

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet — Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer«**

KOM(2007) 19 endelig

(2008/C 44/11)

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 7. februar 2007 under henvisning til EF-traktatens artikel 175 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvises til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede Virgilio Ranocchiaro til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 5. oktober 2007.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 439. plenarforsamling den 24.-25. oktober 2007, mødet den 24. oktober, følgende udtalelse med 142 stemmer for, 1 imod og 2 hverken for eller imod:

## 1. Resumé og anbefalinger

1.1 EØSU støtter Kommissionens initiativ til revision af EU's strategi for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra vejtrafikken.

1.2 Kommissionen har foreslået at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne fra biler til 130 g/km inden 2012 gennem teknologiske forbedringer af køretøjernes motorer — hvilket Rådet agter at bekræfte. Hvis det er teknisk muligt, skal en yderligere reduktion på 10 g/km opnås gennem andre teknologiske forbedringer og øget brug af biobrændstoffer for at nå det globale mål på 120 g/km i 2012.

1.3 EØSU mener, at dette ambitiøse initiativ kun kan lykkes, hvis det gennemføres med afbalancerede indgreb på forskellige områder og med tidsfrister, som tager hensyn til fabrikanternes behov for at tilpasse de udvalgte teknologiske løsninger til alle modeller, der er i produktion, hvilket er en kompleks opgave med varierende omkostninger. Med andre ord må forbedringer af bilernes ydeevne mht. CO<sub>2</sub>-emissioner stå i et rimeligt forhold til fabrikanternes økonomiske og teknologiske muligheder for at gennemføre dem og med de potentielle køberes købekraft.

1.4 Ud fra denne synsvinkel er EØSU enig i, at bilfabrikanterne bør tilskyndes til at gøre hurtigere fremskridt i retning af yderligere nedbringelse af forbruget og emissionerne, men det peger også på nødvendigheden af at gå andre veje for at nå dette mål gennem en lovramme, der socialt, økonomisk og miljømæssigt set er så effektiv som muligt.

1.5 EØSU anbefaler derfor, at der foretages en bred og dybtgående konsekvensanalyse for at fastslå omkostninger og fordele ved de forskellige mulige løsninger — lige fra de teknologiske tilpasninger af køretøjerne til andre brugbare instrumenter: infrastrukturtilpasning, alternative brændstoffer,

skatteincitamenter, oplysning via forskellige former for vejledning i energirigtig kørsel (særligt vigtig i storbyer<sup>(1)</sup>) og styring af efterspørgslen gennem afgifter, som er afpasset efter CO<sub>2</sub>-emissionerne. EØSU mener endvidere, at man blandt de ønskværdige foranstaltninger også bør overveje anvendelse af dæk med lav rullemodstand, som ifølge kilder i bilindustrien kan nedbringe brændstofforbruget med 3-4 %. Kommissionens forslag om at indføre systemer til kontrol af dæktrykket er et skridt i samme retning.

1.6 En intelligent og velovervejet kombination af alle de instrumenter, som er til rådighed, kan gøre det muligt at nå målet om CO<sub>2</sub>-reduktion uden at bremse udskiftningen af bilparken ved at begrænse og fordele den finansielle byrde for at undgå at straffe potentielle købere af nye biler.

1.7 EØSU håber også, at det lovgivningsinstrument, der vælges, bliver så neutralt som muligt hvad angår konkurrencen mellem fabrikkerne, og ikke pålægger bindende krav til de modeller, som fabrikkerne kan markedsføre, men snarere styrer forbrugernes efterspørgsel i retning af modeller med lavere emissioner. De krævede CO<sub>2</sub>-reduktioner bør relateres til de eksisterende forskelle inden for viften af produkter under anvendelse af de parametre, der anses for at være mest udslaggivende og proportionelle med CO<sub>2</sub>-emissionerne:

1.8 Det er af afgørende betydning, at det valgte parameter virker som et instrument, der kan lede forbrugerne i retning af en biltype, som svarer til deres reelle behov, for at undgå et forbrugs- og emissionsniveau, som er unødvendigt i den daglige brug.

