



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 20.12.1995
KOM(95) 689 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN
TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

**Gemenskapsstrategi för minskade
koldioxidutsläpp från personbilar och
förbättrad bränsleekonomi**

I. Inledning:

1. I samband med de världsomfattande ansträngningarna att bekämpa klimatförändringar och som part i Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar som slöts 1992 har kommissionen bundit sig att senast år 2000 ha stabiliserat koldioxidutsläppen till 1990 års nivåer. Med tanke på det mål som fastställts genom ramkonventionen att "uppnå en stabilisering av växthusgaser i atmosfären på en nivå som kan förhindra antropogena inverkningar på klimatsystemet" kommer det på medellång sikt att krävas minskade utsläpp av växthusgas i industriländerna.

Nödvändigheten av minskade gasutsläpp bekräftades av rådet med sikte på den första konferensen för parterna i ramkonventionen om klimatförändringar, som hölls i Berlin i mars-april 1995. Vid partskonferensen enades man om att inleda ett förfarande i syfte att fastställa kvantifierade mål för begränsning och minskning av utsläpp av växthusgas för tiden efter år 2000. Mot bakgrund av detta har kommissionen bundit sig att genomföra nödvändiga åtgärder, för det första för att stabilisera utsläppen av växthusgas senast till år 2000 och, för det andra, för att begränsa och minska dessa utsläpp efter år 2000. De första förslagen finns i "kommissionens arbetsdokument om EU:s klimatförändringsstrategi: Valmöjligheter"¹, som sammanställts som förberedelse för konferensen. I detta dokument underströks också betydelsen av att utarbeta kostnadseffektiva strategier. Redan i kommissionens ursprungliga förslag till en övergripande gemenskapsstrategi för minskade koldioxidutsläpp fokuserades särskilt den "icke-ånger"-potential som är förbunden med sådana åtgärder som är till gagn för andra politiska områden.²

2. Mot bakgrund av detta ger utvecklingen av koldioxid från transporter särskild anledning till oro. Den aktuella utvecklingstendensen inom denna sektor äventyrar gemenskapens koldioxidmål. Koldioxid från personbilar står för cirka hälften av koldioxidutsläppen från transporter och ca 12 % av de totala koldioxidutsläppen i Europeiska unionen. Dessutom bidrar ökningen av koldioxidutsläpp från personbilar till ökningen av koldioxidutsläpp från transportsektorn. I ett scenario med oförändrad verksamhet förväntas koldioxidutsläppen från bilar öka med ca 20 % fram till år 2000 och med ca 36 % fram till år 2010 med utgångspunkt från 1990 års nivåer. På ett enda år släpper en vanlig mellanstor bil i Europeiska unionen ut ungefär 3 ton koldioxid.³ Vägtransportsektorn har under de senaste åren framstått som en av de få sektorer i unionen inom vilken koldioxidutsläppen ökar.

I detta sammanhang ser kommissionen med oro på de senaste årens bristande framsteg då det gäller att höja bränsleeffektiviteten hos bilar. Även om det fanns en tydlig tendens till förbättrad bränsleeffektivitet fram till mitten av 80-talet har den genomsnittliga bränsleförbrukningen per kilometer sedan dess varit oförändrad. Å andra sidan finns det en betydande "icke-ånger"-potential att minska koldioxidutsläppen från personbilar genom förbättrad bränsleekonomi. Även inom samma fordonskategori finns det stora skillnader mellan de olika modellernas bränsleekonomi.

¹ SEK(95) 288 slutlig, 1.3.1995.

² SEK(91) 1744 slutlig, 14.10.1991.

³ Antaganden: Körsträcka 12 600 km, nuvarande genomsnittlig bränsleförbrukning vid landsvägskörning 9,6 l/100 km.

3. Det är tydligt att den konstaterade och väntade ökningen av koldioxidutsläpp från biltrafik är en följd av många olika faktorer. Ekonomiskt välstånd har gjort att den stora majoriteten av de europeiska medborgarna kan kosta på sig egen bil. Även om det ökade bilägandet å sin sida har medfört otvivelaktiga fördelar för medborgarna och ekonomin i stort utjämnas dessa fördelar delvis av vissa kostnader för samhället. Tillväxten av trafiken har gynnats av den otillräckliga internaliseringen av de externa transportkostnaderna och kommissionen kommer inom en nära framtid att lägga fram en grönbok om denna fråga. Genom förändringar i livsstil och markanvändningsmönster har bilberoendet ökat och på många platser har låga servicenivåer och brist på investeringar i olika former av allmän transport gjort alternativ till personbilen inattraktiva. Hög trafikintensitet har i sin tur medfört omfattande trafikstockningsproblem, med ineffektivitet och ökad bränsleförbrukning som följd.

4. Mot bakgrund av detta kan koldioxidutsläppen från vägtransporter endast minskas genom ett åtgärds paket. I princip kan dessa åtgärder syfta till att minska användningen av motorfordon, påverka körbeteendet (t.ex. hastigheten) och uppnå högre bränsleeffektivitet hos motorfordonen genom en kombination av tekniska och icke-tekniska åtgärder. Då det gäller passagerartransporter måste det i en övergripande strategi ingå en förbättring av de kollektivtrafiken inom ramen för en samlad plan för kombinerade transporter och främjandet av en övergång mot kollektive och icke-motoriserade transportmedel, enligt rekommendationen i kommissionens nyutkomna grönbok, samt högre bränslepriser för att motivera till rationellare användning av bilar, tillämpning av transporttelematik inom de övergripande lokala och regionala transportplanerna för att minska trafikstockningarna och flexiblare arbetstider och distansarbete för att minska pendeltrafiken. "Informationssamhället" kan på lång sikt göra många transporter överflödiga. Syftet med de åtgärder som diskuteras i detta meddelande är faktiskt inte att minska de europeiska medborgarnas rörlighet, utan att rationalisera deras val i syfte att minska den yttre påverkan av transporterna. De olika åtgärderna är därför delvis knutna till varandra. Så till exempel kan målet med minskade koldioxidutsläpp endast uppnås med hjälp av skattepolitik om valet mellan de olika transportalternativen är tydligt för konsumenten. Dessutom måste konsumenterna kunna göra sitt val på grundval av genomblickbarhet och information.

Kommissionen önskar betona detta behov av ett globalt synsätt på frågan om koldioxidutsläpp från persontransporter, vilket kräver att det fattas beslut på många nivåer. I ett första steg mot en begränsning av koldioxidutsläppen från persontransporter bör det i synnerhet ingå åtgärder som innebär så låga kostnader som möjligt samtidigt som de medför vinster på andra politiska områden. I detta avseende bör särskild uppmärksamhet ägnas åt utnyttjandet av kostnadseffektiva tekniska möjligheter. Att förbättra bilarnas bränsleeffektivitet genom att tillämpa tillgänglig teknik är därför en hörnsten i strategin för att begränsa koldioxidutsläppen från transporter. På samma gång kommer ett program för förbättring av transportsystemets energieffektivitet att medföra ytterligare fördelar, förutom att koldioxiden minskar. Genom detta kommer bl.a. andra utsläpp till luften än koldioxid att minska liksom bullret, energisäkerheten kommer att öka och industrins konkurrenskraft kan stärkas. Det skulle åter stimulera de olika energibesparingssatsningar som tappat fart sedan energipriserna sjönk i mitten av 80-talet. Man måste dock inse att detta meddelande, med sin inriktning på bilarnas bränsleekonomi, endast tar upp en av lösningarna.

