EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 7.2.2007
KOM(2007) 19 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

Resultat av översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon

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

1. INLEDNING

EU står i främsta ledet för de internationella insatserna i kampen mot klimatförändringar och måste uppfylla de åtaganden för minskade utsläpp av växthusgaser som gjordes i enlighet med Kyotoprotokollet. Kommissionen föreslog i januari 2007[1] att ”*EU vid de internationella förhandlingarna skall sträva efter att ett mål antas om att utsläppen av växthusgaser från de utvecklade länderna skall minska med 30 % senast 2020 (jämfört med nivåerna 1990)*” och att EU redan nu bör ”*besluta om ett fast och oberoende åtagande att uppnå minst en minskning på 20 % av utsläppen av växthusgaser senast 2020*” (jämfört med nivåerna 1990). För att undvika snedvridning, och för den ekonomiska och sociala rättvisans skull, måste alla sektorer bidra till insatserna.

Bilen är ett viktigt inslag i en stor del av de europeiska medborgarnas vardagsliv, och fordonsindustrin är betydelsefull för sysselsättningen och tillväxten i många av EU:s regioner. Bilåkandet har emellertid stor påverkan på klimatförändringarna – ungefär 12 % av EU:s totala utsläpp av koldioxid, den viktigaste växthusgasen, kommer från det drivmedel som personbilarna använder. Fordonstekniken har förbättrats avsevärt, framför allt i fråga om bränsleeffektivitet, vilket också innebär lägre koldioxidutsläpp. Detta har emellertid inte räckt till för att neutralisera effekten av mer trafik och större bilar. Totalt sett minskade utsläppen av växthusgaser inom EU med knappt 5 % under perioden 1990–2004. Koldioxidutsläppen från vägtransporter däremot ökade med 26 %.

I juni 2006 bekräftade Europeiska rådet därför återigen enhälligt[2] att koldioxidutsläppen från nya bilar, i linje med EU:s strategi om koldioxidutsläpp från lätta fordon, i genomsnitt bör uppgå till 140 g koldioxid/km 2008/2009 och 120 g koldioxid/km 2012. Europaparlamentet efterlyser ”*en strategi med kraftfulla åtgärder för att minska utsläppen från transportsektorn, inklusive obligatoriska gränsvärden för koldioxidutsläpp från nya fordon på 80–100 g/km på medellång sikt, som skall uppnås genom att bilfabrikanter tillåts handla med utsläppsrätter*”[3].

I handlingsplanen för energieffektivitet[4] från oktober 2006 påminde kommissionen om att den ”*är fast besluten att ta itu med frågorna om energieffektivitet och koldioxidutsläpp från bilar*”, och kommer, ”*om det är nödvändigt, att under 2007 föreslå åtgärder som skall sörja för att utsläppsmålet på 120 g CO2/km uppfylls till 2012 genom övergripande och konsekventa åtgärder i enlighet med det överenskomna EU-målet*”. I paketet om energi och klimat från januari 2007 betonade kommissionen att i ”*det kommande meddelandet skall det dras upp riktlinjer för ytterligare åtgärder för att ta itu med utsläppen från bilar för att genom ett omfattande och konsekvent tillvägagångssätt, nå målet om 120 g CO2/km senast 2012. Alternativ för ytterligare minskningar efter 2012 kommer också att undersökas*”.

Om inga effektiva åtgärder vidtas kommer utsläppen från persontransporter på väg att fortsätta att öka under de kommande åren. Det äventyrar EU:s insatser för att minska utsläppen av växthusgaser i enlighet med Kyotoprotokollet eller ännu mer, och gör att ansträngningarna istället får göras av andra sektorer som också är känsliga för internationell

---

1 KOM(2007) 2.

2 EU:s förnyade strategi för hållbar utveckling, Europeiska unionens råd, 8 juni 2006.

3 Europaparlamentets resolution om seger i kampen mot den globala klimatförändringen (2005/2049(INI)).

4 KOM(2006) 545.

konkurrens. Omvänt kommer, om man ger sig i kast med utsläppen från bilarna, kampen mot klimatförändringarna att underlättas, vårt beroende av importerat bränsle att minska, och luften, och därmed medborgarnas hälsa, att förbättras. Ökad bränsleeffektivitet i fordon i kombination med ökat användande av alternativa drivmedel, i synnerhet biodrivmedel, kommer att vara nyckelfaktorer för att uppnå detta.

