



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.12.1995  
KOM(95) 689 endelig udg.

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN  
TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

**En fællesskabsstrategi til nedsættelse af  
personbilers CO<sub>2</sub>-emission  
og forbedring af brændstoføkonomien**



## I. Indledning

1. I forbindelse med den verdensomfattende indsats for at modvirke klimaændringerne og som part i De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, der blev indgået i 1992, forpligtede Fællesskabet sig til frem til år 2000 at stabilisere CO<sub>2</sub>-emissionen på et niveau svarende til 1990. På mellemlangt sigt bliver det nødvendigt at mindske emissioner af drivhusgasser fra de industrialiserede lande i henhold til den Rammekonventionens målsætning om stabilisering af "koncentrationen af drivhusgasser i atmosfæren på et niveau, der forhindrer farlig menneskeskabt påvirkning af klimasystemet".

Nødvendigheden af at mindske emissionen af drivhusgasser bekræftedes af Rådet i forbindelse med den første konference for parterne til Rammekonventionen om Klimaændringer i Berlin i marts/april 1995. Her aftaltes det at påbegynde en proces, der fører til opstilling af kvantitative mål for begrænsning af emissionen af drivhusgasser og til mål for en reduktion i perioden efter år 2000. Derved er Fællesskabet forpligtet til at træffe de nødvendige foranstaltninger til for det første at stabilisere emissionen af drivhusgasser frem til år 2000 og for det andet at begrænse og mindske disse emissioner på den anden side af 2000. De første forslag findes i "Kommissionens arbejdsdokument om en EU-strategi for klimaændringer: en række valgmuligheder"<sup>1)</sup>, der er udarbejdet som led i forberedelsen af konferencen. I dette dokument understreges også vigtigheden af omkostningseffektive strategier. Allerede med Kommissionens oprindelige forslag til en samlet fællesskabsstrategi til nedsættelse af CO<sub>2</sub>-emissionen sigtedes i særlig grad på "no-regrets" potentialet - d.v.s. potentialet i foranstaltninger, der giver fordele på andre indsatsområder.<sup>2)</sup>

2. På denne baggrund må udviklingen i CO<sub>2</sub>-emissionen forårsaget af transport vække særlig betænkelighed. Den nuværende udvikling i væksten i denne sektor sætter Fællesskabets CO<sub>2</sub>-målsætning på spil. CO<sub>2</sub> afgivet af personbiler udgør ca. halvdelen af den transportbetingede CO<sub>2</sub>-emission og ca. 12 % af den samlede CO<sub>2</sub>-emission i EU. Endvidere bidrager væksten i CO<sub>2</sub>-emissionen fra personbiler til væksten i den samlede transportsektors CO<sub>2</sub>-emission. I scenariet "dagsorden uændret" forventes CO<sub>2</sub>-emissionen fra biler at stige med ca. 20 % frem til år 2000 og med ca. 36 % frem til 2010 i forhold til 1990-niveauet. På blot ét år afgiver en gennemsnitlig mellemklassebil i EU over 3 tons CO<sub>2</sub>.<sup>3)</sup> I de senere år har vejtransportsektoren fremstået som en af de få sektorer i Unionen, hvor CO<sub>2</sub>-emissionen er i stigning.

I denne sammenhæng er det med betænkelighed, at Kommissionen konstaterer de senere års manglende fremskridt i forbedring af bilers brændstofudnyttelse. Medens der frem til midten af 1980 var klar tendens til forbedring af brændstofudnyttelsen, har det gennemsnitlige brændstofforbrug pr. kilometer siden været uændret. På den anden side er der et betydeligt "no-regrets" potentiale for mindskelse af personbilers CO<sub>2</sub>-afgivelse gennem forbedring af brændstoføkonomien. Selv inden for samme klasse af personbiler er der store forskelle i brændstoføkonomi mellem forskellige modeller.

3. Det er indlysende, at den observerede og forventede vækst i CO<sub>2</sub>-emissionen fra biltrafikken beror på en lang række faktorer. Velstanden har givet det store flertal af europæiske borgere råd til egen bil. Bilernes udbredelse har ubetinget været til fordel for

---

1) SEK(95)288 endelig udgave af 1.3.1995.

2) SEK(91) 1744 endelig udgave af 14.10.1991.

3) Forudsætninger: årlig kørsel 12.600 km, gennemsnitligt brændstofforbrug 9,6 l/100 km.

borgerne og for økonomien i bredere forstand, men dette opvejes delvis af visse samfundsmæssige omkostninger. Stigningen i trafikken er blevet lettet af den mangelfulde internalisering af transportens eksterne omkostninger, og Kommissionen vil i nær fremtid forelægge en grønbog vedrørende dette emne. Ændret livsstil og ændringer i arealudnyttelsen har betydet stigende afhængighed af bilen, og mange steder har lavt serviceniveau og manglende investeringer i de offentlige transportformer betydet, at alternativerne til privatbilen er lidet tiltrækkende. Stor trafikthed har til gengæld medført udbredte køproblemer med deraf følgende ringere effektivitet og øget brændstofforbrug.

4. På denne baggrund fremgår det, at det kun gennem en samlet pakke af foranstaltninger vil være muligt at mindske CO<sub>2</sub>-emissionen fra vejtransporten. Sådanne foranstaltninger kan i princippet sigte mod at mindske anvendelsen af motorkøretøjer, at påvirke køremåden (f.eks. hastigheden) eller at opnå bedre brændstofudnyttelse gennem en kombination af tekniske og ikke-tekniske foranstaltninger. For persontransporten må strategien omfatte forbedret offentlig transport i rammerne af en samlet planlægning for kombineret transport og fremme af overgang til offentlig og ikke-motoriseret transport, som det anbefales i en nylig udsendt grønbog fra Kommissionen, højere brændstofpriser, der skal give tilskyndelse til mere rationel udnyttelse af bilen, brug af transporttelematik som led i overordnede lokale og regionale transportplaner, som skal mindske køproblemerne, samt mere fleksibel arbejdstid og øget brug af telearbejde for at nedsætte pendlertrafikken. "Informationsfundet" kan måske på længere sigt overflødiggøre megen transport. De foranstaltninger, der er taget op til overvejelse i denne meddelelse, tager slet ikke sigte på at nedsætte de europæiske borgeres mobilitet men at få dem til at træffe rationelle valg, som kan nedsætte transporteksternaliteterne. Derfor er der tale om en vis indbyrdes afhængighed mellem de forskellige foranstaltninger. Eksempelvis kan en afgiftspolitik kun medvirke til at nedsætte CO<sub>2</sub>-emissionen, hvis forbrugerne har et klart valg mellem forskellige transportalternativer. Desuden skal forbrugerne ved hjælp af gennemskuelighed og oplysning sættes i stand til at træffe et sådant valg.

Kommissionen ønsker at understrege, at det er nødvendigt med en sådan global strategi, som vil kræve beslutninger på mange niveauer, for at mindske CO<sub>2</sub>-emissionen fra persontransporten. Et første skridt til begrænsning af CO<sub>2</sub>-emissionen bør navnlig omfatte foranstaltninger, der indebærer lavest mulige økonomiske omkostninger og samtidig giver fordele på andre områder. I denne forbindelse bør der lægges særlig vægt på udnyttelse af omkostningseffektive tekniske muligheder. Forbedring af bilers brændstofudnyttelse gennem udnyttelse af forhåndenværende teknologi må således være en af grundpillerne i en strategi til begrænsning af transportens CO<sub>2</sub>-emission. Derudover vil et program til bedre energiudnyttelse i transportsystemet have ekstra fordele foruden nedsættelsen af CO<sub>2</sub>-udledningen. Det vil blandt andet mindske forureningen med andre stoffer end CO<sub>2</sub> foruden støjforureningen, vil øge energiforsyningsikkerheden og kan styrke industriens konkurrenceevne. Det vil kunne gengive de forskellige energibesparende bestræbelser deres dynamik efter den opbremsning, der har fundet sted siden faldet i energipriserne i midten af 1980-erne. Man må imidlertid være opmærksom på, at nærværende meddelelse ved at fokusere på bilers brændstoføkonomi alene beskæftiger sig med én af løsningerne.