Dessutom finns det starka argument som talar för att utveckla gemenskapsramar för förbättring av personbilarnas bränsleekonomi, bl.a. i fråga om kostnadseffektivitet och konkurrens.

5. Såväl rådet som Europaparlamentet har uppmanat kommissionen att lägga fram ett förslag till åtgärder för att minska koldioxidutsläppen från bilar. En förpliktelse att ta hänsyn till denna fråga ingick redan i rådets direktiv 89/458/EEG och 91/441/EEG. I december 1994 preciserade miljørådet sin begäran att kommissionen skulle undersöka möjligheten att kraftigt sänka bränsleförbrukningen hos nyregistrerade bilar senast 2005. Tolv medlemsstater och Europaparlamentet har i detta sammanhang nämnt en genomsnittlig bränsleförbrukning på 5 l/100 km för bensindrivna bilar och 4,5 l/100 km för dieseldrivna bilar (motsvarande 120 g CO₂/km) som mål.

Kommissionen delar rådets och parlamentets uppfattning att det behövs åtgärder för att förbättra bilarnas bränsleeffektivitet. Redan i kommissionens "arbetsdokument om EU:s klimatförändringsstrategi: Valmöjligheter"⁴, som sammanställts inför konferensen, utpekades ett gemenskapsinitiativ för att minska koldioxidutsläppen från bilar som en särskilt lovande politisk valmöjlighet. I juni 1995 uppmanade miljørådet kommissionen att specificera sina förslag i arbetsdokumentet. Detta meddelande är ett svar på rådets och parlamentets uppmaning och det visar också kommissionens egen oro över de växande koldioxidutsläppen från bilar mot bakgrund av gemenskapens allmänna koldioxidstrategi och därtill hörande internationella åtaganden.

6. Syftet med detta meddelande är att förbereda för diskussion i rådet och Europaparlamentet om vilken strategi som skall väljas för att förbättra personbilarnas bränsleeffektivitet.⁵ Kommissionen anser att denna strategi måste baseras på en lämplig kombination av ömsesidigt stärkande åtgärder både på gemenskapsnivå och medlemsstatsnivå. Den måste vara förenlig med och ta hänsyn till de olika politiska mål som eventuellt kan beröras.

Som förberedelse för överläggningarna i rådet och parlamentet anges i meddelandet vilka kostnader och intäkter som en betydande förbättring av personbilarnas bränsleeffektivitet medför och de olika politiska styrmedel som finns för att uppnå denna förbättring analyseras. I meddelandet ges sedan en översikt av en sammanhängande strategi för att på kort till medellång sikt kraftigt förbättra den genomsnittliga bränsleekonomin hos personbilar på ett kostnadseffektivt sätt. Slutligen identifieras de åtgärder som kommissionen avser att vidta för vidareutveckling av den strategin.

⁴ SEK(95) 288 slutlig, 1.3.1995.

⁵ I detta meddelande avses med personbilar motorfordon av kategori M, enligt definitionen i bilaga 1 till rådets direktiv 70/156/EEG. Vid beslut om tillämpningsområde, särskilt för de skattetekniska incitament som föreslås i detta meddelande, måste det säkerställas att fordon som inte formellt definieras som personbilar men som huvudsakligen används för samma ändamål (t.ex. vissa små varubilar, fyrhjulsdrivna fordon) tas med.

II. Närlående politiska mål:

7. Att vissa bränsleekonomiska mål uppnås bör inte motverka andra politiska mål, särskilt i fråga om att minska giftiga utsläpp från motorfordon och i fråga om fordons-säkerhet. Ett överambitiöst bränsleeffektivitetsmål i kombination med illa valda politiska styrmedel kan äventyra de andra målen.

Gemenskapen har satt upp allt strängare normer för giftiga fordonsutsläpp som i avsevärd grad kommer att minska luftföroreningsproblemen i Europeiska unionen de kommande åren. På grundval av resultaten från en omfattande bedömning av de återstående luftkvalitetsproblemen och de mest kostnadseffektiva sätten att nå luftkvalitetsmål (europeiska bil-oljaprogrammet - European Auto-Oil Programme) kommer kommissionen inom kort att lägga fram sitt förslag till utsläppsnormer för personbilar och bränslekvalitetsspecifikationer som skall träda i kraft år 2000. Genom begränsningen av giftutsläpp inskränks redan bilarnas inverkan på det globala klimatet eftersom några av giftutsläppen också är växthusgaser eller föregångare till växthusgaser. Dessa strävanden motverkas dock i stor utsträckning av de ökade koldioxidutsläppen från bilar. Koldioxid är den mest betydande växthusgasen och internationella strävanden inom ramen för Förenta nationernas klimatförändringskonvention syftar därför till att begränsa koldioxidutsläppen.

En motsättning mellan målen att förbättra bränsleeffektiviteten och begränsa giftutsläppen skulle kunna uppstå om en åtgärd för att minska koldioxidutsläppen skulle hålla tillbaka förnyelsen av fordonsparken. För att uppnå luftkvalitetsmålen på kort till medellång sikt måste nya fordon med mindre utsläpp snabbt komma in i fordonsparken. Ett styrmedel som håller tillbaka fordonsparkens förnyelse kommer att göra det svårare att uppnå luftkvalitetsmålen.

Dieseldrivna bilar har bättre prestanda än bensindrivna bilar i fråga om koldioxidutsläpp. Ändringar i bilparkens profil till fördel för dieseldrivna bilar kan leda till begränsade förbättringar i de genomsnittliga bränsleekonomitalen. Även från dieselmotorer behöver dock koldioxidutsläppen minskas. Man kan inte uppnå koldioxidmålen i gemenskapen bara genom att gå över till dieseldrivna fordon.

8. Ett centralt politiskt mål bakom gemenskapsreglerna för typgodkännande av fordon är fordonssäkerheten. Den europeiska bilindustrin har gjort betydande framsteg i fråga om att förbättra motorfordonens säkerhet. Passiv säkerhet i händelse av en olycka är en viktig del av den allmänna fordonssäkerheten. Kommissionen har lagt fram två förslag till direktiv om fordons motståndskraft vid sidokrock och frontalkrock.⁶ Genom ökad passiv säkerhet har bilarna en benägenhet att bli tyngre även om andra konstruktionsdetaljer också är viktiga. I de ytterligare förslag som kommer att läggas fram inom en snar framtid ingår ett om "fotgängarvänliga" kylarfronter.

Åtgärder för minskad bränsleförbrukning bör inte få äventyra målet i fråga om passiv säkerhet. När de två föreslagna direktiven antagits kommer de att utgöra en viktig garanti i detta avseende. På samma gång, och mot bakgrund av dessa förslag, kan det på kort sikt

⁶ KOM(94) 519 slutlig, 13.12.1994; KOM(94) 520 slutlig, 13.12.1994.

bli nödvändigt att kompromissa mellan säkerhets- och bränsleekonomimålen eftersom de föreslagna direktiven eventuellt kan begränsa möjligheten att minska bränsleförbrukningen genom minskad fordonsvikt, även om nya och lättare material kan erbjuda nya möjligheter i detta avseende. Det är dock möjligt att uppnå en markant förbättring av bränsleeffektiviteten även inom den nuvarande fordonsparken genom att uppmuntra till användning av de bästa metoderna och en övergång till mindre kraftfulla modeller inom respektive bilkategori.