På bränslesidan har kommissionen föreslagit[5] obligatoriska krav med syfte att gradvis införa drivmedel med lägre kolhalt, genom en ändring av direktivet om kvaliteten på bränslen[6]. Den har dessutom nyligen rapporterat[7] om genomförandet av direktivet om biodrivmedel och kommer inom kort att anta ett förslag om översyn av det direktivet. I det meddelandet föreslår kommissionen också att man som en del av den integrerade metoden för att minska koldioxidutsläppen från bilar skall räkna med en ökad användning av biodrivmedel. På fordonssidan har kommissionen kartlagt ett antal åtgärder som skulle kunna bidra till att EU:s mål uppnås. Det handlar framför allt om strängare gränser för bränsleeffektivitet för personbilar och lätta nyttofordon samt om andra tekniska förbättringar. Detta meddelande är en grund för utbyte med andra europeiska institutioner och intresserade parter om genomförandet av nästa steg i gemenskapens strategi för ökad bränsleeffektivitet och för minskade koldioxidutsläpp från lätta fordon i syfte att nå EU:s mål på 120 g koldioxid/km[8] 2012. På grundval av slutsatserna från de diskussionerna kommer kommissionen, om möjligt under 2007 eller senast i mitten av 2008, att lägga fram förslag till rådet och Europaparlamentet om en rättslig ram för att detta mål skall kunna uppnås.

2. POLITISK BAKGRUND OCH LÄGESBESKRIVNING

2.1. Behovet av åtgärder inom vägtransportsektorn

2.1.1. Vägtransportsektorn måste bidra till att motverka klimatförändringar

Under våren 2005 bekräftade Europaparlamentet och Europeiska rådet åter igen EU:s mål att de globala yttemperaturerna inte bör öka med mer än 2°C från de förindustriella nivåerna om farliga och oåterkalleliga antropogena klimatförändringar skall kunna förhindras. Europeiska rådet fastslog också att för att befrämja försörjningstryggheten och en hållbar energianvändning måste efterfrågestyrningen och energieffektiviteten förbättras, i synnerhet i transportsektorn[9]. I den översyn av vitboken om transporter[10] som nyligen gjorts betonas behovet av att främja hållbara transporter som gynnar konkurrenskraften i EU samtidigt som transporternas miljöpåverkan minskas. Kostnaderna för denna påverkan uppskattas till 1,1 % av BNP.

Vägtransportsektorn är den näst största källan till utsläpp av växthusgaser i EU. Den är fortfarande en av de få sektorer inom vilka utsläppen fortsätter att öka, vilket äventyrar de framsteg som gjorts inom andra sektorer. Detta gör det svårare för EU att uppfylla sina Kyotoåtaganden och påverkar konkurrenskraften negativt i vissa sektorer (t.ex. energiintensiv

---

5 KOM(2007) 18.

6 Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EGT L 350, 28.12.1998).

7 KOM(2006) 845.

8 Motsvarande 4,5 l/100 km för dieseldrivna bilar och 5 l/100 km för bensindrivna.

9 Ordförandeskapets slutsatser från Europeiska rådets möte den 23–24 mars 2006.

10 KOM(2006) 314.

industri) som också är utsatta för internationell konkurrens liksom inhemsk verksamhet som t.ex. vägtransporter.

Att bara titta på de absoluta utsläppen inom de olika sektorerna räcker inte. En omfördelning av de ansträngningar som görs inom olika sektorer och deras möjlighet att minska koldioxidutsläppen måste också övervägas. Vid en första anblick kan åtgärder inom vägtransportsektorn verka mer kostsamma än inom andra sektorer. Flera studier visar emellertid att effektivitetsåtgärder inom transportsektorn kan vara mer kostnadseffektiva än vissa åtgärder inom andra sektorer, om åtgärder för att ändra konsumenternas beteende räknas in[11]. Dessutom måste begreppet ”global” kostnadseffektivitet användas i vid bemärkelse, med beaktande av bland annat försörjningstrygghet på energiområdet, känslighet för internationell konkurrens, konsumenternas ekonomiska förmåga och positiva bieffekter som t.ex. teknisk ledning till följd av ambitiösa mål. Eftersom det finns ett tydligt samband mellan koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning, och eftersom vägtransportsektorn står för 26,5 % av EU:s totala energiförbrukning, får en minskning av koldioxidutsläppen från bilar en avsevärt positiv effekt för försörjningstryggheten i EU.