Dertil kommer, at der er stærke argumenter, blandt andet omkostningseffektivitet og konkurrenceevne, som taler for, at der etableres fællesskabsrammer for forbedring af personbilers brændstoføkonomi.

5. Både Rådet og Europa-Parlamentet har opfordret Kommissionen til at fremsætte forslag til en foranstaltning til mindskelse af bilers CO<sub>2</sub>-afgivelse. Allerede Rådets direktiv 89/458/EØF og 91/441/EØF indeholdt en forpligtelse til at tage dette spørgsmål op. Mere konkret anmodede Miljøministerrådet i december 1994 Kommissionen om at undersøge muligheden for en væsentlig mindskelse af brændstofforbruget for nyindregistrerede biler frem til år 2005. Som målsætning i denne forbindelse har tolv medlemsstater og Europa-Parlamentet angivet et gennemsnitligt brændstofforbrug på 5 l/100 km for benzindrevne biler og 4,5 l/100 km for dieseldrevne biler (svarende til 120 g CO<sub>2</sub>/km).

Kommissionen deler Rådets og Europa-Parlamentets opfattelse, at det er nødvendigt med tiltag til forbedring af bilers brændstofudnyttelse. Allerede i sit "arbejdsdokument om en EU-strategi for klimaændringer: en række valgmuligheder"<sup>4)</sup>, der udarbejdedes som forberedelse til konferencen, pegede Kommissionen på et fællesskabsinitiativ til mindskelse af CO<sub>2</sub>-emissionen fra biler som en særligt lovente politisk mulighed. Miljøministerrådet anmodede i juni 1995 Kommissionen om nærmere at specificere de forslag, der var indeholdt i arbejdsdokumentet. Nærværende meddelelse er svaret på Rådets og Parlaments anmodning og afspejler samtidig Kommissionens egen betænkelighed ved væksten i CO<sub>2</sub>-emissionen fra biler på baggrund af Fællesskabets generelle CO<sub>2</sub>-strategi og de tilknyttede internationale forpligtelser.

6. Formålet med nærværende meddelelse er at forberede en debat i Rådet og Europa-parlamentet om, hvilken strategi, der skal vælges til at forbedre personbilers brændstofudnyttelse.<sup>5)</sup> Det er Kommissionens opfattelse, at denne strategi må baseres på en passende kombination af gensidigt forstærkende foranstaltninger på Fællesskabsplan og på medlemsstatplan. Strategien må nødvendigvis være sammenhængende og tage hensyn til de forskellige politiske målsætninger, den kan berøre.

Som forberedelse til overvejelserne i Rådet og Europa-Parlamentet redegøres i meddelelsen for omkostninger og fordele ved en væsentlig forbedring i personbilers brændstofudnyttelse, og der gennemgås forskellige politiske virkemidler, som står til rådighed til at opnå denne forbedring. I meddelelsen skitseres derefter en sammenhængende strategi til en væsentlig forbedring af personbilers brændstoføkonomi på omkostningseffektiv måde på kort og mellemlangt sigt. Endelig angives, hvilke tiltag, Kommissionen har til hensigt at iværksætte som yderligere udbygning af denne strategi.

## II. Tilknyttede politiske mål

7. Opfyldelse af bestemte mål for brændstoføkonomien bør ikke modvirke andre politiske målsætninger, navnlig hvad angår nedsættelse af skadelige emissioner fra motorkøretøjer eller køretøjers sikkerhed. En alt for ambitiøs målsætning for brændstofø-

---

4) SEK(95)288 endelig udgave af 1.3.1995.

5) I nærværende meddelelse forstås ved "personbiler" motordrevne køretøjer af klasse M<sub>1</sub> som defineret i Rådets direktiv 70/156/EØF, bilag I. Ved afgørelsen af, hvilket anvendelsesområde, der skal gælde for specielt de skattemæssige virkemidler, der foreslås i denne meddelelse, må der drages omsorg for at medtage køretøjer, der ikke formelt er defineret som personbiler, men hovedsagelig anvendes til samme formål (f.eks. visse små pick-up og firehjulstrukne køretøjer).

konomien vil i forbindelse med uheldigt valgte politiske virkemidler kunne sætte opfyldelsen af disse andre mål på spil.

Fællesskabet har indført gradvis strengere normer for skadelige stoffer i udstødningen, hvilket i de nærmeste år vil føre til en betydelig mindskelse af luftforureningsproblemerne i EU. På grundlag af en gennemgribende vurdering af de resterende luftkvalitetsproblemer og den mest omkostningseffektive måde at nå luftkvalitetsmålene på (European Auto-Oil Programme), vil Kommissionen i løbet af kort tid fremlægge forslag til emissionsnormer for personbiler og brændstofs-specifikationer, som skal gælde fra år 2000. Begrænsningen af skadelige stoffer i udstødningen har allerede begrænset bilernes påvirkning af det globale klima, da nogle af de skadelige stoffer i udstødningen tillige er drivhusgasser eller fører til dannelse af disse. Disse bestræbelser opvejes dog stort set af væksten i bilernes CO<sub>2</sub>-emission. CO<sub>2</sub> er den vigtigste drivhusgas, og de internationale bestræbelser i henhold til FN's klimaændringskonvention er derfor rettet mod at begrænse CO<sub>2</sub>-udledningen.

I det omfang en foranstaltning til nedsættelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne virker bremsende på fornyelsen af køretøjsparken, kan der opstå en konflikt mellem målene om henholdsvis bedre brændstofudnyttelse og begrænsning af skadelige stoffer i udstødningen. Hvis luftkvalitetsmålene på kort til mellemlangt sigt skal opfyldes, må nye og mindre forurenende køretøjer hurtigt finde udbredelse. Indgreb, som hæmmer udskiftningen af bilparken, vil gøre det vanskeligere at opfylde målsætningen for luftkvaliteten.

Dieselbiler har en lavere CO<sub>2</sub>-emission end benzindrevne biler. Mindre forbedringer af den gennemsnitlige brændstoføkonomi kunne være en virkning af, at bilparkens profil har ændret sig, så den består af flere dieselbiler. CO<sub>2</sub>-emissionen fra dieselmotorer må imidlertid også forbedres. EU kan ikke nå sine CO<sub>2</sub>-målsætninger blot ved at gå over til dieselbiler.

8. Et overordnet strategisk mål for Fællesskabets regler om typegodkendelse af køretøjer er sikkerheden. I den europæiske bilindustri er der gjort betydelige fremskridt med hensyn til forbedring af motorkøretøjers sikkerhed. Kommissionen har fremlagt to direktivforslag vedrørende motorkøretøjers beskyttelse mod sidekollision og modstandsdygtighed mod frontalkollision<sup>6)</sup>. Øget passiv sikkerhed er tilbøjelig til at gøre biler tungere, skønt andre konstruktionskarakteristika er vigtige. I nær fremtid vil følge yderligere forslag, herunder et vedrørende "fodgængervenligt" forparti.