Mot bakgrund av detta anser kommissionen att målen i fråga om fordonssäkerhet och minskad bränsleförbrukning och minskade koldioxidutsläpp är förenliga med varandra sedan de nya gemenskapsnormerna för fordons krockssäkerhet trätt i kraft. Kommissionen vill påpeka att fordonen i framtiden oundvikligen kommer att utrustas med ytterligare säkerhetsdetaljer, vilket visar hur angelägen allmänheten är om säkra fordon. Det kommer att vara en ständig utmaning att göra detta mål förenligt med behovet att minska bränsleförbrukningen.

9. Som kommissionen tidigare angett⁷ består den tekniska utmaning som bilindustrin står inför att på en och samma gång optimera sin produkt i förhållande till kriterierna för komfort och tillförlitlighet, säkerhet, giftutsläpp och bränsleförbrukning så att den även i fortsättningen är godtagbar för samhället och miljön. Det finns numera flera typer av teknik för att förbättra bilarnas bränsleeffektivitet utan att påverka andra kriterier. Eftersom bränslepriserna för närvarande inte i tillräcklig grad motiverar konsumenterna till att efterfråga bilar med lägre bränsleförbrukning har dessa typer av teknik inte tillämpats på de nuvarande modellerna. Det behövs därför ledande principer för att garantera en förbättring av bränsleekonomiprestandan hos nya bilar utan att andra politiska mål äventyras.

III. Teknisk genomförbarhet och kostnader:

10. I linje med de krav som ställts av medlemsstaterna och Europaparlamentet har kommissionen övervägt genomsnittliga bränsleekonomimål på 5 l/100 km för nya bensindrivna bilar respektive 4,5 l/100 km för nya dieseldrivna bilar för år 2005. De experter som kommissionen rådfrågat är eniga om att det går att uppnå en genomsnittlig bränsleförbrukning inom den gränsen med den bästa teknik som finns att tillgå. Denna förbättring kan till största delen uppnås genom tekniska förändringar och en övergång till mindre kraftfulla fordon inom varje marknadssegment, medan en viss minskning av bränsleförbrukningen skulle härröra från lättare eller mindre fordon ("downsizing").

De tekniska förbättringarna för minskad bränsleförbrukning kräver en viss ledtid så att de kan integreras i de nuvarande produktionsmodellerna och sprida sig i modellsortimentet. Mycket beror på omloppstiden hos de enskilda tillverkarnas produkter. Även om betydande framsteg i riktning mot de bränsleekonomimålen kan göras fram till år 2005 kan tillämpningen av ny teknik i hela modellsortimentet ta längre tid.

⁷ Meddelande om Europeiska unionens bilindustri, KOM(94) 49 slutlig, 23.2.1994.

11. Vidare måste hänsyn tas till kostnaderna för de tekniska förändringar som är nödvändiga för att uppfylla målet på 5 l/100 km respektive 4,5 l/100 km. Den extra inköpskostnad som ett mera bränslesnålt fordon för med sig för konsumenten uppvägs av insparat bränsle under fordonets hela livslängd. Med de nuvarande bränslepriserna i Europeiska unionen kan en bränslebesparing under fordonets livslängd på mer än 3 000 ecu uppnås genom en förbättrad bränsleekonomi av ovanstående omfattning. En preliminär analys visar att det finns en ansevärd "icke-ånger"-potential för förbättringar av bränsleekonomin, enligt vilken kundens kostnad för en bränslesnålare bil uppvägs av insparat bränsle under fordonets hela livslängd (se bilagan). Endast förändringar utöver "icke-ånger"-potentialen medför extrakostnader för bilisten. På samma gång är "icke-ånger"-potentialen inte någon entydig riktlinje eftersom den kommer att variera beroende på de framtida bränslepriserna.

12. Mot bakgrund av ovanstående överväganden anser kommissionen att det bör göras betydande framsteg i riktning mot de genomsnittliga bränsleekonomimålen på 5 l/100 km för nya bensindrivna bilar respektive 4,5 l/100 km för nya dieseldrivna bilar. Detta gäller särskilt om framtida forsknings- och utvecklingsinsatser, stimulerade genom en gemenskapsåtgärd för minskat koldioxidutsläpp från personbilar, tas med i beräkningen. Målet år 2005 är dock ganska ambitiöst. Däremot kommer en tidshorisont bortom 2005 för att uppnå ovanstående bränsleekonomimål att göra det möjligt att förnya modellsortimentet utan att framtvunga en betydande storleksminskning hos fordonsparken. Under tiden bör gemenskapen och medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att inrikta fordonsparken därefter.

IV. Kriterier för bedömning av politiska styrmedel:

13. Kommissionen har beaktat en rad olika politiska styrmedel som i princip kan användas för att genom bättre bränsleeffektivitet minska koldioxidutsläppen från personbilar. Varje styrmedel har sina för- och nackdelar. Vilken verkan det får i fråga om minskade koldioxidutsläpp beror också på hur intensivt det tillämpas. För att klarlägga vilka åtgärder som skulle behövas har kommissionen tagit 5 respektive 4,5 l/100 km som mål för bränsleförbrukning hos nya bilar senast år 2005 som utgångspunkt vid en analys av olika politiska styrmedel (se nedan).

För att möjliggöra en diskussion där rådet och Europaparlamentet är fullt insatta i vilka strategiska valmöjligheter det finns för förbättring av bränsleeffektiviteten hos personbilar önskar kommissionen lägga fram dessa styrmedel i det här meddelandet innan den i stora drag lägger fram sitt eget förslag till strategi. De egentliga för- och nackdelarna med de olika styrmedlen bedöms med utgångspunkt från följande kriterier:

- * Åtgärden bör vara kostnadseffektiv. (Det bör påpekas att de kommentarer som görs i detta avseende i meddelandet grundas på en kvalitativ utvärdering och inte på en kvantitativ analys).
- * Genom åtgärden bör bilarnas betydelse i dagens samhälle erkännas och vissa grupper får inte uteslutas från bilägande och -användning genom denna (likabehandling). Hänsyn måste också tas till vilka möjligheter det finns att förhindra att en åtgärd får negativa följder för t.ex. de äldre och handikappades behov.

V. Skattetekniska valmöjligheter:

14. Den skattetekniska behandlingen av bilar varierar enormt från den ena medlemsstaten till den andra, inte bara i fråga om skattebördan utan också i fråga om blandningen av skattetyper. Medlemsstaterna tillämpar typiskt en blandning av några eller alla typer av accis (t.ex. moms, registreringsskatter), skatter kopplade till ägandet (t.ex. väg- eller vägtrafikskatter, försäkringsskatter) och till utnyttjandet (t.ex. bränsleskatter, vägtullar). Dessutom kan de faktorer som påverkar skattepolitiken för bilar också variera i stor utsträckning mellan medlemsstaterna och ofta stödja sig på traditionella, sociala och kulturella element förutom mera uppenbara ekonomiska, industriella och skattetekniska intressen. Kommissionen har inlett en ingående översyn av de fordonsbeskattningssystem som tillämpas av medlemsstaterna i syfte att utröna vilka följder det faktum att dessa system är så olika kan få för en väl fungerande inre marknad. I denna översyn kommer det också att övervägas i vilken utsträckning fordonsbeskattning kan användas för att främja övrig gemenskapspolitik, inbegripet miljömässiga hänsyn.