Vägtransporter omfattas inte av det system för handel med utsläppsrätter som inrättas genom direktiv 2003/87/EG. Detta system bygger på principen om direkta utsläpp[12], vilket i fråga om vägtransporter skulle behöva tillämpas på individnivå och inbegripa stora administrativa kostnader. Eventuellt skulle ett indirekt angreppssätt på biltillverkarnivå kunna komma ifråga. Att i nuläget låta systemet ingå skulle emellertid inte göra det möjligt att uppfylla strategins mål (120 g koldioxid/km 2012) i tid. Eventuella anpassningar av EU:s system för handel med utsläppsrätter, utöver det som innebär att flygtransportsektorn inbegrips, skulle nämligen kunna börja tillämpas först från och med 2013, vilket påpekas i det meddelande som kommissionen nyligen lagt fram om översynen av systemet för handel med utsläppsrätter[13]. Denna tidsplan innebär att ett stabilt regelverk fortsätter att gälla för de intressenter som redan finns på marknaden och att tillräcklig ledtid garanteras för en rättslig anpassning till systemet. Kommissionen kommer således att undersöka om även vägtransportsektorn skall kunna omfattas under den tredje fördelningsperioden.

Mot bakgrund av detta krävs åtgärder för att säkerställa att vägtransportsektorn inte undergräver utan bidrar till kampen mot klimatförändringar.

2.1.2. De lätta fordonen måste förbättras

Många olika faktorer påverkar koldioxidutsläppen från persontransporterna på väg, t.ex. tillgång och efterfrågan på bilar, enskilda transportbehov, bilägandets kostnader, tillgång på alternativa allmänna transportmedel osv. Högnivågruppen för bilindustrins konkurrenskraft (CARS21)[14] sammankallades för att förbättra dialogen med intressenterna beträffande framtida behov och utmaningar inom fordonsindustrin. I sin slutrapport från december 2005 gav gruppen sitt stöd för ett integrerat tillvägagångssätt och underströk behovet av att samarbeta för ytterligare minskning av koldioxidutsläppen från vägfordon.

---

11 ”Cost effectiveness of CO2 mitigation in transport – An outlook and comparison with measures in other sectors”, CE Delft för Europeiska Transportministerkonferensen, OECD, april 2006.

12 De som erhåller utsläppsrätter skulle vara de som faktiskt släpper ut koldioxiden i fråga.

13 Se KOM(2006) 676, avsnitt 3.1.

14 ”A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century”, CARS21 slutrapport, 2006 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf

Utanför EU görs insatser på global nivå för att minska utsläppen av växthusgaser från vägfordon. Australien, Förenta staterna, Japan, Kanada, Kina och Korea har redan infört regler eller frivilliga system. Vissa av dem ses nu över för att ytterligare framsteg skall kunna göras när det gäller bränsleeffektivitet och koldioxidutsläpp.

2.2. Utvecklingen hittills

Gemenskapens strategi har hittills byggt på tre pelare i enlighet med kommissionens förslag från 1995[15], som sedan även fått stöd av rådet och Europaparlamentet[16]. Denna struktur lämnade stort utrymme för åtgärder inriktade på både tillgång (frivilliga åtaganden) och efterfrågan (märkning och beskattning), och antogs efter det att en omfattande analys hade gjorts av olika möjligheter att minska koldioxidutsläppen från bilar.

2.2.1. Första pelaren: bilindustrins frivilliga åtaganden

De frivilliga åtaganden som gjorts av de europeiska, japanska och koreanska bilindustriförbunden avser ett mål på 140 g koldioxid/km 2008 eller 2009. Mot bakgrund av den växande oron beträffande framstegen inom industrin när det gäller detta frivilliga system har kommissionen flera gånger betonat att den är beredd att överväga alla åtgärder, även lagstiftande, för att se till att de koldioxidminskningar som krävs också genomförs.

