseže z ukrepi EU in držav članic. Komisija bo po možnosti leta 2007 in najpozneje do srede 2008 predlagala **zakonodajni okvir,** da bi dosegla cilj EU 120 g CO_2/km do leta 2012 s poudarkom na obveznem zmanjševanju emisij CO_2, da bi dosegla cilj **130 g CO_2/km za povprečen novi vozni park z izboljšanjem motorne tehnologije** in nadaljnje zmanjšanje za 10 g CO_2/km ali, če bo tehnično potrebno, z drugimi **tehnološkimi izboljšavami in s povečano uporabo biogoriv**, zlasti z:

a) določitvijo najmanjših zahtev učinkovitosti porabe goriva za klimatske naprave;

b) obvezno vgraditvijo ustreznega sistema nadzora tlaka v pnevmatikah;

c) določitvijo največjih mejnih vrednosti kotalnega upora pnevmatik v EU za pnevmatike na osebnih vozilih in lahkih gospodarskih vozilih;

d) uporabo kazalnikov menjalnih vzvodov ob upoštevanju obsega, do katerega potrošniki take naprave uporabljajo v resničnih voznih pogojih;

e) izboljšano učinkovitostjo goriva pri lahkih gospodarskih vozilih (dostavnih vozilih) s ciljem 175 g/km CO_2 do leta 2012 in 160 g/km CO_2 do leta 2015;

f) povečano uporabo biogoriv, kar v največji možni meri poveča okoljevarstveno učinkovitost.

Navedeno se bo lahko merilo, spremljalo, imelo odgovornost in se ne bo štelo dvakrat pri zmanjševanju CO_2.

Komisija se strinja, da bo zakonodajni okvir za izvajanje **cilja za povprečni novi vozni park** oblikovan tako, da bo zagotavljal konkurenčno nevtralne in socialno nepristranske ter trajnostne cilje zmanjševanja, ki so pravični do raznolikosti evropskih avtomobilskih proizvajalcev in se izogibajo vsakršnemu neupravičenemu izkrivljanju konkurence med proizvajalci avtomobilov.

Zakonodajni okvir bo **združljiv s splošnim ciljem doseganja kjotskih ciljev EU** in bo temeljil na **temeljiti presoji vpliva.** Taka presoja vpliva obravnava koristi in stroške različnih možnosti v primerjavi z dejanskim stanjem povprečnih emisij CO_2 ob upoštevanju zadnje razpoložljive tehnologije za okoljske izboljšave v avtomobilski tehnologiji.

3.3. Ukrepi, usmerjeni k povpraševanju/obnašanju potrošnikov

Izven zakonodajnega okvira mora strategija Komisije za nadaljnje zmanjšanje emisij CO_2 spodbuditi **dodatna prizadevanja** drugih sredstev cestnega prometa (težka vozila itd.), **držav članic** (obdavčenje CO_2 in ostale davčne spodbude, uporaba javnih naročil, upravljanje prometa, infrastruktura itd.) **in uporabnikov** (osveščeni kupec, odgovorno vedenje voznikov).

3.3.1. Obdavčitev[24]

Obdavčitev osebnih vozil močno vpliva na odločitev potrošnikov za nakup. Davki se lahko diferencirajo ter tako podprejo uvedbo osebnih vozil z učinkovito porabo goriva in majhnimi emisijami CO_2 na trg. To bi lahko zelo olajšalo izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev osebnih vozil, da uvedejo taka vozila na trg. Komisija je pripravila predlog Direktive Sveta o obdavčitvi osebnih avtomobilov[25], ki ga zdaj obravnavata Svet in Parlament. **Komisija ponovno poziva države članice, da čim prej sprejmejo ta predlog in prilagodijo politike za obdavčitev osebnih vozil ter tako spodbudijo nakup osebnih vozil z učinkovito porabo goriva v EU in pomagajo proizvajalcem pri upoštevanju prihodnjega okvira o učinkovitosti porabe goriva**, s čimer prispevajo k zmanjšanju emisij CO_2 iz osebnih vozil. Diferenciacija davkov za celoten obseg osebnih vozil na trgu, ki bo postopoma pospešila prehod k osebnim vozilom s sorazmerno majhnimi emisijami, bi bila učinkovit način za zmanjšanje stroškov usklajevanja za proizvajalce.

Tudi davčne spodbude[26] bi učinkovito spodbudile uvedbo najčistejših razredov lahkih tovornih vozil na trg. Take spodbude morajo veljati za skupno opredelitev EU, ki se uporablja v Skupnosti, da se prepreči delitev notranjega trga in zajamejo vse pomembne emisije, ob upoštevanju zahtev v zvezi z onesnaževanjem zraka in emisijami toplogrednih plinov. Zato **je treba do okolja bolj prijazno lahko tovorno vozilo (LEEV) opredeliti** kot vozilo, ki je v skladu z naslednjo stopnjo mejnih vrednosti za emisije onesnaževal, določenih v ustrezni zakonodaji, in ne presega določene ravni emisij CO_2. Ta raven mora biti zdaj enaka cilju Skupnosti 120 g CO_2/km. Opredelitev LEEV se mora redno pregledovati, da bo ostala osredotočena na najbolj razvit nov vozni park.

3.3.2. Obveščanje potrošnikov

Komisija bo leta 2007 sprejela spremenjeni predlog za večjo učinkovitost direktive o označevanju ekonomičnosti porabe goriva 1999/94/ES. Cilji tega predloga bodo med drugim razširitev področja uporabe sistema označevanja na lahka gospodarska vozila (N1) in s tem uskladitev oznake ter uvedba razredov energetske učinkovitosti, da se izboljša ozaveščenost potrošnikov pri nakupu osebnega vozila. Pozornost bo namenjena tudi opredelitvi LEEV (glej 3.3.1) in možnosti označitve letnih tekočih stroškov na oznaki in, kadar je ustrezno, ravni obdavčitve vozil kot obdavčitve, odvisne od emisij CO_2 in porabe goriva.