Trots att medlemsstaternas fordonsbeskattningspolitik är av integrerad karaktär läggs olika möjligheter att införa en skatteteknisk åtgärd i syfte att minska koldioxidutsläpp och främja bättre bränsleekonomi fram för betänkande i detta avsnitt. I princip kan skattetekniska styrmedel användas för att differentiera den ekonomiska belastningen på konsumenten i samband med inköpet eller användningen av bil i proportion till fordonets specifika koldioxidutsläpp respektive bränsleförbrukning. Genom denna differentiering kommer kundernas efterfrågan på bränslesnålare fordon att öka. Sådana stimulerande eller avskräckande åtgärder kan integreras i accisen/registreringsskatterna eller de årliga vägtrafikskatterna eller användas som skattetekniska incitament i kombination med en referensnorm för koldioxid.

Om någon av de skattetekniska valmöjligheter som läggs fram i detta meddelande genomförs skulle detta vara ett viktigt steg i riktning mot internalisering av en av de externa transportkostnaderna och utökad tillämpning av ekonomiska styrmedel för att nå miljömässiga mål. Kommissionen har för avsikt att starta en mer omfattande debatt i denna fråga genom att inom en snar framtid lägga fram en grönbok.

1. Differentiering av accis/registreringsskatter:

15. Genom att konsumentpriset på bilar differentieras alltefter bränsleekonomin kan kunderna i hög grad motiveras att efterfråga bränslesnålare bilar och följaktligen kan industrin motiveras att släppa ut dem på marknaden. Detta kan uppnås genom att accisen eller registreringsskatterna differentieras beroende på bränsleeffektiviteten. Flera medlemsstater tillämpar för närvarande accis eller registreringsskatt. En medlemsstat (Österrike) har redan accis i proportion till bränsleförbrukningen.

För att garantera att differentieringen av accis/registreringsskatter blir effektiv då det gäller att minska koldioxidutsläppen från personbilar skulle följande behöva fastställas i gemenskapsramarna:

- * Ett basvärde för koldioxidutsläpp som skulle sänkas etappvis enligt ett fastställt tidsschema.
- * Riktlinjer för differentiering av skattesatserna alltefter koldioxidutsläppen.

- * Gränser inom vilka medlemsstaterna kan variera förhållandet mellan skatteskalen och basvärdet för koldioxidutsläpp.

Av bedömningar som gruppen för emissioner från motorfordon (Motor Vehicles Emissions Group - MVEG) och en oberoende konsult gjort på uppdrag av kommissionen framgår det att den skattetekniska åtskillnad som krävs för att uppnå bränsleeffektivitetsmålet på 5 l/100 km för bensindrivna bilar respektive 4,5 l/100 km för dieseldrivna bilar senast år 2005 skulle vara av storleksordningen 45 ecu per ytterligare gram koldioxid per km (= 1 050 ecu per ytterligare liter förbrukat bränsle per 100 km för bensindrivna bilar och 1 180 ecu per ytterligare liter förbrukat bränsle per 100 km för dieseldrivna bilar).

16. Kostnadseffektivitet: Allteftersom konsumentens initialkostnader för en ny bil modifieras genom koldioxidbaserade acciser eller registreringsskatter förväntas dessa i betydande grad direkt påverka inköpsbeslutet. Ett skattetekniskt styrmedel inriktat på inköpsbesluten uppväger det faktum att konsumenten vid köptillfället inte i full utsträckning räknar med en eventuell framtida bränslebesparing och det är därför sannolikt att det kommer att innebära låga kostnader. Det skulle då också löna sig för tillverkaren att använda vissa typer av teknik för att minska bränsleförbrukningen eftersom kostnaderna för denna teknik skulle uppvägas av lägre skatter vid försäljningstillfället. Styrmedlets faktiska effektivitet beror på storleken på den skattetekniska åtskillnaden. Genom ett gemensamt årligt basvärde för koldioxidutsläpp inom gemenskapens ramar kan en tydlig signal om den avsedda förbättringen av bränsleekonomin ges till bilindustrin och konsumenterna.

Eftersom kostnaden för nya bilar genom styrmedlet ökar, åtminstone över en viss nivå av bränsleförbrukning kan det dock medföra att takten för förnyelse av bilparken generellt avtar. Detta är inte välkommet vare sig med tanke på minskade koldioxidutsläpp eller begränsningen av giftutsläpp, då ju äldre bilar, som ger mer föroreningar och är mindre bränslesnåla, skulle finnas kvar längre i fordonsparken. Genom differentierade acciser/registreringsskatter som införs på ett sätt som inte påverkar intäkterna kan detta eventuellt motverkas eftersom bilpriserna då inte skulle öka och bilparkens förnyelse troligen inte skulle komma att påverkas. Om detta alternativ eftersträövades skulle det ha varierande inverkan i medlemsstaterna med hänsyn till den olikartade strukturen hos de olika ländernas industrier och fordonsparker.

17. Likabehandling: Om detta styrmedel skall accepteras av samhället beror till stor del på skattesatserna i fråga. Genom styrmedlet kan bränslesnåla bilar helt eller delvis befrias från extra skatteavgifter, vilket gör det lättare för samhället att acceptera detta styrmedel. Även om skatt införs på alla nya bilar kan användarna minska de kostnader som tillkommer genom att välja en bränslesnålare modell.

2. Differentiering av årliga vägtrafikskatter på grundval av koldioxidutsläpp:

18. Årliga vägtrafikskatter tas ut i alla medlemsstater. Kriterierna för beräkning av dessa skiljer sig åt och grundas ofta på skattetekniska hästkrafter, cylindervolym, fordonsvikt och fordonets ålder. Skattestrukturer, skattesatser, progressivitet och behandlingen av dieseldrivna bilar skiljer sig också åt i de olika medlemsstaterna. Eftersom fordonens bränsleförbrukning delvis fastställs på grundval av cylindervolym, motoreffekt och

fordonsvikt står redan de flesta av de årliga vägtrafikskatterna mer eller mindre i proportion till koldioxidutsläppen. Den nuvarande differentieringen av de årliga vägtrafikskatterna är emellertid alltför liten för att i nämnvärd grad påverka koldioxidutsläppen.

Ett styrmedel för att minska koldioxidutsläppen från personbilar genom bättre bränsleeffektivitet skulle kunna grundas på årliga vägtrafikskatter. I så fall skulle koldioxidutsläppen kunna utgöra en viktig grund för beräkning av de årliga vägtrafikskatterna.

Liksom vid ovanstående accis/registreringsskatt och av samma anledningar skulle följande behöva fastställas i gemenskapsramarna:

- * Ett basvärde för koldioxidutsläpp som skulle sänkas etappvis enligt ett fastställt tidsschema.
- * Riktlinjer för differentiering av skattesatserna alltefter koldioxidutsläppen.
- * Gränser inom vilka medlemsstaterna kan variera förhållandet mellan skatteskalen och basvärdet för koldioxidutsläpp.