2.2.2. Andra pelaren: konsumentinformation

Direktivet om konsumentinformation[17] innehåller bestämmelser om märkning avseende bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp som skall anslås för alla nya bilar, publicering av nationella översikter över bränsleeffektiviteten hos nya bilar, uppsättning av affischer hos handlare och information om bränsleeffektiviteten i tryckt reklammaterial. Direktivet betraktas som ett användbart medel för att öka medvetenheten, men det har inte haft några synbara effekter[18] och kvaliteten på märkningen varierar kraftigt mellan olika medlemsstater.

2.2.3. Tredje pelaren: att gynna bränsleeffektiva bilar med hjälp av skatteåtgärder

Skatteåtgärder, strategins tredje pelare, kan på ett betydande sätt bidra till att sänka kostnaderna för att uppfylla effektivitetsmålen, men genomförandegraden har hittills varit en besvikelse. På EU-nivå har kommissionens förslag till rådets direktiv[19] från juli 2005, med syfte att bland annat införa en koldioxidbaserad komponent i bilskatten, ännu inte antagits av rådet. På nationell nivå har flera medlemsstater vidtagit skatteåtgärder för att gynna inköp av bilar med lägre koldioxidutsläpp, men någon påtaglig effekt av dessa åtgärder på de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya bilar i EU har inte kunnat påvisas.

---

15 KOM(95) 689, rådets slutsatser av den 25 juni 1996, Europaparlamentets resolution av den 22 september 1997.

16 För de årliga rapporterna om strategins effektivitet, se http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm

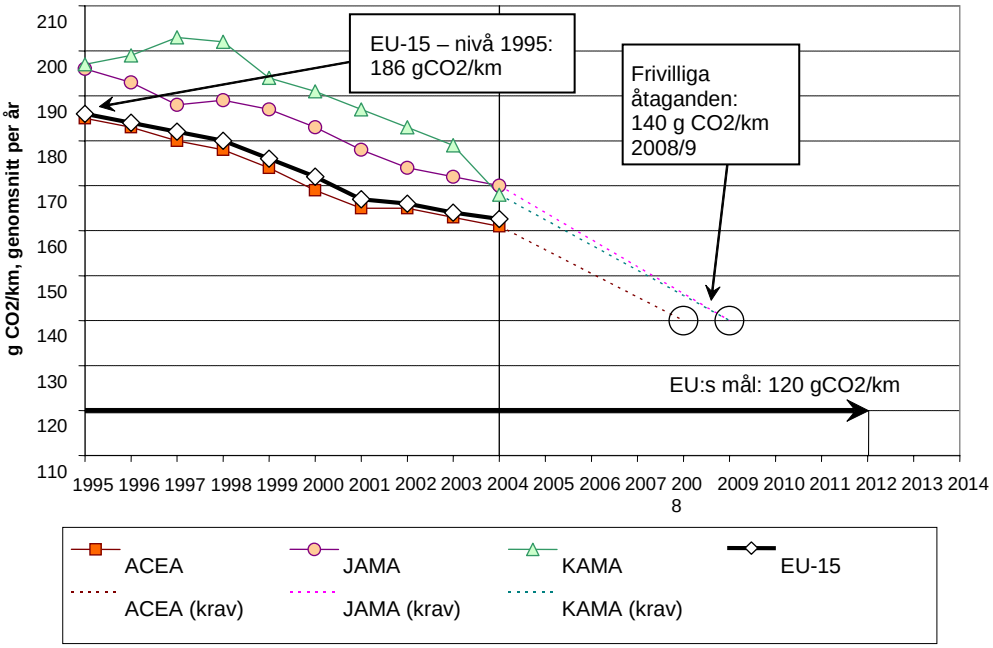
17 Direktiv 1999/94/EG om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar, EGT L 12, 18.1.2000.

18 ”Report on the effectiveness of the car fuel efficiency labelling directive 1999/94/EC, and options for improvement”, ADAC för Europeiska kommissionen, mars 2005.