Indførelse af foranstaltninger til nedsættelse af brændstofforbruget bør ikke ske på bekostning af sikkerheden. Når de to direktiver er vedtaget, vil de udgøre en vigtig garanti herfor. Dog kan det på baggrund af disse forslag blive nødvendigt på kort sigt at indgå et kompromis mellem sikkerhed og brændstoføkonomi, da direktivforslagene kan betyde, at potentialet for nedsættelse af brændstofforbruget gennem vægtreduktion bliver mindre, skønt nye, lettere materialer kan give nye muligheder i denne henseende. Væsentligt bedre brændstoføkonomi er imidlertid selv med den nuværende sammensætning af bilparken mulig gennem tilskyndelse til bedste praksis og overgang til mindre motoreffekt i hver bilklasse.

På denne baggrund er det Kommissionens opfattelse, at målene for køretøjers sikkerhed og mindskelse af brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-afgivelse vil være indbyrdes forenelige, når de nye fællesskabsnormer for køretøjers kollisionssikring er trådt i kraft. Kommissionen vil her

---

6) KOM(94) 519 endelig udgave af 13.12.1994; KOM(94) 520 endelig udgave af 13.12.1994.

påpege, at der i fremtiden uundgåeligt vil blive indført nye sikkerhedsanordninger i køretøjerne som følge af offentlighedens ønske om sikrere biler. At få dette ønske forenet med behovet for at nedsætte brændstofforbruget vil være en stadig udfordring.

9. Som Kommissionen tidligere har nævnt<sup>7)</sup> står automobilindustrien over for den udfordring, at den fremover kun vil være samfunds- og miljømæssigt acceptabel, hvis der på én gang kan optimere produktionen med hensyn til komfort og driftssikkerhed, sikkerhed, skadelige stoffer fra udstødningen og brændstofforbrug. Der foreligger nu en række teknologier, der kan nedsætte brændstofforbruget, uden at det berører de øvrige krav. Da de nuværende brændstofpriser ikke giver forbrugerne tilstrækkelig tilskyndelse til at kræve mere brændstoføkonomiske biler, har disse teknologier ikke fundet anvendelse på de nuværende bilmodeller. Derfor kræves en politik, der uden at gå på kompromis med de øvrige strategiske mål sikrer bedre brændstoføkonomi af nye biler.

### III. Teknisk gennemførlighed og omkostninger

10. På anmodning af medlemsstaterne og Europa-Parlamentet har Kommissionen som mål for den gennemsnitlige brændstoføkonomi betraget 5 l/100 km for nye benzindrevne biler henholdsvis 4,5 l/100 km for nye dieslbiler for 2005. De eksperter, som har rådgivet Kommissionen, anser det for muligt at nå ned på et gennemsnitligt brændstofforbrug i denne størrelsesorden ved hjælp af den bedste foreliggende teknologi. Størstedelen af denne forbedring kan opnås gennem tekniske ændringer og overgang til køretøjer med mindre motorkraft inden for hvert markedssegment, medens en vis del heraf forventes opnået gennem lettere og/eller mindre køretøjer ("downsizing").

De tekniske forbedringer, som skal nedsætte brændstofforbruget, kræver en vis tid til at trænge igennem i hele det nuværende modelprogram. Meget afhænger af produktlevetiden hos den enkelte producent. Det vil helt sikkert være muligt inden år 2005 at nå betydeligt længere i opfyldelse af målene for brændstoføkonomien, men det kræver længere tid at få de nye teknologier bragt ind i hele modelprogrammet.

11. Desuden må man se på omkostningerne ved de tekniske ændringer, der kræves for at opfylde målet på hhv. 5 l/100 km, og 4,5 l/100 km. Den merpris, forbrugeren må betale ved anskaffelse af et mere energibesparende køretøjer, opvejes af brændstofbesparelsen i hele køretøjets levetid. Med de nuværende brændstofpriser i EU vil en brændstoføkonomisk forbedring af ovennævnte størrelsesorden give en samlet brændstofbesparelse på over 3.000 ECU i løbet af køretøjets levetid. En foreløbig analyse tyder på, at der for forbedring af brændstoføkonomien er et betydeligt "no-regrets" potentiale, under hvilket den af forbrugeren betalte merpris for en mere brændstofbesparende bil dækkes ind af besparelserne i bilens levetid (jf. bilaget). Kun ændringer ud over "no regrets" potentialet indebærer ekstraomkostninger for bilisten. "No-regrets" potentialet er dog ingen entydig rettesnor, da det varierer med de fremtidige brændstofpriser.

12. Ovenstående betragtninger er baggrund for Kommissionens opfattelse, at man bør komme betydeligt længere i retning mod en gennemsnitlig brændstoføkonomi på 5 l/100 km

---

7) Meddelelse om EU's automobilindustri, KOM(94) 49 endelig udgave af 23.2.1994.

for nye benzindrevne og 4,5 l/100 km for nye dieseldrevne biler, navnlig i betragtning af den fremtidige forsknings- og udviklingsindsats, ansporet af en eventuel fællesskabsforanstaltning til nedsættelse af personbilers CO<sub>2</sub>-afgivelse. Året 2005 er imidlertid et ret ambitiøst valg som tidspunkt for opfyldelse af målet. Derimod vil en tidshorizont ud over 2005 for opfyldelse af ovennævnte brændstoføkonomiske målsætning lette fornyelsen af modelprogrammerne uden at fremtvinge nogen større "downsizing" af bilparken. I mellemtiden bør Fællesskabet og medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger for at få bilparken til at udvikle sig i denne retning.

#### IV. Kriterier ved vurdering af politiske virkemidler

13. Kommissionen har overvejet en række politiske redskaber, som i princippet kan anvendes til at mindske personbilers CO<sub>2</sub>-afgivelse gennem forbedring af brændstoføkonomien. Hvert redskab har forskellige fordele og ulemper, og dets CO<sub>2</sub>-nedsættende effekt afhænger desuden af, hvor intensivt det anvendes. For at belyse, hvilke foranstaltninger der er nødvendige, har Kommissionen som udgangspunkt for analyserne af de forskellige politiske redskaber (se nedenfor) taget målsætningen om et brændstofforbrug for nye biler på 5 hhv. 4,5 l/100 km før år 2005.

For at skaffe det bedst mulige informationsgrundlag for debatten i Rådet og Europa-Parlamentet om valgmuligheder for en strategi til forbedring af personbilers brændstofudnyttelse vil Kommissionen først redegøre for disse redskaber i nærværende meddelelse, inden den skitserer sit eget forslag til en strategi. Ved vurderingen af de forskellige redskabers fordele og ulemper vil følgende kriterier blive lagt til grund:

- \* Foranstaltningerne skal være omkostningseffektive (Det skal bemærkes, at kommentarerne herom i nærværende meddelelse snarere har karakter af en kvalitativ bedømmelse end en kvantitativ analyse).
- \* I foranstaltningerne skal der være taget hensyn til den betydning, bilen har i det moderne samfund, således at bestemte grupper ikke udelukkes fra at eje og benytte en bil (lighedshensyn). Endvidere må det overvejes, hvordan man undgår, at foranstaltningerne får negative konsekvenser for f.eks. ældre og handicappede.

#### V. Skatte- og afgiftsmuligheder

14. Der er umådelig forskel i bilbeskatning mellem de forskellige medlemsstater, både hvad angår skattebyrdens størrelse og dens sammensætning af beskatningstyper. Medlemsstaterne anvender typisk en blanding bestående af nogle af følgende komponenter eller dem alle: Anskaffelsesbeskatning (således moms, registreringsafgift), ejerskabsafgift (således vejafgift, fast årlig afgift, forsikringsafgift) og forbrugsafgifter (således brændstofafgifter og bompenge). Derudover kan der være betydelig forskel med hensyn til hvilke faktorer, der har indflydelse på bilbeskatningspolitikken – faktorer, som ofte udgøres af traditionelle, samfundsmæssige og kulturelle elementer foruden mere indlysende økonomiske, erhvervsmæssige og skattemæssige hensyn. Kommissionens tjenester har iværksat en tilbundsående analyse af de af medlemsstaterne anvendte køretøjsafgifter med det formål at



fastlægge konsekvenserne af sådanne forskellige systemer for det indre markeds funktion. Heri vil man desuden komme ind på muligheden af at anvende køretøjsafgifter til fremme af andre af Fællesskabets politikker, blandt andet miljøhensyn.