Den grund för beräkning av den skattetekniska åtskillnad som krävs för en koldioxid-baserad årlig vägtrafikskatt för att uppnå bränsleeffektivitetsmålet på 5 l/100 km för bensindrivna bilar respektive 4,5 l/100 km för dieseldrivna bilar är samma skattetekniska åtskillnad som fastställts för koldioxidbaserad accis eller registreringskatt (se ovan). Den utsträckning i vilken denna åtskillnad kan omvandlas till en skatteteknisk åtskillnad för årliga vägtrafikskatter är beroende av i vilken utsträckning konsumenterna bedöms ta hänsyn till framtida kostnader. Om man antar att konsumenterna är känsliga för framtida kostnader⁸ skulle det behövas en differentiering av de årliga vägtrafikskatterna av storleksordningen 6 ecu per ytterligare gram koldioxid per km (= 140 ecu per ytterligare liter förbrukat bränsle per 100 km årligen för bensindrivna bilar och 160 ecu per ytterligare liter förbrukat bränsle per 100 km årligen för dieseldrivna bilar) för att uppnå ovanstående bränsleeffektivitetsmål. Om man antar att konsumenterna endast är känsliga för kostnader som uppkommer t.ex. under de fyra första åren efter det att de köpt fordonet skulle den skattetekniska åtskillnaden behöva vara i storleksordningen 12 ecu per ytterligare gram koldioxid per km (= 280 ecu per ytterligare liter förbrukat bränsle per 100 km årligen för bensindrivna bilar och 315 ecu per ytterligare liter förbrukat bränsle per 100 km årligen för dieseldrivna bilar).

19. Kostnadseffektivitet: I några av medlemsstaterna har erfarenheten visat att de årliga vägtrafikskatterna har en viss inverkan på bilparkens utseende. Eftersom de årliga vägtrafikskatterna i allmänhet är låga är det svårt att bedöma denna inverkans betydelse.

Det finns olika faktorer som påverkar effektiviteten hos de årliga vägtrafikskatter som är baserade på koldioxidutsläpp. Om det stämmer att konsumenterna inte i full utsträckning tar med fordonets livslängdskostnader i beräkningen vid köptillfället måste den totala skattepålagan under fordonets livslängd vara högre om den skall kunna ge samma motivation som en skattepålaga vid köptillfället (se ovan). Å andra sidan beror bilarnas

8

Antaganden: Förväntad livslängd för fordonet, 10 år och diskonteringsränta 8%.

andrahandsvärde bl.a. på skattepålågorna i anknytning till fordonet. Om konsumenterna tar med bilens andrahandsvärde i beräkningen då de köper den är de känsliga för framtida fasta skattepålågor, inberäknat den årliga vägtrafikskatten. Det står dock klart att de årliga vägtrafikskatterna generellt är ett mindre direkt styrmedel för att modifiera konsumenternas ursprungliga inköpsbeslut än accis eller registreringsskatter.

På kort sikt kan en årlig vägtrafikskatt baserad på koldioxidutsläpp fördröja förnyelsen av den befintliga fordonsparken om skatten endast tillämpas på nya bilar för att inte belasta dem som redan äger bilar (även om skatten skulle kunna tillämpas på hela fordonsparken från början). Om en årlig vägtrafikskatt baserad på koldioxidutsläpp skulle gälla för hela fordonsparken skulle den bli ett ständigt incitament att förbättra bränsle-effektiviteten genom skrotning av mindre bränslesnåla bilar.

20. Likabehandling: Att höja de skattesatser som krävs för att påverka kundernas beslut att välja en bränslesnålare bil vid köptillfället skulle höja ägarkostnaderna för mindre bränslesnåla bilar. I huvudsak skulle samhället godta en årlig vägtrafikskatt baserad på koldioxidutsläpp beror på hur skatteskalan ser ut i förhållande till basvärdena för koldioxidutsläpp. Kunderna kan i många fall undvika ytterligare kostnader genom att välja en bränslesnålare bil.

3. Referensnormer för koldioxid och en ram för skattetekniska incitament:

21. Grundvalen för en sådan åtgärd skulle vara att en referensnorm för koldioxid ingick i förfarandena för typgodkännande av fordon. Denna norm skulle vara relaterad till fordonsvikt, cylindervolym eller hästkrafter. Skattetekniska incitament skulle då ges för fordon vilkas koldioxidutsläpp ligger under referensnormen. Normen skulle sedan kunna sänkas etappvis enligt ett fastställt tidsschema, med en kraftigare sänkning för större fordon. Skattetekniska incitament skulle kunna tillämpas inom ramen för årliga vägtrafikskatter, accis eller registreringsskatter.

I motsats till accis/registreringsskatter eller årliga vägtrafikskatter är förfarandena för typgodkännande av personbilar redan harmoniserade enligt gemenskapslagstiftningen.⁹ För att utveckla harmoniserade gemenskapsramar för skattetekniska incitament för minskade koldioxidutsläpp från personbilar skulle bara en referensnorm för koldioxid behöva införlivas i det befintliga intygsförfarandet för typgodkännande. I praktiken skulle detta innebära att följande fastställs:

- * En referensnorm för koldioxid som skulle sänkas etappvis enligt ett fastställt tidsschema.
- * En ram för skattetekniska incitament, inbegripet ett maximibelopp för dessa, för fordon vilkas koldioxidutsläpp ligger under referensnormen inom ramen för årliga vägtrafikskatter, accis eller registreringsskatter.

Referensnormen skulle fastställas på ett sådant sätt att det ges en tydlig signal till konsumenterna och bilindustrin om vilka förbättringar av bränsleeffektiviteten som avses.

⁹

Rådets direktiv 70/220/EEG, senast ändrat genom direktiv 94/12/EG.

En nackdel hos normer som är förbundna med vissa fordonsegenskaper (vikt, cylindervolym, hästkrafter) i samband med minskade koldioxidutsläpp är att det kan uppstå så kallade "paradoxeffekter". En bil i en högre fordonskategori kan uppfylla referensnormen och gynnas av ett skattetekniskt incitament medan en bil i en lägre fordonskategori kanske inte kan uppfylla denna (strängare) norm och därför inte gynnas av ett skattetekniskt incitament trots att dess koldioxidutsläpp är lägre.

22. Kostnadseffektivitet: Hur effektivt ett normbaserat styrmedel blir beror på vilka referensnormer som fastställs för varje år och vilka skattetekniska incitament som tillämpas. Referensnormerna bör fastställas på grundval av den bränsleekonomi som uppnås av de bränslesnålaste bilarna inom varje kategori och sänkas i överensstämmelse med förväntade framtida förbättringar.

Jämfört med ett ekonomiskt styrmedel förväntas de sociala kostnaderna för ett normbaserat styrmedel bli högre eftersom tillverkarnas och konsumenternas möjligheter till flexibel anpassning begränsas genom detta.

23. Likabehandling: Konsumenterna skulle inte belastas med några ytterligare skattepålagor inom ramen för detta styrmedel. Genom skattetekniska incitament skulle det i stället bli billigare att äga bränslesnåla bilar.

24. Inom ramen för en övergripande strategi skulle medlemsstaterna få möjlighet att välja ett eller en kombination av ovanstående skattetekniska styrmedel för att främja att bränslesnåla bilar kommer in på marknaden. Detta skulle möjliggöra lösningar som är bättre anpassade till de särskilda förhållandena i varje medlemsstat. Genom gemenskapsramar skulle medlemsstaterna också erbjudas olika möjligheter att besluta om detaljerna i ett skattetekniskt styrmedel, inbegripet skattedifferentiering respektive storleken på de skattetekniska incitamenten.