19 KOM(2005) 261.

2.2.4. Att dra lärdom av den nuvarande strategin

Bild 1: Genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya bilar i EU-15 mellan 1995 och 2004.



Flera aspekter kan belysas på grundval av erfarenheterna från genomförandet av den nuvarande strategin[20]:

- Utsläppen från en ny genomsnittsbil uppgick till 163 g koldioxid/km 2004, 12,4 % lägre än de 186 g koldioxid/km som uppmättes under startåret 1995[21]. Under samma period har de **nya bilar som sålts i EU ökat avsevärt i storlek och motorstyrka**, och priserna har stigit långsammare än inflationen.

- Undersökningar av effekterna av de **begränsade åtgärder som medlemsstaterna hittills har vidtagit på efterfrågesidan har visat att förbättringar i biltekniken har bidragit med största delen av minskningarna**.

- Utvecklingen hittills lutar i viss utsträckning åt att målet för 2008/2009 på 140 g koldioxid/km kan komma att uppnås, men **om inga ytterligare åtgärder vidtas kommer EU:s mål på 120 g koldioxid/km inte att uppfyllas till 2012**. Eftersom det inte gick att komma fram till någon frivillig överenskommelse anser kommissionen att det är nödvändigt med lagstiftning. Kommissionen betonar också att de offentliga myndigheterna omedelbart bör vidta åtgärder för att utsläppsminskningarna inte skall spåra ur, även när man närmar sig 2008/2009, genom t.ex. skatteincitament och miljövänlig offentlig upphandling.

---

20 Preliminära uppgifter för 2005 tyder på att möjligheterna till ytterligare framsteg är begränsade.

21 EU-15.

3. FRAMTIDA VÄGVAL

Mot bakgrund av de många faktorer som påverkar utsläppen från vägtransporter krävs ett åtgärdspaket.

3.1. Att uppnå EU:s mål på 120 g koldioxid/km

Även om detta meddelande framför allt är inriktat på koldioxidminskning med hjälp av ett integrerat tillvägagångssätt (förbättringar av bränsleekonomin hos lätta fordon [personbilar och lätta nyttofordon], andra tekniska förbättringar och en ökad användning av biodrivmedel) innebär det inget hinder för ytterligare åtgärder som kommissionen kan komma att föreslå för att ta itu med vägtransportsektorns påverkan på klimatförändringarna. EU:s transportpolitik, som nyligen har reviderats, innehåller initiativ för att främja en övergång till mer hållbara transportsätt där så är lämpligt, framför allt i tätortsområden. Som komplettering av den revidering av Eurovinjett-direktivet[22] som nyligen gjordes omfattar politiken även ett initiativ för att till 2008 inrätta en EU-metod för infrastrukturavgifter som täcker externa effekter. I enlighet med sin tematiska stadsmiljöstrategi[23] som nyligen lades fram kommer kommissionen att tillhandahålla vägledning när det gäller planer för hållbara stadstransporter. Beträffande bränslebeskattningen innehåller EU-lagstiftningen redan miniminivåer för punktskatter på bränsle.

Kommissionen har undersökt ett antal åtgärder som är särskilt inriktade på att minska utsläppen av växthusgaser från lätta fordon. På grundval av ett omfattande samråd med intressenter och en konsekvensbedömning beskrivs nedan en bred strategi som omfattar både tillgång och efterfrågan. Den syftar till att gemenskapsmålet på 120 g koldioxid/km skall kunna uppfyllas 2012.

Kommissionens tillvägagångssätt skall, i linje med handlingsplanen för energieffektivitet, ge stora fördelar för miljön och samtidigt skapa ekonomiska möjligheter genom att uppmuntra innovation när det gäller de mest miljövänliga bilarna. Det skall även främja en konkurrenskraftig fordonsindustri som kan skapa stabila arbetstillfällen i gemenskapen. Den skapar således förutsättningar för fortsatta förbättringar, som går längre än gemenskapens mål, så att EU:s behov på längre sikt av att ytterligare minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn skall kunna uppfyllas.