Uagtet den integrerede karakter af medlemsstaternes bilafgiftspolitik vil der i dette afsnit blive givet en række eksempler på, hvordan man kan indføre afgiftsmæssige foranstaltninger til at mindske CO<sub>2</sub>-afgivelsen og opnå bedre brændstoføkonomi. I princippet kan man med afgiftsmæssige virkemidler gøre forbrugerens økonomiske byrde ved anskaffelse eller besiddelse af en bil afhængig af køretøjets specifikke CO<sub>2</sub>-emission, henholdsvis brændstofforbrug. Derved stiger efterspørgslen efter biler med bedre brændstoføkonomi. Sådanne fremmende/hæmmende faktorer kan indbygges i omsætnings-/registreringsafgifter og i de faste årlige afgifter eller benyttes som skattemæssigt incitament i forbindelse med en CO<sub>2</sub>-standardværdi.

Gennemfører man en eller flere af de afgiftsmæssige valgmuligheder, der redegøres for i nærværende meddelelse, vil det være et vigtigt skridt hen mod internalisering af en af transportens eksterne omkostninger og mod udvidet brug af økonomiske redskaber til opfyldelse af miljømæssige mål. Kommissionen vil i nær fremtid at fremlægge en grønbog med henblik på at igangsætte en bredere debat om dette spørgsmål.

#### 1. Differentierede omsætnings- eller registreringsafgifter

15. Gennem differentierede forbrugerbilpriser, der afhænger af brændstoføkonomien, vil forbrugerne få stærk tilskyndelse til at efterspørge mere brændstoføkonomiske biler, og dermed industrien til at bringe dem på markedet. Dette kan opnås ved at gøre satserne for omsætnings- eller registreringsafgifter differentierede efter brændstoffudnyttelsen. Flere medlemsstater har allerede en omsætnings- eller registreringsafgift. I én medlemsstat (Østrig) er omsætningsafgiften allerede gjort afhængig af brændstofforbruget.

For at sikre, at en differentieret omsætnings- eller registreringsafgift får virkning i form af mindsket CO<sub>2</sub>-emission fra personbiler, kræves det, at Fællesskabets rammer for en sådan afgift:

- \* fastsætter et basisniveau for CO<sub>2</sub>-emissionen, som trinvis sænkes inden for en nærmere angivet tidsplan,
- \* indeholder retningslinjer for differentiering af afgiftssatser efter CO<sub>2</sub>-afgivelse;
- \* fastsætter de grænser, inden for hvilke medlemsstaterne kan ændre forholdet mellem afgiftsskalaen og basisniveauet for CO<sub>2</sub>-emissionen.

Kommissionen har både af gruppen for motorkøretøjsemmissioner (MVEG) og af en uafhængig rådgiver ladet opstille skøn, som viser, at der for at nå det opstillede mål for brændstoffudnyttelsen på 5 l/100 km for benzinerbiler og 4,5 l/100 km for dieselerbiler til år 2005 kræves en afgiftsdifferentiering i størrelsesordenen 45 ECU pr. ekstra 1 g CO<sub>2</sub> pr km (= 1050 ECU pr. ekstra 1 l/100 km brændstofforbrug for benzindrevne biler og 1180 ECU pr. ekstra 1 l/100 km brændstofforbrug for dieseldrevne biler).

16. Omkostningseffektivitet: Da CO<sub>2</sub>-baserede omsætnings- eller registreringsafgifter ændrer anskaffelsesprisen i forbrugerleddet, forventes de at få væsentlig direkte indvirkning på købebeslutningen. Ved at anvende skattepolitiske redskaber rettet mod købebeslutningen

råder man bod på det forhold, at forbrugeren ved anskaffelse af køretøjet ikke tager fuldt hensyn til fremtidige brændstofbesparelser. Dette er derfor ikke særlig omkostningskrævende. Dette vil også betyde, at det kan betale sig for producenten at anvende bestemte teknologier til nedsættelse af brændstofforbruget, da omkostningerne ved sådanne teknologier vil opvejes af lavere afgifter ved salg af bilen. Den faktiske effekt af dette redskab afhænger af størrelsen af afgiftsdifferentieringen. Det fælles basisniveau for CO<sub>2</sub>-emissionen for hvert år inden for de af Fællesskabets fastlagte rammer sikrer, at bilindustri og forbrugere modtager et tydeligt signal om den brændstoføkonomiske forbedring, der tilstræbes.

Eftersom afgiftsredskabet øger prisen på nye biler, i det mindste biler med brændstofforbrug over et vist niveau, kan det imidlertid føre til en samlet opbremsning i udskiftningen af bilparken. Dette ville være uønsket, både ud fra hensynet til CO<sub>2</sub>-reduktion og til begrænsning af skadelige stoffer i udstødningen, da det betyder, at ældre, mere forurenende og mindre brændstoføkonomiske køretøjer i længere tid indgår i bilparken. Provenuneutral differentierede omsætnings/registreringsafgifter vil dog ikke have denne virkning, da bilpriserne i gennemsnit ikke vil stige, således at fornyelsen af bilparken må antages at være upåvirket. Hvis man valgte at gå frem på denne måde, vil virkningerne i medlemsstaterne være forskellige, afhængigt af strukturen af det enkelte lands industri og bilpark.

17. **Lighedshensyn:** Hvor vidt dette afgiftsredskab er acceptabelt for samfundet, afhænger hovedsagelig af de anvendte afgiftssatser. Redskabet giver mulighed for, at brændstoføkonomiske biler fritages helt eller delvis for tillægsafgifter, hvorved det lettere vil kunne accepteres. Selv hvis der lægges afgift på alle nye biler, kan forbrugeren nedsætte sin merudgift ved at vælge en mere brændstoføkonomisk bil.

## 2. Årlige bilafgifter differentieret på grundlag af CO<sub>2</sub>-emissionen

18. Alle medlemsstater opkræver årlige bilafgifter. Der anvendes forskellige kriterier for beregning af afgiften, ofte således fiskale hestekræfter, slagvolumen, køretøjets masse og køretøjets alder. Afgiftsstruktur, afgiftssatser, afgifternes progressivitet og behandlingen af dieslbiler varierer ligeledes mellem medlemsstaterne. Da køretøjers brændstofforbrug delvis er bestemt af motorens størrelse, motoreffekten og køretøjets vægt, hænger de fleste årlige bilafgifter allerede i større eller mindre grad sammen med CO<sub>2</sub>-emissionen. Den nuværende differentiering af de årlige afgifter er dog for ringe til at have væsentlig indvirkning på CO<sub>2</sub>-emissionen.

Redskaber til at nedsætte CO<sub>2</sub>-emissionen fra personbiler gennem bedre brændstofudnyttelse kan baseres på de årlige vægtafgifter. I så tilfælde vil CO<sub>2</sub>-emissionen blive vigtig som grundlag for beregningen af de årlige vægtafgifter.