1.9 Ud fra denne synsvinkel stiller EØSU sig uforstående over for Kommissionens planer om at inkludere lette erhvervskøretøjer i et lovgivningsinitiativ. Sådanne køretøjer, som er bestemt til erhvervsmæssig brug, bliver nøje undersøgt af potentielle købere, for så vidt angår brændstofforbruget og dermed

<sup>(1)</sup> Se udtalelse EUT C 168 af 20.7.2007 — »Trafik i by- og storbyområder«.

CO<sub>2</sub>-emissionerne, eftersom dette har en betydelig indvirkning på forretningsomkostningerne. Følgelig har de køretøjer, der i dag er på markedet, allerede indbygget de mest omkostningseffektive løsninger, dvs. næsten udelukkende dieseldrevne motorer. Under alle omstændigheder anbefaler EØSU, at Kommissionen foretager en konsekvensanalyse baseret på en ajourført opgørelse over emissionerne fra lette erhvervskøretøjer, som ikke foreligger i dag.

1.10 Endelig mener EØSU, at medlemsstaternes indsats bør spredes over flere fronter end ovennævnte (veje, intelligente trafiklys osv.) og ikke mindst bør bestå i initiativer til miljøvenlige indkøb til deres egen park af tjenestebiler; desuden bør de dels anlægge infrastrukturen, der gør det muligt at tanke brændstoffer med en lavere miljøpåvirkning såsom naturgas, dels at gøre det lettere at erhverve køretøjer, der kører på naturgas eller LPG (Liquefied Petroleum Gas), hvilket EØSU har udtalt sig om i tidligere udtalelser <sup>(2)</sup>.

## 2. Indledning

2.1 I 1995 blev der opstillet en EU-strategi for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne, som skulle omfatte foranstaltninger rettet mod bilfabrikanternes udbud og forbrugernes efterspørgsel.

2.2 Hvad udbuddet angår, blev der i 1998 mellem de europæiske fabrikanter indgået en frivillig aftale om nedbringelse af de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra biler til 140 g/km senest i 2008. Året efter indgik de japanske og koreanske fabrikanter samme forpligtelse for 2009.

2.3 Samtidigt blev der for efterspørgslens vedkommende som led i Kommissionens strategi foranstaltet forbrugeroplysning om CO<sub>2</sub>-emissionerne for at styre forbrugernes valg i en fornuftig retning sideløbende med en målrettet udnyttelse af bilafgiftssystemet.

2.4 I praksis er der på udbudssiden sket betydelige forbedringer, men de har ikke i sig selv været tilstrækkelige til at nå målet, da der ikke har været nok opbakning fra de to andre instrumenter — forbrugeroplysning/vejledning og beskatning. Kommissionen har erkendt dette i og med, at den i meddelelsen anfører, at »forbedringer af bilteknologien har givet de fleste reduktioner«.

2.5 De gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra biler er faktisk faldet fra 186 g/km i 1995 til 161 g/km i 2005 svarende til en

nedbringelse på omkring 13 %, og 30 % af de biler, som blev markedsført i 2004, havde emissioner på under 140 g/km.

2.6 Tværtimod er forbrugerne i samme periode begyndt at foretrække større, tungere og kraftigere biler, der er anvendelige til flere formål, både fordi de opfattes som mere sikre og fordi mange er flyttet fra byerne. Oplysning om emissionerne, den såkaldte mærkning, har altså haft ringe indvirkning på forbrugernes valg.

2.7 Det andet instrument til styring af efterspørgslen, nemlig beskatning med henblik på nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne, er endnu ikke nået op EU-plan <sup>(3)</sup>, men er begrænset til nationale initiativer i under halvdelen af medlemsstaterne med foranstaltninger, som i nogle tilfælde paradoksalt nok har haft en negativ indvirkning på CO<sub>2</sub>-nedbringelsen. For blot at nævne et eksempel: de højere afgifter på diesel har bremset den udvikling, der har været de seneste år til øget anvendelse af diesel i mange medlemsstater, som har et større antal dieseldrevne køretøjer.

2.8 Kort sagt ser det ikke ud til, at de mål, der er opstillet for 2008-2009, vil kunne nås, hvad enten det skyldes eksterne faktorer, som har bremset den udvikling i retning af en reduktion, der blev sat i gang med revisionen af bilteknologierne på grundlag af de frivillige aftaler, eller fordi de øvrige planlagte instrumenter ikke er blevet udnyttet. Derfor har Kommissionen besluttet at revidere strategien og har fremlagt den meddelelse, EØSU nu høres om, og som udstikker retningslinierne for et specifikt lovforslag i første halvår af 2008.