Kommissionen understryker att bränsleeffektiviteten kan förbättras på olika sätt. Fortsätter den nuvarande trenden mot större bilar med större motorstyrka finns redan tekniken för att kommande utmaningar beträffande bränsleeffektiviteten skall kunna mötas. Men ytterligare produktionskostnader kommer att läggas på tillverkarna, och i ett senare skede konsumenterna. Konkreta (skatte-) åtgärder kan annars vidtas för att styra konsumenternas efterfrågan mot bränsleeffektiva bilar. Detta skulle gynna en mer hållbar marknad för bilar, där tillverkarna kan konkurrera med miljöprestanda och avsevärt minska kostnaderna för att uppfylla kraven, utan att de förbättringar av komfort och säkerhet som konsumenterna åtnjutit under de senaste tio åren äventyras. Medlemsstaterna har ett stort ansvar, framför allt i samband med sin skattepolitik, för att denna möjlighet och mer hållbara lösning skall kunna

---

22 Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, EGT L 187, 20.7.1999, ändrat genom direktiv 2006/38/EG.

23 KOM(2005) 446.

förverkligas så tidigt som möjligt. Ju tidigare åtgärder vidtas desto lättare blir det att uppnå målen att minska koldioxidutsläppen. Skattesystemen kan dessutom utformas på ett inkomstneutralt sätt som på det hela taget inte skulle leda till ytterligare bördor för konsumenterna, utan snarare belöna köpare av bilar med låga utsläpp och straffa köp av mindre effektiva fordon.

3.2. Åtgärder inriktade på tillgångssidan

Kommissionen kommer att fortsätta med sitt integrerade tillvägagångssätt i syfte att uppnå **EU-målet på 120 g koldioxid/km 2012**. Det kan uppnås genom en kombination av åtgärder på EU- och medlemsstatsnivå. Kommissionen kommer, om möjligt under 2007 eller senast i mitten av 2008, att lägga fram förslag till en **rättslig ram** för att EU:s mål på 120 g koldioxid/km skall kunna uppnås. Fokus kommer att ligga på obligatoriska minskningar av koldioxidutsläppen för att målet på **130 g koldioxid/km för en ny genomsnittsbil skall kunna uppnås med hjälp av förbättrad fordonsteknik**, och på en ytterligare minskning med 10 g koldioxid/km, eller motsvarande om det krävs av tekniska skäl, med hjälp av andra **tekniska förbättringar och en ökad användning av biodrivmedel**. Förslaget innehåller bl.a. följande:

a) Fastställande av minimikrav för effektivitet i luftkonditioneringsanläggningar.

b) Obligatorisk montering av system för kontroll av att däcken har rätt lufttryck.

c) Upprättande av gränser för största rullmotstånd för däck på personbilar och lätta nyttofordon i EU.

d) Användande av växelindikator, med hänsyn till i vilken utsträckning en sådan funktion används av konsumenterna under verkliga körförhållanden.

e) Bättre bränsleeffektivitet i lätta nyttofordon (transportbilar) med målet 175 g koldioxid/km 2012 och 160 g koldioxid/km 2015.

f) Ökad användning av biodrivmedel för bästa möjliga miljöprestanda.

Ovanstående skall gå att mäta, övervaka och redovisa, och skall inte innebära att koldioxidminskningen räknas dubbelt.

Kommissionen håller med om att den rättsliga ramen för införande av ett **mål för den nya genomsnittsbilen** skall utformas så att minskningsmålen blir neutrala ur konkurrenssynpunkt, socialt rättvisa och hållbara. De skall vara skäliga med tanke på mångfalden bland Europas biltillverkare och undvika all omotiverad snedvridning av konkurrensen mellan biltillverkarna.

Den rättsliga ramen skall vara **förenlig med det övergripande målet att uppnå EU:s Kyotomål** och baseras på en **grundlig konsekvensbedömning**. En sådan konsekvensbedömning skall innefatta olika alternativs fördelar och kostnader i jämförelse med de genomsnittliga koldioxidutsläppen i nuläget. Den nyaste tillgängliga tekniken för miljöförbättringar av biltekniken skall beaktas.

3.3. Efterfråge- och beteendeinriktade åtgärder

Utöver den rättsliga ramen bör kommissionens strategi för ytterligare minskning av koldioxidutsläppen uppmuntra till **ytterligare ansträngningar** inom andra delar av vägtransportsektorn (tunga fordon osv.), **av medlemsstaterna** (koldioxidrelaterad beskattning och andra skatteincitament, offentlig upphandling, trafikstyrning, infrastruktur osv.) **och av konsumenterna** (välgrundade inköp, ansvarsfullt körbeteende).

3.3.1. Beskattning[24]

Beskattning av bilar är ett kraftfullt instrument för att påverka konsumenternas köpbeslut. Skatterna kan differentieras för att underlätta för bilar som är bränsleeffektiva och har låga koldioxidutsläpp att komma in på marknaden. Det skulle kraftigt kunna underlätta för biltillverkarna att uppfylla sina åtaganden, genom att få ut sådana fordon på marknaden. Kommissionen har lagt fram ett förslag till rådets direktiv om beskattning av personbilar[25] som för närvarande behandlas av rådet och parlamentet. **Kommissionen uppmuntrar återigen medlemsstaterna att anta det förslaget så snart som möjligt och att anpassa sin politik för beskattning av bilar så att köp av bränsleeffektiva bilar främjas i hela EU. De uppmuntras även till att hjälpa tillverkarna att uppfylla kraven i den kommande strategin för bränsleeffektivitet** och på så vis dra sitt strå till stacken för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Ett effektivt sätt att sänka tillverkarnas kostnader för efterlevnad av reglerna skulle vara att ha differentierade skatter för alla olika typer av bilar på marknaden och på så sätt gradvis skapa en övergång till bilar med relativt sett lägre utsläpp.

Skattlättnader[26] skulle också vara ett effektiv sätt att underlätta införandet på marknaden av de miljövänligaste lätta fordonsklasserna. Sådana lättnader bör bygga på en gemensam EU-definition som tillämpas i hela gemenskapen för att en uppsplittring av den inre marknaden skall kunna undvikas. De bör även omfatta alla relevanta typer av utsläpp och ta utsläppskrav i beaktande för både luftföroreningar och växthusgaser. I detta syfte bör ett **lätt miljövänligt fordon (Light-duty Environmentally Enhanced Vehicle – LEEV)** definieras som ett fordon som både uppfyller nästa stadiums gränsvärden för utsläpp av föroreningar enligt relevant lagstiftning och understiger en viss nivå för koldioxidutsläpp. I nuläget bör den nivån motsvara gemenskapsmålet på 120 g koldioxid/km. Definitionen av en LEEV bör revideras regelbundet så att den hela tiden avser den mest avancerade delen av bilparken.

3.3.2. Konsumentinformation

Under 2007 kommer kommissionen att anta ett ändringsförslag i syfte att göra direktiv 1999/94/EG om bränsleeffektivitetsmärkning effektivare. Detta förslag kommer bland annat syfta till att utvidga märkningssystemets tillämpningsområde till lätta nyttofordon (N1), harmonisera märkningens utformning och till att införa energieffektivitetsklasser för att öka konsumenternas medvetenhet på ett bättre sätt vid tidpunkten för bilköpet. Vikt kommer också att läggas vid definitionen av LEEV (se avsnitt 3.3.1.) och vid möjligheten att på

---

24 Selektiva skatteåtgärder som kan leda till att konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna snedvrids skall anmälas till kommissionen för tillstånd för statligt stöd.

25 KOM(2005) 261.

26 Detta har varit en väletablerad metod för att främja ett tidigt införande på marknaden av bilar som uppfyller framtida normer för utsläpp av luftföroreningar – se t.ex. direktiv 98/69/EG och förslaget till en ny Euro 5-norm (KOM(2005) 683).

märkningen ange årliga driftskostnader och, där så är lämpligt, fordonsskattenivåer som en funktion av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

Utöver konsumentinformation kan också metoderna för hur bilar marknadsförs behöva anpassas så att fokuseringen ligger mindre på fordonens dynamiska prestanda. För att lika villkor skall kunna garanteras behövs samordnade insatser inom industrin. Biltillverkarna uppmanas att före mitten av 2007 underteckna en **frivillig överenskommelse om EU-omfattande regler för god praxis för marknadsföring av och reklam för bilar** med syfte att främja hållbara konsumtionsmönster.

3.3.3. Sparsam körning

Ett antal medlemsstater verkar redan aktivt för sparsam körning genom utbildning eller informationskampanjer. Kommissionen stödjer spridningen av kunskaper i sparsam körning genom olika projekt[27] och kommer eventuellt att överväga införandet av krav på sådana kunskaper vid framtida revideringar av körkortsdirektivet[28]. Sparsam körning är emellertid en åtgärd som ligger långt ifrån vad som faktiskt går att påverka i realiteten och är förknippad med stor osäkerhet när det gäller den faktiska möjligheten till sänkning av koldioxidutsläppen. Medlemsstaterna uppmanas dock ändå att fortsätta att främja kunskaper i sparsam körning som ett sätt att öka medvetenheten om bilåkandets effekter på klimatförändringarna.

3.4. Vision på längre sikt

I syfte att utreda möjligheten att **fastställa ambitiösare mål**, som går längre än det nuvarande gemenskapsmålet på 120 g koldioxid/km, kommer man att ytterligare främja FoU för utveckling och demonstration av avancerad teknik för minskning av koldioxidutsläpp. Den europeiska rådgivande nämnden för forskning på vägtransportområdet (European Road Transport Research Advisory Council – ERTRAC) inrättades i syfte att mobilisera alla intressenter, utveckla en gemensam vision och säkerställa en tidsmässigt lämplig, samordnad och effektiv användning av forskningsresurserna för att de fortgående utmaningarna avseende vägtransport och europeisk konkurrenskraft skall kunna hanteras. **Kommissionen kommer att stödja forskningsinsatserna för ERTRAC:s forskningsmål[29] som innebär att fordonen blir så mycket effektivare att koldioxidutsläppen kan minska med 40 % för nya personbilar 2020**. Detta skulle motsvara ett genomsnitt för en ny bilpark på 95 g koldioxid/km.

4. SLUTSATS

EU måste minska sitt beroende av importerad olja och minska luftföroreningarna. Vidare har EU en ledande roll i kampen mot klimatförändringarna. För att åtagandena skall kunna uppfyllas till 2012, och för att kunna gå längre än så, måste EU minska utsläppen av växthusgaser från alla sektorer.

---

27 Se t.ex. Ecodriven: http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm.

28 Rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort, EGT L 237, 24.8.1991, i dess ändrade lydelse.

29 Se ERTRAC Strategic Research Agenda, december 2004: http://www.ertrac.org/publications.htm

Utsläppen från persontransporterna på väg stiger kontinuerligt trots tekniska framsteg. Denna transportsektor kräver därför särskild uppmärksamhet. Åtgärder behövs på tillgångssidan, för att regelbundet förbättra transportsystemens och framför allt fordonens prestanda, samt på efterfrågesidan för att uppmuntra en övergång till ständigt bränslesnålare fordon.

Föreslaget till förnyad strategi innehåller ett antal särskilda åtgärder för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon, även om större insatser behövs för att hållbara transporter skall kunna bli en realitet. Kommissionen anser att den bör genomföras på alla nivåer för att en utveckling mot nya bilar med i genomsnitt lägre utsläpp skall kunna skapas och påskyndas. Om man inte agerar skyndsamt kommer tidigare ansträngningar snabbt att gå förlorade, och möjligheten att inom den närmaste framtiden uppnå gemenskapens mål på 120 g koldioxid/km, och även kunna gå längre än så, att äventyras eller fördyras.

Kommissionen kommer därför, om möjligt under 2007 eller senast i mitten av 2008, att lägga fram förslag till en rättslig ram för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon i syfte att nå EU:s mål på 120 g koldioxid/km 2012. Den kommer att åtföljas av en grundlig konsekvensbedömning om i vilken utsträckning medlemsstaterna kan underlätta för biltillverkarna att uppnå de obligatoriska målen, genom att vidta åtgärder för att styra efterfrågan, framför allt på skatteområdet.

Under 2010 kommer kommissionen att se över genomförandet och möjligheterna till ytterligare åtgärder för att man skall kunna gå längre än det EU-mål som uppställts.