Som for den ovenfor omtalte omsætnings-/registreringsafgift, og af samme grunde, er det nødvendigt, at der i Fællesskabets rammer

- \* fastsættes et basisniveau for CO<sub>2</sub>-emissionen, der sænkes trinvis efter en nærmere angiven tidsplan,
- \* opstilles retningslinjer for differentierede, CO<sub>2</sub>-bestemte afgiftssatser,
- \* fastsættes grænser, inden for hvilke medlemsstaterne kan ændre forholdet mellem afgiftsskalaen og basisniveauet for CO<sub>2</sub>-emissionen.

Som grundlag for beregning af den nødvendige differentiering af en CO<sub>2</sub>-baseret årlig afgift anvendes den afgiftsdifferentiering, der er fundet nødvendig for ved hjælp af en CO<sub>2</sub>-baseret moms eller registreringsafgift (jf. ovenfor) at opnå en brændstoføkonomi på 5 l/100 km for benzindrevne og 4,5 l/100 km for dieseldrevne biler. Omregningen heraf til en årlig vægtafgift afhænger af, i hvor høj grad forbrugerne antages at tage hensyn til fremtidige omkostninger. Forudsat at forbrugere lader sig påvirke af fremtidige omkostninger<sup>8)</sup> kræves en differentiering af den årlige afgift i størrelsesorden 6 ECU pr. ekstra 1 g CO<sub>2</sub> pr. 1 km (= 140 ECU årligt pr. ekstra 1 l brændstofforbrug pr. 100 km for benzindrevne og 160 ECU årligt pr. ekstra 1 l brændstofforbrug pr. 100 km for dieseldrevne biler) for at nå ovennævnte målsætning for brændstofudnyttelsen. Forudsættes det, at forbrugerne kun lader sig påvirke af omkostninger, der påløber f.eks. de første 4 år efter anskaffelsen af køretøjet, kræves en afgiftsdifferentiering i størrelsesorden 12 ECU pr. ekstra 1 g CO<sub>2</sub> pr. 1 km (= 280 ECU årligt pr. ekstra 1 l brændstofforbrug pr. 100 km for benzindrevne og 315 ECU årligt pr. ekstra 1 l brændstofforbrug pr. 100 km for dieseldrevne biler).

19. Omkostningseffektivitet: Erfaringerne fra visse medlemsstater viser, at størrelsen af den årlige vægtafgift har en vis indvirkning på bilparkens egenskaber. Som følge af de generelt ret lave årlige afgifter er det dog vanskeligt at sætte tal på denne virkning.

Forskellige faktorer har indflydelse på effektiviteten af CO<sub>2</sub>-baserede årlige vægtafgifter. Hvis det forholder sig sådan, at forbrugerne i købsituationen ikke tager fuldt hensyn til omkostningerne over hele køretøjets levetid, skal den samlede afgiftsbelastning i hele køretøjets levetid være større for at opnå lige så stort incitament som af en afgift, der forfalder på købstidspunktet (jf. ovenfor). På den anden side afhænger en bils gensalgsværdi blandt andet af de afgifter, den er belagt med. Tager forbrugerne i købsituationen hensyn til bilens gensalgsværdi, vil de være påvirkelige af løbende fremtidige afgifter, herunder de årlige. Som helhed er det dog indlysende, at årlige afgifter er mindre direkte som middel til at påvirke forbrugernes anskaffelsesbeslutninger end moms eller registreringsafgift.

På kort sigt vil en årlig CO<sub>2</sub>-baseret afgift medføre en opbremsning i udskiftningen af den eksisterende køretøjspark, såfremt afgiften for ikke at straffe ejerne af eksisterende biler kun pålægges nye biler (skønt afgiften kunne tænkes at omfatte hele bilparken fra begyndelsen). Til den tid, hvor en CO<sub>2</sub>-baseret årlig afgift omfatter hele bilparken, vil den konstant tilskynde til bedre brændstofudnyttelse gennem ophugning af biler med lavere brændstofudnyttelse.

20. Lighedshensyn: Den afgiftsforhøjelse, der kræves for at få forbrugeren til i købsituationen at vælge en energieffektiv bil, betyder øgede omkostninger for dem med mindre energiøkonomiske biler. I hvilken grad en sådan årlig CO<sub>2</sub>-baseret afgift faktisk vil være acceptabel for samfundet, afhænger af forholdet mellem afgiftsskalaen og det basale CO<sub>2</sub>-emissionsniveau. I alle tilfælde står det forbrugeren frit at vælge en mere brændstoføkonomisk bil for at undgå ekstra omkostninger.

### 3. CO<sub>2</sub>-standardværdier og rammer for afgiftspolitiske redskaber

21. Grundlaget for sådanne foranstaltninger vil være en CO<sub>2</sub>-referenceværdi, der indgår i typegodkendelsesproceduren. Denne referenceværdi vil afhænge af køretøjets masse,

---

8) Forudsætninger: køretøjernes levetid er 10 år og diskontoen 8 procent.

slagvolumen eller motoreffekt. Afgiftsmæssigt incitament gives til valg af køretøjer med en CO<sub>2</sub>-afgivelse, som er lavere end referenceværdien. Referenceværdien sænkes trinvis efter en fastlagt tidsplan, mest for større køretøjer. De afgiftsmæssige incitament er indbygget i de faste årlige vægtafgifter eller i omsætnings- eller registreringsafgifter.

I modsætning til omsætnings-/registreringsafgifter er procedurerne for typegodkendelse allerede harmoniseret efter Fællesskabets lovgivning.<sup>9)</sup> En harmoniseret fællesskabsramme for afgiftsmæssige incitament er til mindskelse af CO<sub>2</sub>-emissionen fra personbiler vil blot kræve, at der indgår en CO<sub>2</sub>-standardværdi i den nuværende typegodkendelsesprocedure. I praksis vil dette indebære

- \* fastsættelse af en CO<sub>2</sub>-standardværdi, der sænkes trinvis efter en nærmere angiven tidsplan;
- \* opstilling af rammer for afgiftsmæssige incitament er, der indgår i den faste årlige afgift, omsætnings- eller registreringsafgift, herunder den maksimale afgiftsmæssige fortrinsstilling for køretøjer med lavere CO<sub>2</sub>-afgivelse end standardværdien.

Standardværdien skal fastsættes således, at den giver et klart signal til forbrugerne og bilindustrien om den forbedring i brændstoføkonomi, der tilstræbes.

En ulempe ved standarder knyttet til bestemte køretøjsspecifikationer (masse, slagvolumen, effekt) i forbindelse med CO<sub>2</sub>-reduktion er muligheden for såkaldte "paradoksvirkninger": En bil i en højere køretøjsklasse vil kunne opfylde standarden og derved blive afgiftsmæssigt begunstiget, medens en bil i en lavere køretøjsklasse ikke opfylder den pågældende (strengere) norm for klassen og dermed ikke bliver begunstiget, skønt den afgiver mindre CO<sub>2</sub>.

22. Omkostningseffektivitet: Virkningen af afgiftspolitiske virkemidler baseret på standardværdier afhænger af, hvilke standardværdier, der er fastsat for det pågældende år, samt hvilke afgiftsmæssige incitament er, der anvendes. Standardværdierne bør fastsættes på grundlag af brændstoføkonomien af de mest brændstoføkonomiske biler i den pågældende klasse og bør sænkes i henhold til forventninger om kommende tekniske forbedringer.

De velfærdsmæssige omkostninger ved et redskab baseret på standardværdier forventes at blive større end for økonomiske redskaber, da sådanne redskaber indskrænker mulighederne for fleksibel tilpasning hos producenter og forbrugere.

23. Lighedshensyn: Sådanne redskaber vil ikke medføre ekstra afgiftsbyrder for forbrugerne. Tværtimod vil det blive billigere at eje en af de biler, der har bedst brændstofudnyttelse.