## 3. Kommissionens meddelelse

3.1 I Kommissionens meddelelse foreslås det at nå EU-målet på 120 g/km i 2012 gennem en kombination af tiltag fra henholdsvis EU's og medlemsstaternes side.

3.2 Derfor vil Kommissionen senest i midten af 2008 foreslå lovgivningsmæssige rammer og fokusere på pligtige CO<sub>2</sub>-emissionsreduktioner for at nå målet på 130 g/km for den nye gennemsnitsbil ved hjælp af forbedringer af bilmotorteknologien.

3.3 Hvis det er teknisk muligt, skal en yderligere reduktion på 10 g/km opnås gennem andre teknologiske forbedringer og gennem en øget anvendelse af biobrændstoffer. Nærmere bestemt er der tale om følgende foranstaltninger:

a) fastsættelse af minimumskrav for klimaanlægs effektivitet;

<sup>(2)</sup> Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om Udvikling og fremme af alternative brændstoffer for vejtransport I EU, EUT C 195 af 18.8.2006, s. 75.

<sup>(3)</sup> Forslaget til direktiv om skat på personbiler i EU (KOM(2005) 261 endelig), som gik ud på omlægning af personbilbeskatningen for helt eller delvist at basere den på CO<sub>2</sub>-emissionerne.

- b) obligatorisk montering af systemer til overvågning af nøjagtigt dæktryk;
- c) fastsættelse i EU af maksimale grænser for dæks rullemodstand for dæk monteret på personbiler og lette erhvervskøretøjer;
- d) brug af gearskiftindikatorer under hensyntagen til, i hvor høj grad forbrugerne anvender disse anordninger under den daglige kørsel;
- e) bedre brændstoføkonomi i lette erhvervskøretøjer (varevogne) med det mål at nå ned på 175 g CO<sub>2</sub>/km i 2012 og ned på 160 g CO<sub>2</sub>/km i 2015;
- f) øget anvendelse af biobrændstoffer for at opnå størst mulig miljøvenlighed.

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

3.5 Kommissionen opfordrer i denne forbindelse medlemsstaterne til at tilpasse deres bilafgiftspolitikker for at fremme køb af brændstoføkonomiske biler i hele EU og hjælpe fabrikanterne med at overholde de kommende regler for brændstoføkonomi.

3.6 Kommissionen foreslår også differentierede afgifter over hele spektret af biler på markedet for dermed gradvis at skabe en ændring i retning af biler med relativt lavere udledning som en effektiv måde til at mindske fabrikanternes gennemførelsesomkostninger.

3.7 Det nævnes også, at skattemæssige incitamentter ville være en effektiv måde, hvorpå man kan tilskynde til at vælge de rene lette køretøjsklasser på markedet. Der lægges ligeledes vægt på nødvendigheden af at gøre forbrugerinformation om bilernes brændstofforbrug mere virkningsfuld (Kommissionen vil i 2007 vedtage et forslag om ændring af direktiv 1999/94/EF om brændstoføkonomimærkning).

3.8 Kommissionen understreger også nødvendigheden af, at medlemsstaterne fremmer miljøvenlig kørsel gennem uddannelseskampagner og/eller oplysning om kørsel, som mindsker forbruget (energirigtig kørsel).

3.9 Endelig opfordres bilfabrikanterne til i løbet af 2007 at indgå en frivillig aftale om god praksis for reklamer og god markedsføring af biler med det formål at fremme bæredygtige forbrugsmønstre.

#### 4. Generelle bemærkninger

4.1 EØSU er helt enig i behovet for en revision af EU's strategi for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra vejtrafikken, som tegner sig for 20 % af de samlede emissioner.

4.2 EØSU advarer imidlertid om, at revisionen er en vanskelig balanceakt. På den ene side skal den nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne yderligere, men på den anden side må dette ikke svække konkurrenceevnen i automobilektoren, som i forvejen opererer på et ekstremt konkurrenceudsat globalt marked.

4.3 Man må huske på, at automobilindustrien alene i Europa beskæftiger 2 millioner mennesker, hvortil kommer endnu 10 millioner ansatte hos underleverandørerne. Bilindustrien i sig selv tegner sig for 3,5 % af det europæiske BNP, nettoeksporten beløber sig til 33,5 milliarder EUR og sidst men ikke mindst tilføres statskasserne 365 milliarder EUR om året i bilafgifter.

4.4 I meddelelsen »Cars 21«<sup>(4)</sup> søger Kommissionen da også at udstikke retningslinierne for de industripolitiske foranstaltninger i automobilektoren, som »spiller en vigtig rolle i den europæiske økonomi«.

Denne meddelelse er Kommissionens svar på den endelige rapport og de anbefalinger, som blev fremlagt i december 2005 af CARS 21-ekspertgruppen, som bestod af repræsentanter for industrien og de vigtigste kredse i civilsamfundet såvel som for Kommissionen. Dokumentet understreger, at realiseringen af ambitiøse mål på komplekse områder såsom nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne kræver en integreret tilgang for at få bidragene fra alle berørte aktører til at tilgodese samme almenyttige mål, så industriens konkurrenceevne og beskæftigelsen ikke bringes i fare.

4.5 EØSU deler de bekymringer, som er blevet fremført fra kredse, som frygter, at industriens omkostninger vil øges uforholdsmæssigt, hvis der træffes beslutninger, som direkte eller indirekte bringer beskæftigelsesniveauerne i bilindustrien i fare ved at fremme strategier, som åbner op for udflytning af industrien til lande uden for EU.

4.6 Med dette in mente er EØSU enig i, at bilfabrikanterne bør tilskyndes til at gøre yderligere fremskridt i retning af nedbringelse af forbruget og emissionerne, men det peger også på nødvendigheden af at gå andre veje for at få indført en lovramme for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne, der er så effektiv som muligt set ud fra et socialt, økonomisk og miljømæssigt synspunkt.

<sup>(4)</sup> En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede (KOM(2007) 22 endelig) af 7.2.2007. EØSU har med Francis Davoust som ordfører udarbejdet en udtalelse herom.

4.6.1 EØSU fremsætter følgende anbefalinger med henblik på at opnå de bedst mulige resultater af den fremtidige EU-lovgivning om nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra vejtrafikken:

- **Infrastrukturer og dæk:** tilpasningen af vejinfrastrukturen er berettiget, da en bedre vejbelægning reducerer friktion og støjforurening og øger farbarheden. Desuden kan indførelsen af elektroniske trafikstyringssystemer til mindselse af flaskehalse og unødige standsninger ved trafiklys bidrage betydeligt til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne. Ligeledes har anvendelsen af dæk med lav rullemodstand vist sig at have en gavnlig effekt, idet de reducerer brændstofforbruget med omkring 3-4 %. Kommissionens forslag om at indføre systemer til kontrol af dæktrykket er et skridt i samme retning.
- **Alternative brændstoffer:** først og fremmest biobrændstoffer, som også nævnes i den endelige CARS 21-rapport. Når den tekniske gennemførlighed og den miljømæssige og sociale indvirkning af biobrændstofferne af første generation <sup>(5)</sup> er undersøgt (i afventning af udbredelsen af biobrændstofferne af anden generation, som har en mindre indvirkning), kan disse sammen med de alternative brændstoffer, som bliver stadigt mere udbredte i Europa (naturgas, biogas på mellemlangt sigt og forhåbentlig brint på langt sigt), blive en afgørende faktor i nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-emissionerne.
- **Uddannelse, information og vejledning:** uddannelsesinitiativer for hele bilindustriens forhandlings- og distributionskæde bør fremmes og støttes, så man kan lede købernes valg i retning af løsninger med lave CO<sub>2</sub>-emissioner ud fra et kompetent sagkundskab. Det er også nødvendigt at styre købernes adfærd direkte gennem CO<sub>2</sub>-relaterede afgifter og incitamenter til energirigtig kørsel (*eco-driving*).

4.6.2 Alle disse foranstaltninger ville desuden have den effekt ikke at underminere udskiftningen af bilparken takket være fordelingen af den finansielle byrde ved nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-emissionsniveauet. EØSU vil gerne fremhæve, at ifølge ECCP <sup>(6)</sup> vil energirigtig kørsel kunne nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne med 50 millioner tons i Europa indtil 2010 (2006-2010) og en fælles TNO/IEEP <sup>(7)</sup> undersøgelse konkluderer, at energirigtig kørsel ikke alene er en mulig udvej, men også effektiv og målbar.

4.6.3 Derimod ville den gennemsnitlige salgspris for en bil stige med omkring 3 600 EUR, hvis målet om 120 g/km skulle nås alene ved hjælp af bilteknologien. Det kan tilføjes, at ifølge

<sup>(5)</sup> Udtalelsen TEN/286 »De fremskridt, der er sket med hensyn til anvendelse af biobrændstoffer« er netop til debat.

<sup>(6)</sup> Det Europæiske Klimaændringsprogram. Inden for rammerne af ECCP har Kommissionens repræsentant (TNO) foretaget et skøn over omkostninger og den potentielle CO<sub>2</sub>-nedbringelse, der kan opnås med de forskellige mulige foranstaltninger.

<sup>(7)</sup> IEEP, Institute for European Environmental Policy — TNO Consultancy.

samme kilder <sup>(8)</sup> vil en nedbringelse til 130 g/km medføre ekstraomkostninger for køber i størrelsesordenen 2 500 EUR.

4.6.4 I Europa tager det, som Kommissionen bemærker, gennemsnitligt 12 år at udskifte bilparken, og det er indlysende, at så store prisstigninger ville bremse udskiftningen yderligere. Det er også klart, at sådanne prisstigninger vil have en social slagside, idet de vil gøre det endnu vanskeligere for de mindre-bemidlede at købe en bil.

4.7 Endelig kan EØSU ikke være enig med Kommissionen i, at komplementære teknologier kan bidrage med en nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne på 10 g/km, eftersom biobrændstoffers evne til at trænge igennem på markedet endnu er usikker og det kan ikke tages for givet, at de vil kunne bidrage med de forventede 5 g/km. Efter EØSU's mening er det afgørende at indføre et sæt af foranstaltninger, som kan kontrolleres med sikkerhed, som f.eks. energirigtig kørsel og infrastruktur.

## 5. Særlige bemærkninger

5.1 EØSU håber på baggrund af ovennævnte generelle bemærkninger og i lyset af den igangværende parlamentsdebat, at det fremtidige lovgivningsinstrument ikke vil gå ud over potentielle køberes evne til at købe ny bil for at sikre udskiftningen af bilparken, og at det vil være i stand til at styre efterspørgslen direkte i retning af modeller med lavere emissioner.

5.2 I mangel af en bred og dybtgående konsekvensanalyse, som kan påvise omkostninger og fordele ved de forskellige løsningsmuligheder, forbeholder EØSU sig ret til senere hen at afgive en udtalelse om passende og gennemførlige mål for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne, men for indeværende anbefaler det, at der i det planlagte lovgivningsinstrument tages hensyn til, at bilproduktionscyklussen som bekendt er kompliceret og indebærer en »lead-time« <sup>(9)</sup> på op til 7 år.

5.3 I betragtning af, hvor lang tid det tager at fastlægge lovgivningen efter proceduren med fælles beslutningstagning, skønner EØSU, at den endelige tekst med de krav, der skal opfyldes, ikke vil ligge klar før 2009. Som nævnt ovenfor angående sektorens typiske produktionscyklus, vil kravene først kunne opfyldes i 2015, hvor forordning EURO 6 om nedbringelse af forurenende stoffer, der som CO<sub>2</sub> kræver konstruktionsmæssige ændringer af bilerne, også træder i kraft.

5.4 Tidshorisonten 2012 kan vise sig at være teknisk uigennemførlig og vil under alle omstændigheder have en klar negativ indvirkning på den europæiske bilindustriens konkurrenceevne og beskæftigelsen i denne sektor.

<sup>(8)</sup> Se fodnote 6.

<sup>(9)</sup> Den tid, det tager industrien at opfylde et hvilket som helst nyt krav, som indebærer ændringer af bilens konstruktion.

5.5 EØSU går her og nu ind for et lovgivningsinstrument, som ikke påvirker konkurrencen mellem fabrikanterne, dvs. som ikke opstiller bindende krav til de modeller, fabrikanterne markedsfører, men snarere styrer forbrugernes efterspørgsel i retning af modeller med lavere emissioner. De krævede CO<sub>2</sub>-reduktioner bør relateres til de eksisterende forskelle inden for viften af produkter under anvendelse af de parametre, der anses for at være mest udslagsgivende og proportionelle med CO<sub>2</sub>-emissionerne.

5.6 På denne baggrund mener EØSU, at det valgte parameter bør sikre, at bidragene til nedbringelse af emissionerne i de forskellige produktionssegmenter og de deraf følgende uundgåelige omkostningsstigninger ikke må være af en sådan art, at prisniveauet bliver for højt til, at kunderne kan købe ny bil inden for rammerne af deres købekraft.

5.6.1 Et muligt parameter er bilens vægt (som foreslået af ACEA, »Foreningen af Europæiske Bilfabrikanter«), da der er en direkte sammenhæng mellem vægten og CO<sub>2</sub>-emissionsniveauet. EØSU minder om, at bilernes vægt er steget med 32 kg fra 1996 til 2005 og at der tilsvarende er registreret en relativ stigning i CO<sub>2</sub>-emissionerne på 6,6 g/km. Vægten vil faktisk blive brugt som parameter i forbindelse med strategien for nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-emissioner i Japan, hvor det i 2006 blev besluttet at nå målet på 138 g/km senest i 2015. ACEA går således ind for anvendelsen af dette parameter, da det vil være et skridt i retning af en harmonisering af CO<sub>2</sub>-politikken på verdensplan.

5.6.2 Det skal også understreges, at der i dag diskuteres andre parametre, som kunne anvendes til at identificere og differentiere viften af produkter. Især skal nævnes forslaget fra Chris Davies, medlem af Europa-Parlamentet, om at tage udgangspunkt i bilens »footprint« (den plads, bilen optager, beregnet ud fra akselafstand og hjulafstand <sup>(10)</sup>).

5.6.3 EØSU mener for sin del, at det kunne være nyttigt og passende som parameter at vælge f.eks. bilens størrelse (»box volume«, dvs. længde × bredde × højde), der kan vise sig at være et brugbart middel til at lede forbrugerne i retning af biltyper, som modsvarer deres reelle behov uden overflødige CO<sub>2</sub>-emissioner på grund af et misforhold mellem behov og bilens størrelse. Med andre ord vil en person, som har brug for en SUV (Sport Utility Vehicle) til at transportere flere passagerer og en større vægt, være rede til at betale mere, fordi han/hun virkelig har brug for en bil af denne type, mens en person, som ikke har disse behov, vil være mere tilbøjelig til at søge i en lavere kategori.

5.7 Europa-Parlamentets førnævnte ordfører, Chris Davies, har foreslået at indføre en mekanisme kaldet »Carbon Allowance Reduction System« (CARS) baseret på henholdsvis sanktioner for overskridelse af de fastsatte grænser og tilgodehavender for emissioner under grænserne. EØSU anser det dog ikke for muligt at indføre et system med handel med CO<sub>2</sub>-kvoter på et marked, som er begrænset til automobilektoren.

<sup>(10)</sup> Akselafstand: afstand mellem for- og baghjulakslerne. Hjulafstand: afstand mellem dækkene.

I betragtning af de ambitiøse mål forekommer det urealistisk at indføre kvoter, der er tilstrækkeligt store til, at systemet kan fungere.

5.7.1 EØSU anser det derimod for muligt at anvende et »åbent« system med emissionshandel (som tillader handel med andre sektorer), som har den fordel, at det vil sikre en generel nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne på en passende fleksibel måde samtidig med, at der sættes grænser for bilfabrikanternes køb af emissionskvoter. EØSU støtter således at åbent system, som skal defineres og gradueres efter økonomisk indvirkning i lyset af de ændringer, som måtte ske på emissionsmarkedet fra nu af og indtil 2015, idet det understreges, at denne økonomiske indvirkning ikke må være en trussel mod et for slutbrugeren overkommeligt prisniveau.

5.8 Med hensyn til meddelelsens opfordring til indførelse af en EU-kodeks for god praksis for markedsføring af og reklamer for biler gør EØSU opmærksom på, at der i de fleste medlemsstater allerede er indgået aftaler — oftest med meget strenge krav — med henblik på fastlæggelse af adfældsregler på dette område. Principielt går EØSU dog ind for en harmonisering af disse og er følgelig ikke imod fastlæggelse af en EU-kodeks for god praksis, således som Kommissionen har foreslået bilfabrikanterne.