4. Punktskatter på motorbränsle:

25. Bränslepriserna inverkar på koldioxidutsläppen både genom att de påverkar användningen av motorfordon och genom att de motiverar till större bränsleeffektivitet. De faktiska bränslepriserna påverkas för närvarande starkt av punktskatterna på mineralolja. Genom rådets direktiv 92/82/EEG fastställs minimisatser för punktskatt på bensin och diesel. Det står medlemsstaterna fritt att tillämpa högre satser och det har de flesta också gjort. Användningen av punktskatter som ett styrmedel för att förbättra motorfordonens bränsleeffektivitet kan grundas på en höjning av de nuvarande minimisatserna i gemenskapen. Dessutom är syftet med kol- eller energiskatter enligt riktlinjerna i kommissionens förslag att motivera till minskade koldioxidutsläpp och förbättrad energieffektivitet inom olika sektorer, även om deras inverkan på transportsektorn skulle bli begränsad på grund av den redan höga beskattningen av mineralolja.¹⁰

¹⁰

KOM(95) 172 slutlig, 10.5.1995.

Det står klart att de andra styrmedel som föreslås i det här meddelandet måste åtföljas av en strategi för att höja bränslepriserna för att förhindra att kostnaderna för bilkörning sänks på grund av bättre bränsleekonomi, vilket skulle motivera till ökad användning av bilar.

I ett arbete som en oberoende konsult utfört på uppdrag av kommissionen antyds det att om punktskatter på bränsle vore det enda styrmedel som tillämpades för att förbättra personbilarnas bränsleekonomi skulle det slutliga konsumentpriset för bränsle i verkligheten gradvis behöva höjas med ca 110 % för bensin och ca 150 % för diesel mellan 1996 och 2005 för att en genomsnittlig bränsleeffektivitet på 5 l/100 km för nya bensindrivna bilar och 4,5 l/100 km för nya dieseldrivna bilar skall kunna uppnås.

26. Kostnadseffektivitet: Punktskatter på mineralolja är ett kostnadseffektivt styrmedel för att minska koldioxidutsläppen från vägtransporter. Effekten av dessa är emellertid mera begränsad när de syftar till att förbättra bränsleeffektiviteten hos personbilar. Det faktum att konsumenten vid köptillfället inte helt tar eventuella framtida bränslebesparingar med i beräkningen leder i synnerhet till en efterfrågan på bränslesnåla bilar under den optimala och endast grundad på bränslepriserna. All bränsleförbrukning belastas med en extra ekonomisk börda trots att syftet med åtgärden är att göra mindre bränslesnåla fordon till måltavla. Även de bilförare som har de mest bränslesnåla fordonen skulle belastas.

27. Likabehandling: En åtgärd som endast är baserad på bränslepriserna i kombination med ovannämnda prishöjningar skulle kunna få klara följder, särskilt för de mindre väl-situerade samhällsmedborgarna. I anknytning till detta skulle det finnas en risk att medborgarna i olika regioner belastas olika mycket genom lokala skillnader i tillgången till alternativ till användningen av privata bilar. De totala fördelningsmässiga effekterna av en ökning av punktskatterna på bränsle beror emellertid i stor utsträckning på hur därtill knutna skatteintäkter används.

VI. Icke-skattetekniska valmöjligheter:

28. Andra, icke-skattetekniska styrmedel kan förutses för att förbättra personbilarnas bränsleekonomi.

1. Avtal med bilindustrin:

29. Det skulle kunna slutas ett avtal med bilindustrin om minskad bränsleförbrukning hos de bilar som säljs. I detta avtal skulle det ingå ett åtagande från fordonstillverkarnas sida att gradvis minska de genomsnittliga koldioxidutsläppen från alla nya bilar som säljs under en bestämd tid för att uppnå ett fastställt mål.

Redan 1991 förband sig de europeiska biltillverkarna att minska koldioxidutsläppen från nya fordon med 10 % mellan 1993 och 2005. I mars 1995 förband sig de tyska tillverkarna att minska den genomsnittliga bränsleförbrukningen hos de bilar som de tillverkar och säljer i Tyskland mellan 1990 och 2005 med 25 %. Dessa förbindelser bekräftar bilindustrins intresse av att samarbeta med de offentliga myndigheterna i deras strävan efter minskade koldioxidutsläpp från transportsektorn i en anda av delat ansvar.

Det står emellertid klart att tillämpningen av teknik som är avsedd att minska bränsleförbrukningen men också är förenad med extra kostnader för konsumenten, åtminstone på kort sikt, inte gynnas av de rådande priserna. Om ett mera ambitiöst mål för bränsleeffektivitet sattes upp för industrin skulle det därför finnas risk att detta skulle misslyckas på marknaden eftersom konsumenterna inte vill bära kostnaderna för detta även om de kan ta igen en del av eller alla dessa kostnader genom framtida bränslebesparingar. Det kommer därför att krävas åtgärder för att påverka konsumentbeteendet för att stödja ett avtal med industrin. Ett avtal med bilindustrin och incitament för konsumenterna är ouplösligt förenade. (Kommissionen har för avsikt att 1996 komma med ett meddelande om gemenskapsramar för avtal om vilka man har förhandlat).

2. Forskning och utveckling:

30. I ett längre tidsperspektiv kan ett stort genombrott i bränsleekonomin förväntas tack vare radikalt ny teknik och lätta material. För att koncentrera och bättre samordna FoU-satsningarna i gemenskapen inom det fordonstekniska området har kommissionen inrättat en *specialistgrupp för morgondagens bil (Task Force on the Car of Tomorrow)*. Det strategiska målet är att uppnå ett tekniskt genombrott, bl.a. på området för drivsystem med radikalt lägre utsläpp, inbegripet batteri- och bränslecellsbaserade system liksom hybridlösningar i vilka förbränningsmotorernas prestanda är optimerad. För vissa av de nya typerna av teknik beror naturligtvis fördelarna i fråga om koldioxidutsläpp i betydande grad på den primära energikällan.

Den forskning som *specialistgruppen för morgondagens bil* inriktar sig på syftar till ett genombrott då det gäller att minska bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen från motorfordon i ett längre tidsperspektiv. Målet för specialistgruppens handlingsplan är att kunna visa fram prototyp tekniker inom en horisont av år 2000-2005. Den kommer att använda sig av de särskilda programmen för forskning, teknisk utveckling och demonstration (FTD), t.ex. JOULE och BRITE-EURAM. Det finns dock en möjlighet till betydande framsteg på kort sikt på grundval av de tekniska möjligheter som finns och som kan införas i tillverkarnas modellsortiment redan tidigare. Målet med den strategi som läggs fram i detta meddelande är att föreslå ett handlingsätt som är inriktat på att utnyttja den tekniska potential som finns.

Andra program inom ramen för gemenskapens fjärde ramprogram för forskning och utveckling, t.ex. SAVE II-programmet och THERMIE-programmet, erbjuder dessutom möjligheter att förbättra energieffektiviteten inom transportsektorn genom utveckling och demonstration av teknik för intelligent ledning av trafik och allmänna transporter och en minskning av transportbehovet genom avancerade kommunikationssystem ("informationssamhället").