Poleg obveščanja potrošnikov je treba prilagoditi tudi način trženja osebnih vozil, tako da je manj poudarjena dinamična zmogljivost vozil. Za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev je potrebno usklajeno ukrepanje v industriji. Proizvajalci osebnih vozil so pozvani, da pred sredino leta 2007 podpišejo **prostovoljni sporazum o evropskem kodeksu dobre prakse v zvezi z trženjem in oglaševanjem osebnih vozil**, ki je namenjen spodbujanju vzorcev trajnostne porabe.

---

24 O vseh izbirnih davčnih ukrepih, ki lahko izkrivljajo konkurenco in vplivajo na trgovino med državami članicami, bi bilo treba predhodno obvestiti Komisijo za odobritev državne pomoči.

25 COM(2005) 261.

26 Ta vrsta pristopa se je učinkovito uporabljala za spodbujanje zgodnje uvedbe osebnih vozil, ki izpolnjujejo prihodnje standarde za emisije onesnaževal zraka, na trg – glej npr. Direktivo 98/69/ES in predlog za nov standard Euro 5 – COM(2005) 683.

3.3.3. Okolju prijazna vožnja

Veliko držav članic že spodbuja okolju prijazno vožnjo s kampanjami usposabljanja ali ozaveščanja. Komisija podpira širitev okolju prijazne vožnje z različnimi projekti[27] in obravnava možno vključitev zahtev v zvezi z okolju prijazno vožnjo v prihodnje spremembe Direktive o vozniških dovoljenjih[28]. Vendar je okolju prijazna vožnja nadaljnji ukrep, s katerim je povezana velika negotovost v zvezi z dejansko možnostjo prihranka CO_2. Kljub temu so države članice pozvane, da še naprej spodbujajo okolju prijazno vožnjo in s tem povečajo ozaveščenost potrošnikov o vplivu uporabe osebnih vozil na podnebne spremembe.

3.4. Dolgoročna vizija

Z vidika analize možnosti **zastavljanja bolj ambicioznih ciljev** poleg trenutnega cilja Skupnosti 120 g CO_2/km se bodo pozneje spodbujale raziskave in razvoj v smeri razvoja in predstavitev naprednih tehnologij zmanjševanja CO_2. Evropska tehnološka platforma za cestni transport (The European Road Transport Research Advisory Council – ERTRAC) je bila ustanovljena, da bi spodbudila zainteresirane strani, da razvijejo skupno vizijo in zagotovijo pravočasno, usklajeno in učinkovito uporabo raziskovalnih virov, da bi se soočili z nenehnimi izzivi cestnemu prometu in evropski konkurenčnosti. **Komisija bo podprla raziskovalna prizadevanja za doseganje raziskovalnega cilja ERTRAC[29], ki je „*do leta 2020 izboljšati učinkovitost vozil, da bo doseženo 40 % zmanjšanje emisij CO_2 za osebne avtomobile iz novega voznega parka*“.** To bi ustrezalo povprečju 95 g CO_2/km za novi vozni park.

4. SKLEP

EU mora zmanjšati odvisnost od uvoza nafte in onesnaževanje zraka, saj ima pomembno vlogo pri boju proti podnebnim spremembam. Za izpolnjevanje sprejetih obveznosti do leta 2012 in pozneje mora zmanjšati emisije toplogrednih plinov v vseh sektorjih.

Ker se emisije kljub tehnološkemu napredku povečujejo, je posebna pozornost namenjena sektorju potniškega cestnega prometa: potrebni so ukrepi v zvezi s povpraševanjem, da se redno izboljša delovanje prometnih sistemov in zlasti vozil, in ukrepi v zvezi s ponudbo, da se spodbudi prehod k vozilom, ki porabijo manj goriva.

Čeprav bodo potrebna večja prizadevanja za uresničevanje trajnostne mobilnosti, predlagana obnovljena strategija določa veliko posebnih ukrepov za zmanjšanje emisij CO_2 iz lahkih tovornih vozil. Komisija meni, da je treba strategijo izvajati na vseh ravneh, da se ustvari in pospeši gibanje k novim osebnim vozilom, ki povprečno povzročajo manj emisij. Počasno ukrepanje bo hitro izničilo pretekla prizadevanja ter ogrozilo ali povečalo stroške za čim prejšnjo uresničitev cilja Skupnosti 120 g CO_2/km in nadaljnjega napredka, ki presega ta cilj.

---

27 Glej npr. kampanjo Ecodriven na spletni strani http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm.

28 Direktiva Sveta 91/439/EGS z dne 29. julija 1991 o vozniških dovoljenjih (UL L 237, 24.8.1991), kakor je bila spremenjena.

29 Glej strateško raziskovalno agendo ERTRAC iz decembra 2004, na voljo na: http://www.ertrac.org/publications.htm.

Zato bo Komisija po možnosti leta 2007 in najpozneje sredi leta 2008 predlagala zakonodajni okvir EU za zmanjšanje emisij CO_2 iz lahkih tovornih vozil, da bi dosegli cilj EU 120 g CO_2/km do leta 2012. Priložena bo izčrpna presoja vpliva, ki dodatno izraža obseg, v katerem lahko države članice s sprejetjem ukrepov za obravnavanje povpraševanja, zlasti na področju obdavčitve, zagotovijo, da proizvajalci osebnih vozil lažje izpolnijo obvezne cilje.

Komisija bo leta 2010 pregledala stanje izvajanja in možnost, da nadaljnji ukrepi presežejo naveden cilj EU.