5.9 EØSU bemærker endvidere, at Kommissionen ifølge meddelelsen agter at lade også lette erhvervskøretøjer være omfattet af et lovgivningsinstrument til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne.

5.9.1 Efter EØSU's mening er der ikke behov for et sådant instrument for lette erhvervskøretøjer (kategori N1 og tilsvarende køretøjer til passagertransport), eftersom de er beregnet til erhvervsmæssig brug og brændstofforbruget og CO<sub>2</sub>-emissionerne således under alle omstændigheder er afgørende faktorer for købernes valg, da de har meget stor indvirkning på forretningsomkostningerne. Følgelig har de køretøjer, der i dag er på markedet, allerede indbygget de mest omkostningseffektive løsninger og anvender næsten udelukkende dieseldrevne motorer.

5.9.2 Under alle omstændigheder anbefaler EØSU, at Kommissionen foretager en konsekvensanalyse baseret på en ajourført opgørelse over emissionerne fra lette erhvervskøretøjer, som ikke foreligger i dag.

5.9.3 Hvis der fastsættes mål i form af g/km for lette erhvervskøretøjer uden et præcist kendskab til de relevante data, kan man desuden risikere, at de enkelte køretøjers transportkapacitet mindskes med en deraf følgende ineffektiv drift, som ville medføre enten en stigning i antallet af køretøjer for at transportere samme mængde varer, eller større køretøjer, hvorved de samlede emissioner ville øges.

5.10 EØSU mener endvidere, at spørgsmålet om CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer bør vurderes i sin helhed, så der tages hensyn til køretøjernes samlede livscyklus fra produktionsproces over anvendelse til bortskaffelse. I lyset af ovennævnte understreger EØSU også nødvendigheden af at koordinere og sikre sammenhæng mellem de lov- og reguleringsinitiativer for bilindustrien, som har indvirkning på CO<sub>2</sub>-emissionerne, for at undgå, at initiativer vedrørende forskellige spørgsmål strider mod hinanden og forsinkes gennemførelsen.

5.11 EØSU mener, at initiativerne under de fremtidige rammeprogrammer for forskning klart og ufortøvet bør prioritere projekter, som sigter mod at finde teknisk gennemførlige og økonomisk bæredygtige løsninger til nedbringelse af de globale CO<sub>2</sub>-emissioner (følgelig ikke kun på transportområdet) ved at

tage højde for indvirkningen under de forskellige emissionskilders samlede livscyklus. EØSU er af den opfattelse, at forskningsprojekterne bør være langsigtede og indkredse løsninger på kort, mellemlangt og langt sigt stadig med det mål at sikre overkommelige priser såvel for fabrikanten som den endelige forbruger for at tilskynde til udveksling af bilparken i retning af bæredygtig mobilitet.

5.12 Endelig mener EØSU, at medlemsstaternes indsats ikke bør begrænses til ovennævnte (veje, intelligente trafiklys osv.) og ikke mindst bør bestå i miljøvenlige indkøb til deres egen park af tjenestebiler. Desuden bør de dels anlægge infrastrukturnet, der gør det muligt at tanke brændstoffer med en lavere miljøpåvirkning såsom naturgas, dels gøre det lettere at erhverve køretøjer, der kører på naturgas eller flaskegas (LPG — Liquefied Petroleum Gas).

Bruxelles, den 24. oktober 2007.

Dimitris DIMITRIADIS

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

---

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/54/EF for så vidt angår anvendelsen af visse bestemmelser i Estland«**

KOM(2007) 411 endelig — 2007/0141 (COD)

(2008/C 44/12)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 17. september 2007 under henvisning til EF-traktatens artikel 47, stk. 2, og 95 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Da EØSU fuldt ud går ind for forslaget indhold, som ikke giver anledning til bemærkninger, besluttede det på sin 439. plenarforsamling den 24.-25. oktober 2007, mødet den 24. oktober 2007, med 150 stemmer for, 2 imod og 8 hverken for eller imod at afgive en støtteudtalelse.

Bruxelles, den 24. oktober 2007.

Dimitris DIMITRIADIS

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

---