24. Inden for rammerne af den overordnede strategi kan man lade medlemsstaterne vælge mellem ovenstående afgiftspolitiske redskaber til fremme af markedsføringen af mere brændstofeffektive biler. Derved bliver der mulighed for bedre tilpasning af løsningerne til forholdene i de enkelte medlemsstater. Endvidere vil medlemsstaterne inden for fællesskabs-

---

9) Rådets direktiv 70/220/EØF, senest ændret ved direktiv 94/12/EØF.

rammen få en række valgmuligheder med hensyn til afgiftspolitiske redskaber, herunder hvor stor afgiftsmæssig differentiering henholdsvis incitament, de vil anvende.

#### 4. Forbrugsafgifter på motorbrændstoffer

25. Brændstofpriserne har indvirkning på CO<sub>2</sub>-emissionen ved dels af påvirke anvendelsen af motorkøretøjer, dels give tilskyndelse til større brændstofudnyttelse. De aktuelle faktiske brændstofpriser bærer i øjeblikket stærkt præg af forbrugsafgifter på mineralske olieprodukter. I Rådets direktiv 92/82/EØF er fastsat mindstesatser for forbrugsafgifter på benzin og dieselolie. Medlemsstaterne kan frit fastlægge højere satser, og de fleste medlemsstater har da også gjort dette. Anvendelsen af forbrugsafgifter som redskab til at forbedre motorkøretøjers brændstofudnyttelse kan tænkes baseret på, at Fællesskabets nuværende mindstesatser revideres i opadgående retning. Endvidere tilsigtes det med CO<sub>2</sub>-energiavgifter i henhold til Fællesskabets forslag at give tilskyndelse til mindskelse af CO<sub>2</sub>-emissionen og forbedring af energiudnyttelsen hen over sektorerne, skønt dette kun får begrænset virkning i transportsektoren som følge af det i forvejen høje afgiftsniveau på mineralolier.<sup>10)</sup>

Det er klart, at de øvrige redskaber omhandlet i nærværende meddelelse må ledsages af en strategi for forhøjelse af brændstofpriserne for at undgå, at der gennem mindskelse af køreudgifterne gennem bedre brændstoføkonomi gives tilskyndelse til øget brug af bilen.

Et arbejde, som et uafhængigt konsulentfirma har udført for Kommissionen, viser, at hvis brændstofforbrugerpriserne som eneste redskab skal forbedre personbilers brændstofudnyttelse, må forbrugerslutprisen (faste priser) stige med ca. 110 % for benzin og ca. 150 % for diesel mellem 1996 og 2005 for at opnå en gennemsnitlig brændstoføkonomi for nye køretøjer på 5 l/100 km for benzindrevne og 4,5 l/100 km for dieseldrevne biler.

26. Omkostningseffektivitet: Forbrugsafgifter på mineralsk olie er et omkostnings-effektivt redskab til nedsættelse af vejtransportens CO<sub>2</sub>-emission. Virkningen er dog begrænset, når det gælder forbedring af personbilers brændstofudnyttelse. Navnlig det forhold, at potentielle fremtidige brændstofbesparelser ikke fuldt ud tages i betragtning af forbrugeren i købsøjeblikket, bevirker, at efterspørgslen efter brændstofeffektive biler ikke bliver optimal, når den er baseret på brændstofpriserne alene. Skønt denne foranstaltning er rettet mod de mindre brændstofeffektive køretøjer, vil den lægge en ekstra økonomisk byrde på hele brændstofforbruget, også de mest brændstofeffektive køretøjers.

27. Lighedshensyn: En foranstaltning baseret alene på brændstofpriserne vil med ovennævnte prisforhøjelser kunne få tydelig virkning navnlig på de mindre velhavende i samfundet. Tilsvarende vil lokalt betingede forskelle i adgangen til alternativer til privatbiler bevirke, at byrden ikke bliver den samme for indbyggere i forskellige regioner. Den samlede fordelingsmæssige virkning af højere brændstofafgifter afhænger dog i vid udstrækning af, hvordan afgiftsprovenuet anvendes.

---

10) KOM(95) 172 endelig udgave af 10.5.1995.

## VI. Ikke-afgiftsmæssige muligheder

28. Andre end afgiftsmæssige redskaber til forbedring af personbilers brændstoff-effektivitet kan tages i anvendelse.

### 1. En aftale med bilindustrien

29. Der kan indgås en aftale med bilindustrien om nedsættelse af nyindregistrerede bilers brændstofforbrug. I en sådan aftale vil bilproducenterne forpligte sig til gradvis at mindske det gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-forbrug for alle solgte nye biler i løbet af en fastlagt periode, således at man når et nærmere defineret mål.

I 1991 forpligtede de europæiske bilproducenter sig allerede til at mindske CO<sub>2</sub>-emissionen fra nye biler med 10 % mellem 1993 og 2005. I marts 1995 forpligtede tyske bilproducenter sig til en 25 procents reduktion af det gennemsnitlige brændstofforbrug for biler produceret og solgt i Tyskland mellem 1990 og 2005. Disse aftaler bekræfter industriens interesse i sammen med offentlige myndigheder at arbejde på at mindske CO<sub>2</sub>-emissionen fra transportsektoren i en ånd præget af fælles ansvar.

Det er imidlertid klart, at de nuværende brændstofpriser ikke fremmer anvendelse af teknologi, som mindsker brændstofforbruget men som, i hvert fald på kort sigt, øger omkostningerne for forbrugeren. For industrien kan eventuelle mere ambitiøse mål bevirke, at produktet slår fejl, fordi forbrugerne ikke er villige til at bære de dermed forbundne omkostninger, selv om disse helt eller delvis kan indtjenes gennem fremtidige brændstofbesparelser. En aftale med industrien må derfor støttes af foranstaltninger, der påvirker forbrugernes adfærd. En aftale med industrien og incitamentet til forbrugerne hænger nøje sammen. (Kommissionen agter at fremlægge en meddelelse om EU-rammer for forhandling af sådanne aftaler i 1996.)

### 2. Forskning og udvikling

30. Et afgørende gennembrud i brændstoføkonomien kan kun forventes på langt sigt i forbindelse med radikalt nye teknologier og letvægtsmaterialer. For at ensrette og koordinere Fællesskabets F&U-indsats på det automobiltekniske område har Kommissionen oprettet en arbejdsgruppe for morgendagens bil, *Task Force on the Car of Tomorrow*. Det strategiske mål er et teknologisk gennembrud på blandt andet fremdrivningsområdet, således at emissionen kan reduceres radikalt; der arbejdes dels med systemer med batterier og brændselceller, dels hybridløsninger med optimeret drift af forbrændingsmotorer. For visse af de nye teknologier vil CO<sub>2</sub>-fordelen selvfølgelig stærkt afhænge af den anvendte primære energikilde.

Den forskning, der arbejdes med i *Task Force on the Car of Tomorrow*, sigter mod et tigerspring fremad i mindskelse af motorkøretøjers brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-emission på længere sigt. I arbejdsgruppens handlingsplan tilstræbes det at kunne demonstrere prototypeteknologier inden for en tidshorisont på 2000 til 2005. Herunder vil de foreliggende F&U-særprogrammer blive udnyttet, således JOULE OG BRITE-EURAM. På kortere sigt er der imidlertid potentiale for vigtige fremskridt på grundlag af bestående tekniske

muligheder, som allerede på et tidligere tidspunkt vil kunne indgå i producenternes modelprogrammer. I den strategi, der skitseres i nærværende meddelelse, er det hensigten at udnytte det teknologiske potentiale, der i forvejen findes.