3. Bränsleekonomimärkning som kompletterande åtgärd:

31. Vissa kompletterande åtgärder kan vidtas som stöd för de styrmedel som diskuteras i detta meddelande. I detta sammanhang anser kommissionen att en märkning som anger koldioxidutsläppet skulle vara till särskild nytta. Att ge konsumenterna uppgifter om de olika bilmodellernas bränsleekonomi respektive koldioxidutsläpp skulle göra de skattetekniska incitamenten mera effektiva. Även om biltillverkarna brukar annonsera om bilarnas bränsleförbrukning skulle dessa uppgifter kunna få bättre verkan

om en standardiserad livstids bränslekostnad för varje bilmodell tillkännagavs. Genom en gemenskapsåtgärd skulle det därför fastställas en ändring av direktiv 93/116/EG om motorfordons bränsleförbrukning genom en motsvarande bestämmelse. Kommissionen kommer att lägga fram de lagförslag som är nödvändiga.

32. I samband med detta konstaterar kommissionen att en betydande möjlighet till minskad bränsleförbrukning erbjuds genom ett mera bränslesnålt körbeteende. Den uppmuntrar därför särskilt bilindustrin och motororganisationerna att verka för bränslesnålare bilkörning genom kampanjer för att höja medvetandet och för förarutbildning.

VII. Mot en gemenskapsstrategi för förbättring av personbilarnas bränsleeffektivitet:

33. På grundval av analysen i början av detta meddelande anser kommissionen att en övergripande gemenskapsstrategi för att minska personbilarnas koldioxidutsläpp genom bättre bränsleekonomi bör grundas på följande faktorer:

- * Ett avtal mellan gemenskapen och bilindustrin med tydliga mål och bestämmelser för övervakning.
- * Främjande av att personbilarnas bränsleeffektivitet skall ingå som ett av målen i ett framtida gemenskapsinitiativ om fordonsbeskattning på grundval av den pågående omprövningen inom det området.
- * Bränsleekonomimärkning som en kompletterande åtgärd.
- * En ambitiös FTD-satsning för att förbättra motorfordonens prestanda i linje med handlingsplanen för *specialistgruppen för morgondagens bil* och att främja attraktiva alternativ till vägtransporter enligt syftet med *specialistgrupperna för kombinerade transporter (Task Force on Intermodality)* och *framtidens tåg- och järnvägssystem (Task Force on Trains and Railway Systems of the Future)*.

Det är de tre första faktorerna som detta meddelande handlar om.

34. På grundval av diskussionerna om detta meddelande i rådet och Europaparlamentet avser kommissionen att träffa ett avtal med bilindustrin och bilimportörerna i Europa.¹¹ Då det gäller bilindustrin i Europeiska unionen måste ett paraplyavtal med ACEA, de europeiska biltillverkarnas förening, innehålla ett åtagande från industrins sida att minska de genomsnittliga koldioxidutsläppen från de nya bilar de säljer i Europeiska unionen för att ett fastställt år uppnå ett bestämt mål. Liknande avtal skulle slutas separat mellan kommissionen och bilimportörer i Europeiska unionen. Kommissionen anser att en minskning med 25 % av de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya bilar som säljs i Europeiska unionen fram till år 2005 i jämförelse med 1990 är ett rimligt kriterium för ett åtagande som skall ingå i ett avtal med industrin. Denna procentuella minskning kan naturligtvis omvandlas till genomsnittligt bränsleekonomimål (i liter/100 km) för hela gemenskapen. Det är industrins sak att fördela bördan av detta mål mellan olika tillverkare, vilket innebär att minskningen kan bli större i vissa marknadssegment än i andra beroende på vilken bränsleeffektivitet som uppnåtts med olika modeller. *Specialistgruppen för morgondagens bil* kommer att hjälpa kommissionen och industrin

¹¹ När bilimporten till Europeiska unionen införlivas i avtalet måste hänsyn tas till bilimportörernas speciella ställning i fråga om sammansättningen på deras fordonsimport.

att fastställa de tekniska möjligheterna att uppnå vissa bränsleekonomiska mål. Avtalet måste göras förenligt med gemenskapens konkurrensregler och slutas på ett sätt som är tillräckligt genomskinligt för att uppfylla GATT/WTO-bestämmelserna i detta avseende.

För att säkerställa genomskinlighet och göra det möjligt att vid behov stärka strategin kommer en uppsättning vägledande mellanliggande mål och ett övervakningssystem för dessa mål att fastställas i avtalet. Kommissionen och industrin kommer tillsammans att övervaka vilka framsteg som industrin som helhet och respektive tillverkare gör för att nå dessa mål och det övergripande målet för koldioxidutsläpp. Kommissionen kommer med jämna mellanrum att meddela rådet och Europaparlamentet vilka framsteg som gjorts. Koldioxidutsläppen kommer att mätas enligt direktiv 93/116/EG om motorfordons bränsleförbrukning¹² och medlemsstaterna måste årligen lämna motsvarande uppgifter om typgodkännande och antal nyregistrerade fordon för varje modell till kommissionen. Kommissionen kommer att lämna ett förslag till etablering av detta datautbytessystem.

35. Kommissionen inser att medlemsstaterna, inom ramen för den gällande gemenskapslagstiftningen, har stor frihet i fråga om beskattningen av motorfordon. Trots detta tror kommissionen att utvecklingen av gemenskapsramar för skatteåtgärder kan bidra till minskade koldioxidutsläpp från bilar och bättre bränsleekonomi. Kommissionen inser emellertid också att alla sådana ramar i sig måste utvecklas i samband med utvecklingen av övergripande principer för fordonsbeskattning i gemenskapen med tanke på en väl fungerande inre marknad och i syfte att stödja andra politiska mål.

Kommissionen har dock undvikit att enbart förlita sig på punktskatter på transportbränsle som en politisk åtgärd av oro för deras effektivitet och politiska godtagbarhet. Med hänsyn till likabehandling begränsas den politiska godtagbarheten för detta alternativ allvarligt genom de skattesatser som skulle behövas för att i nämnvärd grad kunna påverka fordonens bränsleeffektivitet. Det kommer ändå att bli nödvändigt med högre bränslepriser som ett komplement till de andra åtgärder som föreslagits i detta meddelande för att förhindra att bilkostnaderna minskar i samband med lägre bränsleförbrukning, något som skulle undergräva det allmänna politiska målet att minska koldioxidutsläppen. Högre bränslepriser kan också komma att behövas mer generellt för att bidra till en fullständig internalisering av de externa transportkostnaderna.

Om målen för koldioxidutsläpp kan uppnås kommer å ena sidan ytterst att bero på vilka incitament konsumenterna ges att köpa bränslesnålare bilar och å andra sidan på vilka ansträngningar industrin själv gör att framställa och saluföra bränslesnålare fordon. Det finns ett nära samband mellan ett avtal med industrin och skattetekniska incitament för att påverka konsumenterna.

36. Kommissionen anser att den strategi som föreslås i det här meddelandet på kort till medellång sikt kommer att bana väg för avsevärt bättre genomsnittlig bränsleeffektivitet hos personbilarna. Alltså är denna strategi ett svar på rådets och parlamentets krav på en åtgärd för minskade koldioxidutsläpp från personbilar.