Endvidere ligger der i andre af programmerne under Fællesskabets fjerde rammeprogram – således SAVE II- og THERMIE-programmerne – muligheder for at øge transportsektorens energiudnyttelse gennem udvikling og demonstration af teknologier til intelligent styring af trafik og offentlig transport og mindskelse af transportbehovet gennem avancerede kommunikationssystemer ("informationssamfundet").

### 3. Mærkning med brændstoføkonomi som supplerende foranstaltning

31. Alle redskaber omhandlet i nærværende meddelelse vil kunne støttes med visse supplerende foranstaltninger. Således anser Kommissionen CO<sub>2</sub>-emissionsmærkning for meget nyttig. Information til forbrugerne om de forskellige bilmodellers brændstoføkonomi, henholdsvis CO<sub>2</sub>-emission, kan øge virkningen af afgiftsmæssige incitamenter. Skønt producenterne sædvanligvis reklamerer med bilernes brændstoføkonomi, kan man der opnå større effekt af sådan information, hvis standardbrændstofudgiften i den pågældende models levetid offentliggøres. Der bør derfor indføres en bestemmelse herom i direktiv 93/116/EØF vedrørende motorkøretøjers brændstofforbrug. Kommissionen vil fremsætte de nødvendige lovforslag herom.

32. I denne forbindelse er Kommissionen endvidere opmærksom på det betydelige forbrugsnedsættende potentiale, som ligger i mere brændstofbesparende kørevaner. Den vil derfor navnlig tilskynde bilindustri og motororganisationer til at fremme mere brændstofbesparende kørsel gennem PR-kampagner, der skal ændre bilisters adfærd.

## VII. Mod en fællesskabsstrategi til forbedring af personbilers brændstofudnyttelse

33. På grundlag af analysen i første del af denne meddelelse er det Kommissionens opfattelse, at en overordnet strategi til mindskelse af personbilers CO<sub>2</sub>-afgivelse gennem forbedret brændstoføkonomi bør bygge på følgende elementer:

- \* en aftale mellem Fællesskabet og automobilindustrien med klar målsætning og overvågningsbestemmelser;
- \* fremme af personbilers brændstofudnyttelse som del af målsætningen for et fremtidigt fællesskabstiltag om afgifter på køretøjer på grundlag af løbende gennemgang af dette område;
- \* en supplerende bestemmelse om brændstoføkonomimærkning;
- \* en ambitiøs FTU-indsats, der skal forbedre motorkøretøjers præstationer i overensstemmelse med handlingsplanen fra *Task Force on the Car of Tomorrow*, og skal fremme attraktive alternativer til vejtransport, således som det tilstræbes af arbejdsgruppen for kombinerede transportformer og for fremtidens tog og jernbanesystemer (*Task Force on Intermodality* og *Task Force on Trains and Railway Systems of the Future*).

De tre førstnævnte af disse elementer er genstand for denne meddelelse.

34. En eventuel aftale vil af Kommissionen blive indgået med de europæiske bilproducenter og bilimportører<sup>11)</sup> på grundlag af drøftelsen af nærværende meddelelse i Rådet og Europa-Parlamentet. Hvad angår automobilindustrien i EU, må industrien gennem en paraplyaftale med sammenslutningen af europæiske bilproducenter (ECEA) forpligtes til at reducere den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-afgivelse fra sine nye biler solgt i EU, således at der opstilles faste mål for hvert år. Kommissionen vil da indgå tilsvarende aftaler med EU's bilimportører. Det er Kommissionens standpunkt, at en 25 % reduktion i den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emission fra nye biler i 2005 i forhold til 1990 vil være passende som udgangspunkt for industriens forpligtelse i en aftale med denne. En sådan procentvis nedsættelse kan naturligvis omsættes til et EU-dækkende brændstoføkonomisk mål (i liter pr. 100 km). Det overlades til erhvervslivet selv at bestemme, hvordan byrden skal fordeles mellem de enkelte fabrikker, idet der i nogle markedssegmenter vil være mulighed for større nedsættelse end i andre, afhængigt af den brændstofudnyttelse, der allerede er opnået med forskellige modeller. Arbejdsgruppen *Task Force on the Car of Tomorrow* vil bistå Kommissionen og industrien med at udpege de teknologiske muligheder for at opfylde bestemte målsætninger for brændstoføkonomien. Aftalen må nødvendigvis udformes således, at den er forenelig med Kommissionens konkurrencebestemmelser, og være så gennemskuelig, at den opfylder GATT/WTO-reglerne herfor.

For at sikre gennemsigtighed og give mulighed for at styrke strategien vil aftalen indeholde bestemmelser om vejledende interimsmål og et overvågningssystem. Status i opfyldelsen af disse mål og af industriens og den enkelte producents overordnede målsætning for CO<sub>2</sub>-afgivelsen vil blive overvåget af Kommissionen og industrien i fællesskab. Kommissionen vil regelmæssigt holde Rådet og Europa-Parlamentet underrettet om de fremskridt, der gøres. CO<sub>2</sub>-afgivelsen vil blive målt i henhold til direktiv 93/116/EØF om motordrevne køretøjs brændstofforbrug<sup>12)</sup>, og medlemsstaterne skal indberette til Kommissionen om det tilsvarende antal årlige typegodkendelser og nyindregistrerede køretøjer af hver model for hvert år. Kommissionen vil fremsætte forslag til oprettelse af dette dataudvekslingssystem.

35. Kommissionen erkender, at den gældende fællesskabslovgivning giver medlemsstaterne betydelig frihed med hensyn til beskatningen af motorkøretøjer. Det er Kommissionens opfattelse, at der ikke desto mindre kan være fordele forbundet med etablering af fællesskabsrammer for afgiftsmæssige foranstaltninger til mindske af CO<sub>2</sub>-emissionen fra biler og fremme af bedre brændstoføkonomi. Kommissionen erkender imidlertid også, at en eventuel sådan ramme må udformes i sammenhæng med en samlet strategi for køretøjsbeskatning i Fællesskabet, dels af hensyn til det indre markeds funktion, dels andre politiske målsætninger.

Det anses i Kommissionen for udelukket at satse alene på forbrugsafgifter på transportbrændstoffer, da det er tvivlsomt, om dette alternativ vil være effektivt og politiske acceptabelt. Afgiftssatserne måtte for at få væsentlig indvirkning på køretøjernes brændstofudnyttelsesgrad være så store, at lighedshensyn stærkt ville mindske de politiske muligheder for at vælge dette alternativ. Enhver af de øvrige foranstaltninger omhandlet i nærværende meddelelse må dog nødvendigvis suppleres med højere brændstofpriser for at undgå, at lavere brændstofforbrug fører til lavere køreudgifter, hvilket ville udhule den overordnede politiske målsætning om nedsættelse af CO<sub>2</sub>-emissionen. I øvrigt kan højere

---

11) Biler, der indføres i EU, vil være omfattet af aftalen, og der må for dem tages hensyn til, hvordan de enkelte bilimportørers import er sammensat.

12) EFT nr. L 329 af 30.12.1993, s. 39.



brændstofpriser i almindelighed være nødvendige for at medvirke til fuld internalisering af de eksterne transportomkostninger.

Ingen CO<sub>2</sub>-målsætning kan opfyldes, uden at forbrugerne på den ene side får incitament til at anskaffe mere brændstofeffektive biler, og på den anden side at industrien selv gør en indsats for at producere og markedsføre mere brændstofeffektive biler. En aftale med industrien hænger således nøje sammen med afgiftsmæssige incitamenter til påvirkning af forbrugerne.

36. Kommissionen er af den opfattelse, at den i nærværende meddelelse fremlagte strategi vil bane vej for en betydelig forbedring af gennemsnitspersonbilens brændstofudnyttelse på kort til mellemlangt sigt. Strategien er således i overensstemmelse med Rådets og Europa-Parlamentets krav om mindsket CO<sub>2</sub>-afgivelse fra personbiler.