¹² EGT nr L 329, 30.12.1993, s. 39.

VIII. Slutsatser:

37. Kommissionen anser att ett lämpligt tillvägagångssätt för en gemenskapsåtgärd för minskade koldioxidutsläpp från personbilar genom bättre bränsleeffektivitet skulle vara en sammanställning av ett avtal med den europeiska bilindustrin och bilimportörerna i Europeiska unionen, i vilken det skulle ingå ett åtagande från industrin att uppnå ett bestämt mål för koldioxidutsläpp för de nya bilar som säljs inom en viss tidsram, skatteåtgärder för att främja bränslesnåla bilar inom ramen för ett övergripande gemenskapsinitiativ om fordonsbeskattning och en särskild FTD-satsning för att gynna utvecklingen av motorfordon med lågt eller inget koldioxidutsläpp i linje med handlingsplanen för *specialistgruppen för morgondagens bil*. Bättre information till konsumenterna genom koldioxidmärkning kommer att komplettera denna strategi.

Kommissionen understryker att den fäster stor vikt vid en särskild åtgärd för att minska koldioxidutsläppen från personbilar. Det är nödvändigt med en sådan åtgärd för att göra det möjligt att på medellång sikt minska de totala koldioxidutsläppen i Europeiska unionen. När kommissionen vidareutvecklar den strategi som föreslås i detta meddelande kommer den på nytt att samråda med lämpliga företag och andra berörda parter. För att underlätta beslutsfattandet uppmanar kommissionen rådet och Europaparlamentet

- * att beakta förslagen i detta meddelande,
- * att bekräfta den allmänna strategi som föreslås i punkt 33,
- * att observera de övriga initiativen från kommissionen, särskilt beträffande 1) en omfattande översyn av fordonsrelaterad beskattning i medlemsstaterna för att bl.a. fastställa skatteramar inom vilka medlemsstaterna skulle kunna tillämpa fordonsrelaterade skattetekniska styrmedel för att få in bränslesnålare bilar i fordonsparken och 2) lagförslag för en ändring av direktiv 93/116/EG beträffande bränsleekonomimärkning av personbilar,
- * att samverka med kommissionen vid genomförandet av dessa framtida initiativ.

Bilaga

Preliminär beräkning av kostnaderna för och vinsterna med tekniska åtgärder för minskat koldioxidutsläpp från bilar

Kommissionen har utfört en preliminär analys av kostnaderna för och vinsterna med tekniska åtgärder för minskade koldioxidutsläpp från bilar genom bättre bränsleeffektivitet. Dessa siffror skall inte uppfattas som slutgiltiga utan som en indikation på vilken storleksordning det rör sig om.

Teknisk potential och kostnader:

På grundval av uppgifter från USA:s nationella forskningsråd, vid behov anpassade till egenskaperna hos bilparken i Europeiska unionen, om vilka typer av särskild teknik som finns för att minska bilarnas bränsleförbrukning kan följande konstateras:

Förbättringar av motor- och överföringsteknik, rullmotstånd och aerodynamik liksom en minskning av fordonsvikten med 10 % genom användningen av nya material kan tillsammans förbättra bränsleeffektiviteten hos bensindrivna bilar med ca 40 % vid en bedömning av mellankategorin. De typer av teknik som avses finns redan på marknaden eller befinner sig i ett framskridet konstruktionsskede. Detta stärker den bedömning som gjorts av kommissionens grupp för emissioner från motorfordon (MVEG).

Baserat på samma analys förväntas de totala kostnaderna för en förbättring av bränsleekonomin med 40 % ligga på mellan ca 940 och 2 270 ecu per fordon.

Vinster:

Kommissionen förväntar sig att de totala koldioxidutsläppen från mynningen av personbilarnas avgasrör senast år 2005 skall ha minskat med 17,5 % i jämförelse med den rådande tendensen i Europeiska unionen och år 2010 med 30,1 % i jämförelse med den rådande tendensen om den genomsnittliga bränsleeffektiviteten hos personbilar gradvis förbättras med 40 % mellan 1996 och 2005. På grund av ökningen av fordonsparken och antalet körda mil kommer dock de totala koldioxidutsläppen från mynningen av personbilarnas avgasrör att senast år 2005 ha ökat med 4,9% i jämförelse med 1990. Senast år 2010 kommer de att ha minskat med 6,9% i jämförelse med 1990.

"Icke-ånger"-potential:

En bränslebesparing under fordonets livstid för bilisten tack vare en förbättring av bränsleeffektiviteten med 40 % uppskattas ligga på ca 5 800 liter¹³. Vid ett bränslepris på 0,827 ecu/l, vilket motsvarar det vägda priset för premiumbensin i Europeiska unionen i september 1994, och en diskonteringsränta på 8 %, kan detta tolkas som en kostnadsbesparing på 3 257,22 ecu (3 724,43 ecu vid en diskonteringsränta på 5 %) under fordonets livslängd. En bränslebesparing under fordonets livstid kan alltså överstiga

¹³

Antaganden: Nuvarande genomsnittlig bränsleförbrukning (för bensin- och dieseldrivna bilar) 9,6 l/100 km vid landsvägskörning, årlig körsträcka 12 600 km, fordonets livslängd 12 år.

kostnaderna för bränsleeffektivitetsförbättringen med en ansevärd marginal om vissa av eller alla dessa kostnader uppkommer i en mera gynnsam ända av lönsamhetsskalan.

En omvänd analys av lönsamhetsgraden för enskilda tekniska förbättringar har tillhandahållits till kommissionen av Förenade kungarikets transportministerium. I denna antyds att det vid de nuvarande bränslepriserna i Förenade kungariket (0,64 ecu/l) kan uppnås förbättringar på mellan 14 och 32 % i de bensindrivna bilarnas bränsleförbrukning till en kostnad som skulle tas igen under fordonets livslängd (med en diskonteringsränta på 8 %). Med en återbetalningstid på högst tre år skulle en kostnad för tekniska förbättringar i syfte att uppnå besparingar på mellan 5 och 28 % kunna tas igen. Med ett högre bränslepris på 0,85 ecu/l (vilket skulle kunna uppnås senast år 2000 om Förenade kungarikets regering fortsatte med sin strategi med en reell ökning av bränsleskatten med minst 5 % per år) skulle motsvarande siffror för en livslängds återbetalningstid ligga på mellan 19 och 36 % och för tre års återbetalningstid på mellan 11 och 28 %.

Det bör påpekas att dessa analyser i hög grad beror på den verkliga kostnaden för tekniska vinster och endast är vägledande. Resultaten kan också variera avsevärt beroende på vilka antaganden som görs (t.ex. bränslepriser, återbetalningstid, diskonteringsränta). Det är dessutom oklart om kostnader i en vidare bemärkelse, t.ex. högre underhållskostnader, kostnader för ny verktygsutrustning och konstruktion eller priset för konsumenterna för sådant som minskad komfort, ingår i kostnadskalkylerna. Det står dock klart att åtminstone en betydande del av de åtgärder som krävs för att förbättra bränsleekonomin med 40 % är sådana "som man inte ängrar".

ISSN 1024-4506

KOM(95) 689 slutlig

DOKUMENT

SV

14 07

Katalognummer : CB-CO-95-757-SV-C

ISBN 92-77-98642-5

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg

20