### VIII. Konklusioner

37. Det er Kommissionens opfattelse, at en hensigtsmæssig strategi for fællesskabstiltag til mindskelse af CO<sub>2</sub>-emissionen fra personbiler gennem bedre brændstofudnyttelse må omfatte dels indgåelse af en aftale med den europæiske automobilindustri og de europæiske bilimportører, hvori branchen forpligter sig til at opfylde en nærmere angivet målsætning for CO<sub>2</sub>-emissionen fra nye biler solgt inden for en fastlagt tidsramme, dels integrering af alle afgiftsmæssige foranstaltninger til fremme af brændstofeffektive personbiler i det overordnede fællesskabstiltag vedrørende beskatning af køretøjer, og dels endelig en særlig FTU-indsats til fremme af udvikling af motorkøretøjer med ringe eller slet ingen CO<sub>2</sub>-afgivelse på linje med handlingsplanen fra arbejdsgruppen *Task Force on the Car of Tomorrow*.

Denne strategi vil blive suppleret med øget forbrugeroplysning gennem en CO<sub>2</sub>-emissionsmærkning.

Kommissionen ønsker at understrege betydningen af iværksættelse af en særlig foranstaltning til mindskelse af personbilens CO<sub>2</sub>-afgivelse. En sådan foranstaltning er nødvendig for at den samlede CO<sub>2</sub>-emission i EU kan mindskes på mellemlangt sigt. For at videreudbygge den i denne meddelelse omhandlede strategi vil Kommissionen føre yderligere drøftelser med de pågældende erhvervsorganisationer og andre berørte parter. Med henblik på at fremme de nødvendige beslutninger opfordrer Kommissionen Rådet og Europa-Parlamentet til

- \* at tage forslagene i nærværende meddelelse til overvejelse,
- \* at bekræfte den overordnede strategi, der er redegjort for i punkt 33 ovenfor,
- \* at tage til efterretning, at Kommissionen har en række initiativer i gang, bl.a. (1) en fuldstændig gennemgang af medlemsstaternes køretøjsrelaterede afgifter med henblik på blandt andet fastlæggelse af de afgiftsmæssige rammer, inden for hvilke medlemsstaterne ville anvende afgiftspolitiske redskaber til fremme af mere brændstoføkonomiske biler, og (2) forslag om ændring af direktiv 93/116/EØF hvad angår brændstoføkonomimærkning af personbiler,
- \* at samarbejde med Kommissionen om gennemførelse af disse kommende initiativer.

## Bilag

### Foreløbig cost/benefit-analyse af tekniske foranstaltninger til mindskelse af CO<sub>2</sub>-emissionen fra biler

Kommissionens tjenester har foreløbigt analyseret omkostninger og gevinster ved tekniske foranstaltninger, der mindsker CO<sub>2</sub>-afgivelsen fra biler gennem bedre brændstofudnyttelse. Disse tal bør ikke betragtes som endelige, men giver et fingerpeg om den størrelsesorden der kan påregnes.

#### Teknologisk potentiale og omkostninger

På grundlag af tal fra *US National Research Council* (i fornødent omfang tilpasset bilparken i EU) vedrørende de særlige teknologier, der står til rådighed til mindskelse af personbilers brændstofforbrug, kan man fastslå følgende:

Forbedringer i motor- og transmissionsteknik, rulle- og luftmodstand samt en 10 procents vægtreduktion gennem anvendelse af nye materialer kan samlet forbedre brændstofudnyttelsen for benzindrevne biler med ca. 40 % på mellemlangt sigt. De betragtede teknologier er allerede på markedet eller er langt fremme i konstruktionsfasen. Dette understøtter det skøn, der er gjort at Kommissionens *Motor Vehicle Emissions Group* (MVEG).

På grundlag af samme undersøgelse forventes det, at de samlede omkostninger ved en 40 procents forbedring af brændstoføkonomien udgør mellem 940 og 2270 ECU pr. køretøj.

#### Fordele

Kommissionen forventer, at en gradvis forbedring af nye personbilers gennemsnitlige brændstofudnyttelse på 40 % mellem 1996 og 205 vil nedsætte den samlede CO<sub>2</sub>-afgivelse fra personbiler i EU med 17,5 % i forhold til en fremskrivning af den nuværende udvikling frem til 2005, og med 30,1 % i forhold til en fremskrivning af den nuværende udvikling til 2010. Som følge af væksten i bilparken og kørslen vil den samlede CO<sub>2</sub>-emission fra personbiler imidlertid frem til 2005 i stige 4,9 % i forhold til 1990, men vil frem til 2010 aftage 6,9 % i forhold til 1990.

#### "No-regrets"-potentiale

Det skønnes, at gennemsnitsbilisten i tilfælde af en 40 procents forbedring i brændstofudnyttelsen vil spare ca. 5.800 liter i løbet af bilens levetid<sup>13)</sup>. Ved en brændstofpris på 0,827 ECU/l (vægtet EU-prisniveau for normalbenzin pr. september 1994) og en rentesats på 8 % fører dette til en besparelse på 3.257,22 ECU i løbet af bilens levetid (ved en rentesats på 5 % 3.724,43 ECU). Besparelsen inden for bilens levetid kan således overstige omkostningerne ved den forbedrede brændstoføkonomi betydeligt, hvis besparelsen helt eller delvis kan tilvejebringes i den mere gunstige del af cost/benefit-området.

---

13) Forudsætninger: Nuværende gennemsnitlige brændstofforbrug (benzin- og dieseldrevne) 9,6 l/100 km; årlig kørsel 12.600 km; levetid af bil 12 år.

Det britiske transportministerium har stillet en "bottom-up"-analyse af cost/benefit-forholdet for individuelle tekniske forbedringer til rådighed for Kommissionen. Analysen viser, at der ved den nuværende brændstofpris i Det Forenede Kongerige (0,64 ECU/l) kan opnås en forbedring på mellem 14 og 32 % i benzindrevne bilers brændstofforbrug til omkostninger, der vil blive indtjent i løbet af bilens levetid (ved en rentesats på 8 %). Inden for en tilbagebetalingsperiode på højst tre år kan omkostninger ved tekniske forbedringer medførende en besparelse på 5 til 28 % tjene sig ind. Ved den højere brændstofpris 0,85 ECU/l (som vil kunne nås til år 2000, hvis den britiske regering viderefører sin politik bestående i en årlig stigning i benzinafgiften på mindst 5 %), vil de tilsvarende tal være hhv. 19 til 36 % ved tilbagebetaling inden for bilens levetid, og 11 til 28 % ved en tilbagebetalingsperiode på tre år.

Det skal bemærkes, at resultatet af disse analyser stærkt afhænger af de faktiske omkostninger ved levering af teknisk forbedrede biler og alene må betragtes om vejledende. Resultaterne kan endvidere variere betydeligt med forudsætningerne (således brændstofpriser, tilbagebetalingsperiode, rentesats). Desuden er det uklart, om de skønnede omkostninger indbefatter omkostningerne i bredere forstand, således højere vedligeholdelsesomkostninger, omkostninger ved ændring af produktionsværktøjer og konstruktion samt omkostninger for forbrugeren i form af mindsket komfort. Det imidlertid klart, at i hvert fald en væsentlig del af de foranstaltninger, der kræves for at forbedre brændstoføkonomien med 40 %, har karakter af "no-regrets" omkostninger.

19

ISSN 0254-1459

KOM(95) 689 endelig udg.

# DOKUMENTER

DA

14 07

---

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

ISBN 92-77-98633-6

---

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg