

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 10.11.2010
KOM(2010) 656 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET OG DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE
OG SOCIALE UDVALG**

**Statusrapport om gennemførelsen af Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe
CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer**

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET OG DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE
OG SOCIALE UDVALG**

**Statusrapport om gennemførelsen af Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe
CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer**

1. INDLEDNING

Den 7. februar 2007 vedtog Kommissionen en meddelelse (KOM(2007) 19 endelig¹) om en ny bred strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, der sælges i Den Europæiske Union. I henhold til artikel 13 i forordning (EF) nr. 443/2009² skal Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med en gennemgang af fremskridtene for så vidt angår gennemførelsen af Fællesskabets integrerede tilgang for at nedbringe personbilers og lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner.

Denne rapport indeholder en endelig evaluering af strategien før 2007 og ser nærmere på de fremskridt, der er gjort i relation til de forskellige dele af 2007-strategien.

2. ENDELIG EVALUERING AF STRATEGIEN FØR 2007

Før 2007 byggede Fællesskabets strategi på tre søjler som foreslået af Kommissionen i sin meddelelse fra 1995³, som siden blev støttet af Rådet og Europa-Parlamentet⁴. Denne struktur muliggjorde en kombination af foranstaltninger på både udbudssiden (frivillige tilsagn) og efterspørgselssiden (mærkning og beskatning).

Strategien før 2007 fokuserede på mål for 2008 og 2009, og dataene er først for nylig blevet tilgængelige. Som forventet i forbindelse med forberedelsen af 2007-strategien viser de statistikker og overvågningsdata, der gennemgås i det følgende, at målene for strategien før 2007 kun blev nået i et vist omfang.

Første søjle: bilindustriens frivillige tilsagn

De frivillige tilsagn afgivet af bilfabrikanternes organisationer i Europa (ACEA), Japan (JAMA) og Korea (KAMA) opererer med gennemsnitlige emissionsmål for nye biler på 140 g CO₂/km i 2008 (ACEA's mål) eller 2009 (JAMA's og KAMA's mål). I henhold til tilsagnene vil nye personbilers CO₂-emissioner blive målt i overensstemmelse med Kommissionens direktiv 93/116/EF⁵, som dannede grundlag for målene. Der skal i

¹ Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet – Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0019:DA:NOT>

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner, EUT L 140 af 5.6.2009.

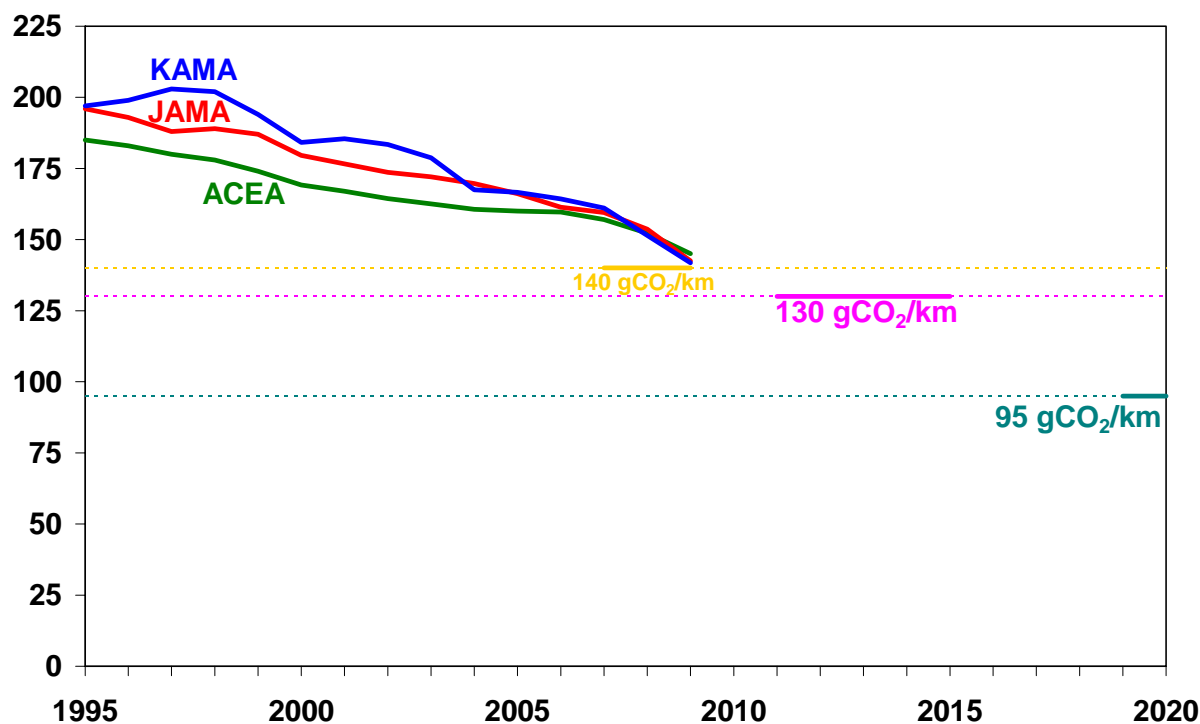
³ En fællesskabsstrategi til nedsættelse af personbilers CO₂-emission og forbedring af brændstofføkonomien (KOM(95) 689).

⁴ Rådets konklusioner af 25.6.1996 og Europa-Parlamentets beslutning af 22.9.1997.

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0116:da:NOT>

forbindelse med kontrollen med overholdelsen af tilsagnene tages hensyn til ændringerne af testproceduren siden direktivets ikrafttræden ved at korrigere de målte CO₂-emissioner. Korrektionen består i en nedjustering på 0,7 %, og denne korrektionsfaktor blev anvendt i forbindelse med bedømmelsen af de fremskridt, som fabrikantorganisationerne ACEA, JAMA og KAMA havde gjort⁶.

Figur 1: Udviklingen i CO₂-emissioner fra nye personbiler opdelt på organisationer (justeret for ændringer i testproceduren)



Tabel 1: Gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler opdelt på organisationer (justeret for ændringer i testproceduren)

g CO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACEA	169,2	167,0	164,4	162,5	160,7	160,0	159,7	157,0	152,3	145,1
JAMA	179,6	176,6	173,7	172,0	169,7	166,2	161,4	159,5	153,7	142,6
KAMA	184,2	185,5	183,5	178,7	167,5	166,6	164,3	161,1	151,5	141,8

De seneste overvågningsdata⁷ viser nu, at ACEA ikke nåede sit mål for 2008. På den anden side lykkedes det JAMA og KAMA at reducere CO₂-emissionerne væsentligt i denne periode, og de nåede næsten deres 2009-mål. Den finansielle og økonomiske krise bidrog til det observerede fald i 2009, da den medførte en ændring i forbrugernes adfærd.

⁶ Der findes yderligere oplysninger om korrektionen på 0,7 % i KOM(2002) 693 endelig og KOM(2004) 78 endelig.

⁷ Overvågningssystem – de årlige rapporter om CO₂-emissionerne fra nye personbiler: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm

Anden søjle: forbrugeroplysning

Dette aspekt gennemgås i afsnit 3.9, da det også er led i 2007-strategien.

Tredje søjle: fremme af brændstoføkonomiske biler via skattemæssige foranstaltninger

Dette aspekt gennemgås i afsnit 3.10, da det også er led i 2007-strategien.

3. FREMSKRIDT MED GENNEMFØRELSEN AF 2007-STRATEGIEN

2007-strategien tog sigte på nå Fællesskabets mål svarende til 120 g CO₂/km i 2012 takket være en lovgivningsmæssig ramme centreret omkring foranstaltninger på udbudssiden. Denne pakke af foranstaltninger omfattede følgende elementer:

- opfyldelse af emissionsmålet på 130 g CO₂/km i gennemsnit for den nye bilpark gennem forbedringer af motorteknologien
- fastsættelse af minimumskrav til luftkonditioneringsanlæggenes effektivitet
- obligatorisk montering af systemer til præcis måling af dæktryk
- fastsættelse af maksimale grænser for rullemodstanden for dæk monteret på personbiler og lette erhvervskøretøjer i EU
- anvendelse af gearskifteindikatorer under hensyntagen til, hvor flittigt sådanne indretninger anvendes af forbrugerne under de faktiske forhold
- forbedret brændstoføkonomi for lette erhvervskøretøjer (varevogne) med henblik på at nå målet på 175 g CO₂/km i 2012 og 160 g CO₂/km i 2015
- øget anvendelse af biobrændstoffer for at beskytte miljøet bedst muligt.

Foruden sin betydning for de lovgivningsmæssige rammer skulle Kommissionens strategi til reduktion af CO₂-emissionerne tilskynde til yderligere bestræbelser i andre transportsektorer (tung trafik osv.), i medlemsstaterne (CO₂-relateret beskatning og andre skattemæssige incitament, brug af offentlige indkøb, trafikstyring, infrastruktur osv.) og hos forbrugerne (kvalificerede valg ved køb, ansvarsfuld kørsel).

Pakken af foranstaltninger opregnede følgende elementer i relation til efterspørgsel/adfærd:

- beskatning
- forbrugeroplysninger
- energiøkonomisk kørsel.

3.1. Opfyldelse af EU-målsætningen på 120 g CO₂/km i 2012

I de følgende afsnit gøres der status over gennemførelsen af strategien, men det er ikke muligt at afgøre, om målsætningen for 2012 vil blive opfyldt. Som led i gennemførelsen er strategiens tidsramme og overordnede formål blevet ændret. Hovedelementet i strategien,

nemlig forordning (EF) nr. 443/2009⁸, træder først fuldstændig i kraft 2015. Desuden træder mange af de supplerende gennemførelsesbestemmelser i kraft på forskellige datoer, som i de fleste tilfælde ligger på den anden side af 2012. Hertil kommer, at der i et mere langsigtet perspektiv, nemlig 2020-målet, blev inkluderet et nyt element i forordningen om CO₂-emissioner fra personbiler og derefter i forslaget til en tilsvarende forordning om lette erhvervskøretøjer. Dette mere langsigtede perspektiv burde gøre det muligt at kompensere for eventuelle forsinkelser med hensyn til reduktionerne på kort sigt. Alt tyder derfor på, at trods de fremskridt, der er blevet gjort med at gennemføre strategien og nedbringe CO₂-emissionerne yderligere - selv inden, at alle foranstaltningerne er trådt i kraft - er det næppe sandsynligt, at målet svarende til 120 g CO₂/km vil blive nået i 2012.

De efterfølgende afsnit i denne rapport indeholder mere detaljerede oplysninger om, hvor langt man er nået med gennemførelsen af strategiens forskellige elementer.

3.2. Opfyldelse af målsætningen på 130 g CO₂/km for nye personbiler

Denne målsætning skal realiseres gennem forordning (EF) nr. 443/2009⁸. Emissionsgennemsnittet for alle nye personbiler (klasse M1) registreret i EU skal i perioden 2012-2015 bringes ned på 130 g CO₂/km. Grundet den gradvise indfasning af dette krav gælder dette mål først fuldt ud fra 2015⁹. Ifølge en grænseværdikurve tillades højere emissioner fra tunge køretøjer end fra lette køretøjer, men gennemsnittet for alle køretøjer skal overholdes. Dette er i overensstemmelse med strategiens målsætning om, at den lovgivningsmæssige ramme skal sikre konkurrenceneutrale og socialt retfærdige reduktionsmål. Som bebudet i strategien indeholder forordningen et andet mål, der lyder på 95 g CO₂/km i 2020. Hvordan dette mål skal nås, fastlægges senest i 2013.

Tabel 2: Gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler registreret i EU (ikke justeret for ændringer i testproceduren)¹⁰.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
g CO ₂ /km	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7

EU's overvågningsdata viser, at fabrikkerne er på vej til at nå de mål, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009. De gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler registreret i EU27 i 2009 var på 145,7 g CO₂/km. Skønt en del af disse reduktioner i 2008 og 2009 måske kan tilskrives den finansielle og økonomiske krise og de bilskrotningsordninger¹¹, der blev indført i flere medlemsstater, er det tydeligt, at tendensen

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer;
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0443:DA:NOT>

⁹ Emissionsmålet på 130 g CO₂/km indfases fra 2012 til 2015: kun 65 % af alle nye biler skal overholde det i 2012, men det skal overholdes af 75 % i 2013, af 80 % i 2014 og af 100 % i 2015.

¹⁰ De specifikke emissioner fra nye personbiler, der er angivet i denne tabel, er ikke justeret på samme måde som tallene i tabel 1 og figur 1, eftersom der i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009 skal benyttes målinger foretaget i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007.

¹¹ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report_scraping_schemes_en.pdf. Reduktionen i CO₂-emissioner fra personbiler kostede dyrt under krisen. IHS Global Insights undersøgelse "Assessment of the Effectiveness of Scrapping Schemes for Vehicles: Economic, Environmental and Safety Impacts" konkluderede, at "Hvis den eneste begrundelse for skrotningsordningerne var at mindske emissionerne, må vi

har været faldende siden 2000. Overvågningssystemet viser også, at bilparken nu omfatter flere mindre biler, da den gennemsnitlige motorkraft, vægt og slagvolumen faldt en anelse i 2009. Dette kan også være et resultat af vedtagelsen af forordningen om personbilers CO₂-emissioner, der har tilskyndet fabrikkerne til forberede sig på den nye CO₂-norm.

Ifølge oplysningerne om registreringer af nye personbiler lå de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra 65 % af alle nye personbiler, der blev registreret i 2009, under 130 g CO₂/km. Det betyder, at 2012-målet i gennemsnit allerede blev nået i 2009. Denne vurdering gælder imidlertid kun det europæiske gennemsnit. Dataene fra de eksisterende overvågningsmekanismer, der blev indført med beslutning (EF) nr. 1753/2000, gør det ikke muligt at foretage en detaljeret bedømmelse af de enkelte fabrikker og deres afstand til de mellemliggende mål, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009 for perioden 2012-2014. Der findes flere oplysninger om 2009-dataene i overvågningsrapporten for 2009¹², der indeholder en mere detaljeret gennemgang af disse aspekter.

3.3. Luftkonditioneringsanlæg

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/40/EF af 17. maj 2006 om emissioner fra luftkonditioneringsanlæg i motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF¹³ tager sigte på at reducere de direkte emissioner af bestemte fluorholdige drivhusgasser fra luftkonditioneringsanlæggene i personbiler (klasse M1) og lette erhvervskøretøjer (klasse N1, I).

Senest i 2011 vil Kommissionen fremlægge et forslag til nedbringelse af luftkonditioneringsanlægs brændstofforbrug og af deres bidrag til emissionen af CO₂. Forslaget blev sendt i offentlig høring i 2008, og resultaterne heraf kan læses på Kommissionens websted¹⁴. Kommissionen er i færd med at udforme en procedure til afprøvning af køretøjers luftkonditioneringsanlæg.

3.4. Systemer til kontrol af dæktryk

For lavt dæktryk kan forøge brændstofforbruget og CO₂-emissionen med 4 %, reducere dækkets levetid med 45 % og være årsag til ulykker. Dæktrykssystemer vil kunne bidrage til at forbedre både brændstoffektiviteten og sikkerheden.

I henhold til artikel 9 i forordning (EF) nr. 661/2009¹⁵ skal alle klasse M1-køretøjer (personbiler) være udstyret med et dæktrykssystem. Alle nye modeller skal udstyres med et dæktrykssystem fra november 2012, og alle nye biler skal være det fra

(ligesom de fleste andre undersøgelser) konkludere, at de udgør et bekosteligt middel til at nå dette mål – i hvert fald, hvis man ser på 2009-ordningens parametre ... hvis samtlige nettofinansieringsomkostninger forbundet med skrottingsordninger kun skal gå til nedbringelse af CO₂-emissioner, betyder det, at det skønsmæssigt vil koste 1 100 EUR pr. sparet ton CO₂.

¹² http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm

¹³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006L0040:da:NOT>

¹⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index_en.htm

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 af 13. juli 2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer;
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0661:DA:NOT>

november 2014. Systemet advarer føreren, når dæktrykket falder med 20 % i forhold til dækkets normale tryk, når det er varmt.

Muligheden for at indføre strengere krav til disse kontrolsystemer er p.t. til drøftelse med medlemsstaterne. Advarslen vil i så fald skulle gives på et tidligere tidspunkt (måske når dæktrykket er faldet med 15 % i forhold til dækkets normale tryk, når det er varmt). Hvis der opnås enighed herom, vil de nye krav træde i kraft tre år efter de første krav, og de vil forøge den potentielle CO₂-besparelse.

3.5. Rullemodstanden for dæk på nye personbiler

I henhold til forordning (EF) nr. 661/2009¹⁵ skal alle nye bilmodeller være forsynet med dæk med lav rullemodstand fra november 2013. Dette krav vil blive udvidet til alle nye biler i november 2014. I en efterfølgende fase vil der blive indført strengere krav til rullemodstanden for dæk på nye bilmodeller fra november 2017 og for dæk på alle nye biler fra november 2018.

Det skønnes, at der i 2020 vil blive sparet mellem 2,4 og 6,6 Mtoe (mio. tons olieækvivalenter) som følge af brugen af brændstofeffektive dæk med lavere rullemodstand (forordning (EF) nr. 661/2009) og de nye regler om mærkning af dæk (forordning (EF) nr. 1222/2009, se afsnit 3.9), men alt vil afhænge, hvor hurtigt markedet udvikler sig. For alle typer køretøjer taget under ét forventes CO₂-besparelsen at blive på mellem 1,5 og 4 mio. ton pr. år.

3.6. Gearskiftindikatorer

I henhold til artikel 11 i forordning (EF) nr. 661/2009 skal alle klasse M1-køretøjer med en referencemasse på højst 2 610 kg og køretøjer, for hvilke typegodkendelsen er udvidet efter forordning (EF) nr. 715/2007, udstyres med gearskiftindikatorer. Alle nye modeller skal udstyres med gearskifteindikatorer fra 2012, og alle nye biler skal være det fra 2014.

Gearskifteindikatorer skønnes teknisk set at kunne reducere CO₂-emissionerne med 6 %, forudsat at de udnyttes til fulde¹⁶. Det kan forventes, at reduktionen bliver lavere end som så, idet alt afhænger af, hvordan førerne reagerer på indikatoren.

3.7. 175 (160) g CO₂/km for nye lette erhvervskøretøjer

Den 28. oktober 2009 vedtog Kommissionen et forslag til forordning (KOM(2009) 593 endelig¹⁷) om nedbringelse af CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer. Forslaget følger samme model som lovgivningen om CO₂-emissioner fra personbiler og indebærere, at emissionerne skal nedbringes i to etaper.

Hvis forordningen vedtages, vil virkningen heraf først slå igennem efter 2012, dvs. efter den måldato, der er fastsat i 2007-strategien.

¹⁶ Skøn beregnet af TNO, som ACEA citerede i sit indlæg i forbindelse med den offentlige høring om gearskifteindikatorer.

¹⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009PC0593:DA:NOT>

3.8. Forøget anvendelse af biobrændstoffer

I henhold til direktiv 2009/28/EF¹⁸ skal medlemsstaterne senest i 2020 sikre, at 10 % af den energi, der forbruges inden for transportsektoren, stammer fra vedvarende energikilder. Det stiller krav om nationale handlingsplaner indeholdende et vejledende forløb for udviklingen af vedvarende energikilder, herunder inden for transportsektoren, og sammen med direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie¹⁹ fastsætter det bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer, herunder drivhusgasbesparelser af en vis størrelsesorden sammenlignet med benzin og diesel, som er beregnet på livscyklusbasis.

Direktiv 98/70/EF blev revideret i 2009²⁰, og i den forbindelse blev der indført et krav om, at brændstofleverandører skal reducere drivhusgasintensiteten i den energi, der leveres til vejtransport, med 6 % senest i 2020 (brændstof med lavt kulstofindhold) og dermed optimere biobrændstoffernes bidrag til 2007-strategien. Forordning (EF) nr. 443/2009 anerkender også muligheden for at reducere CO₂-emissionerne fra køretøjer, der kører på biobrændstoffer, idet den på visse betingelser, herunder at bæredygtighedskriteriet for biobrændstoffer er opfyldt, tillader en midlertidig reduktion på 5 % i de rapporterede emissioner fra køretøjer, der er konstrueret til at kunne køre på en blanding af benzin og bioethanol med et bioethanolindhold på 85 % (E85).

Data fra Eurostat viser, at den andel, som biobrændstofferne udgjorde af det samlede endelige forbrug af benzin og dieselolie, lå på 3,5 % i 2008 i EU-27 (10,1 Mtoe), mens den kun udgjorde 2,6 % i 2007. Biodiesel tegnede sig for 81 % af det samlede forbrug af biobrændstoffer mod 18 % for ETBE og ethanol. På grund af de drivhusgasemissioner, der skyldes indirekte forandringer i arealanvendelsen, hersker der stadig en vis usikkerhed omkring den drivhusgasbesparelse, der reelt kan opnås ved hjælp af arealforbrugende biobrændstoffer. Uden at tage hensyn til disse emissioner udgjorde drivhusgasbesparelserne (netto) i EU som følge af markedsføringen og forbruget af biobrændstoffer i 2007 14,0 mio. t CO₂-ækv.²¹ Kommissionen er i færd med at undersøge, hvor store konsekvenser indirekte forandringer i arealanvendelsen har for emissionen af drivhusgasser²². Der vil blive udarbejdet en rapport og muligvis et forslag til en lovgivningsmæssig retsakt herom.

3.9. Forbrugeroplysning

Direktiv 1999/94/EF skal sikre, at oplysningerne om brændstoføkonomien hos nye personbiler, der udbydes til salg eller leasing i Fællesskabet, gøres tilgængelige for forbrugerne, så de er velorienterede, når de træffer deres valg.

På alle salgssteder skal alle nye biler være forsynet med et brændstoføkonomimærke. Salgsstederne skal vise de officielle data vedrørende brændstofforbrug og CO₂-emissioner for alle nye personbilmodeller, der er udstillet eller udbydes til salg eller leasing. Der udarbejdes hvert år en brændstoføkonomi- og CO₂-emissionsguide. Al reklame skal indeholde de

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF

¹⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009L0028:DA:NOT>

²⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0070:DA:NOT>

²¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:01998L0070-20090625:EN:NOT>

²² KOM(2009) 192 endelig.

²² Følgende netsted giver adgang til den offentlige høring: http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010_10_31_iluc_and_biofuels_en.htm

officielle oplysninger vedrørende brændstofforbrug og CO₂-emissioner for de relevante personbiler. I flere medlemsstater har myndighederne eller andre organisationer desuden oprettet internetadresser, hvor der er adgang til de officielle oplysninger om brændstofforbrug og CO₂-emissioner for nye personbiler, der udbydes på deres nationale markeder, og der er ofte mulighed for at sammenligne forskellige modeller eller identificere det bedste køretøj i en given klasse.

En række medlemsstater oplyser endvidere køretøjets CO₂-beskatning og brændstofudgifter. Flere og flere medlemsstater er i færd med at ændre deres mærkning med en eller anden form for farvekodning, der gør det nemmere at forstå bilens præstationer. Nogle lande inkluderer desuden oplysninger om driftsomkostningerne forbundet med en bil og om de relevante køretøjsafgifter²³.

Direktivet anses for at være et nyttigt redskab til at øge opmærksomheden omkring forureningen fra biler og muligvis hjælpe fabrikanterne med at sælge mere energieffektive biler, men det er vanskeligt at give en objektiv vurdering af, hvilken virkning det vil få. Det er planen at tage direktivet op til revision for at gøre ordningen mere effektiv og især for at gøre det nemmere at forstå direktivets redskaber og sikre, at der er nemmere og bredere adgang til alle obligatoriske oplysninger.

For at øge forbrugerbevidstheden har man i nogle medlemsstater indført frivillige adfærdskodekser eller vejledning til brug for udformningen af miljøerklæringer i bilreklamer. Disse initiativer koordineres sædvanligvis af forbrugergrupper eller reklameforbund og tjener til at sikre, at reklamematerialet overholder såvel EU's regler som de nationale regler.

Forbrugerne vil modtage supplerende oplysninger takket være den dækmærkningsordning, der indføres i 2012 i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1222/2009²⁴. Dækkenes brændstofeffektivitet (rullemodstand), vejgreb i vådt føre og afgivelse af rullestøj til omgivelserne vil blive angivet på en skala, der går fra A til G. Ordningen skal tilskynde forbrugerne til at købe dæk, der overholder endnu lavere grænser end de obligatoriske.

Det skønnes, at der i 2020 vil blive sparet mellem 2,4 og 6,6 Mtoe (mio. tons olieækvivalenter) som følge af det stigende salg af brændstofeffektive dæk med lavere rullemodstand (forordning (EF) nr. 661/2009, se afsnit 3.5) og de nye regler om mærkning af dæk (forordning (EF) nr. 1222/2009), men alt vil afhænge af, hvor hurtigt markedet udvikler sig. For alle typer køretøjer taget under ét forventes CO₂-besparelsen at blive på mellem 1,5 og 4 mio. ton pr. år.

3.10. Beskatning

I 2005 fremsatte Kommissionen et forslag til direktiv²⁵, der pålægger medlemsstaterne at omlægge deres personbilsbeskatningsordninger. Forslaget tager bl.a. sigte på at fremme bæredygtighed ved at omlægge beskatningsgrundlaget for både registreringsafgifter og årlige vægtafgifter på den måde, at der i de medlemsstater, der opkræver sådanne afgifter, inkluderes et element baseret på personbilers udledning af CO₂. Forslaget tjener til at indføre en EU-struktur for afgifter på personbiler og ikke til at harmonisere afgifterne eller forpligte

²³ <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies/download.do?language=fr&file=31259>

²⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R1222:DA:NOT>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0261:DA:NOT>

medlemsstaterne til at indføre nye afgifter. Skønt forslaget endnu ikke er vedtaget, har over halvdelen af medlemsstaterne allerede ændret deres bilbeskatningsordninger og indført et CO₂-baseret element²⁶.

I 2007 fremsatte Kommissionen et forslag til ændring af energibeskatningsdirektivet²⁷, der skal mindske de fordrejninger, der eksisterer i EU, når det gælder brændstofbeskatning, og bidrage til en yderligere indbyrdes tilnærmelse af beskatningen af benzin og dieselolie (forslaget blev kendt som "erhvervsdieselforslaget"). Forslaget beskæftigede sig med beskatning af brændstof til både privat og erhvervmæssig transport. Det skulle tjene til at bekæmpe konkurrencefordrejninger i det indre marked for transport: vognmænd, der kører internationalt eller har hjemme i eller nær grænsen til et land med lave afgifter, udnytter de meget store forskelle mellem landenes punktafgifter på diesel ved at tanke op, hvor beskatningen er lavest, og det indebærer ofte, at de må køre omveje ("brændstoffurisme"), hvilket er til skade for miljøet. Kommissionens forslag tog derfor sigte at mindske disse afgiftsforskelle og dermed skaderne på miljøet. Med hensyn til privat brug indførte forslaget et princip om, at ikke-erhvervmæssig diesel og blyfri benzin i princippet skulle beskattes ens og mindst lige så højt som erhvervmæssig diesel.

Konsekvensanalyserne og de ledsagende undersøgelser viste, at begge forslag ville bidrage til at reducere CO₂-emissionerne fra personbiler ved at påvirke forbrugernes valg og adfærd via omkostningerne forbundet med at bruge et køretøj. Forslagene er imidlertid endnu ikke blevet vedtaget.

Som led i Europa 2020-strategien overvejer Kommissionen at gennemføre en generel revision af energibeskatningsdirektivet²⁸ til støtte for EU's bestræbelser på at bekæmpe klimaforandringer og sikre en mere bæredygtig og ressourceeffektiv økonomi.

I 2009 finansierede Kommissionen en ekstern undersøgelse angående beskatningen af firmabiler²⁹. Firmabiler (personbiler) tegner sig for omtrent halvdelen af salget af nye personbiler i EU. Undersøgelsen konkluderede, at tilskyndelsen til at købe brændstof og større og større biler får CO₂-emissionerne til at vokse. I henhold til rapportens beregninger er der tale om en stigning i brændstofforbruget og CO₂-emissionerne fra biltransport på mellem 4 og 8 %. Undersøgelsen konkluderede, at medlemsstaternes firmabilbeskatningsregler synes at modarbejde målsætningen om at reducere CO₂-emissionerne fra personbiler og vejtransport.

3.11. Energiøkonomisk kørsel

I 2009 finansierede Kommissionen en ekstern undersøgelse om informations- og kommunikationsteknologiers indvirkning på energieffektiviteten inden for vejtransport (*Impact of Information and Communication Technologies on Energy Efficiency in road*

²⁶ Se "Taxation trends in the European Union" på adressen http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2010/2010_full_text_en.pdf "ACEA Tax Guide" på adressen http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/acea_tax_guide_2010/

²⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007PC0052:DA:NOT>

²⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0096:DA:NOT>

²⁹ COMPANY CAR TAXATION: Subsidies, Welfare and Environment http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf

*transport*³⁰), som led i hvilken man foretog en skønsmæssig beregning af de potentielle brændstofbesparelser, der var mulige via IKT-baserede systemer. Undersøgelsen gennemgik tre forskellige typer af systemer (økologiske løsninger, avancerede førerstøttesystemer og trafikstyringssystemer) i relation til deres CO₂-begrænsende virkning. Det viste sig, at IKT-støttet energiøkonomisk kørsel muliggjorde en energibesparelse på op til 15 %. Denne besparelse var mulig ved at give føreren realtidsoplysninger om brændstofforbrug, energieffektivitet og gearvalg sammen med bedre kartografiske data, der gør det muligt at foregribe bakker, sving, hastighedsbegrænsninger og stopskilte. Der hersker imidlertid usikkerhed om, i hvor høj grad føreren vil tage hensyn til de oplysninger, han modtager, og derfor er det også usikkert, hvor store CO₂-besparelser dette vil medføre, men det problem kunne løses ved at udstyre køretøjerne med systemer, der automatisk sikrer energiøkonomisk kørsel. Andre lovende systemer er kilometerbetaling ("pay as you drive"), kolonnekørsel ("platooning") og avancerede cruise control-systemer.

CO₂-emissionerne fra eksisterende køretøjer vil med al sandsynlighed kunne begrænses ved at tilbyde undervisning i energiøkonomisk køreteknik, men der hersker stadig usikkerhed om, hvordan sådanne færdigheder udnyttes. Det skønnes, at en energiøkonomisk kørestil på længere sigt kun vil få begrænset virkning for reduktionen af emissioner, da der vil blive anvendt mere og mere avancerede teknologier i køretøjer. Disse nye teknologier forventes i stigende grad at automatisere de energiøkonomiske køreteknikker, således at der bliver færre potentielle fordele ved operationelle foranstaltninger. Eksempelvis gør den aktuelle generation af hybride køretøjer det allerede muligt at automatisere gearskiftet, genvinde bremseenergien og forhindre unødvendig tomgang, og dæktrykskontrollsystemer, der advarer føreren om, at dæktrykket er utilstrækkeligt, bliver obligatoriske i fremtiden.

4. KONKLUSIONER

Den strategi, der blev beskrevet i KOM(2007)19 endelig tog sigte på, via lovgivningsmæssige rammer, at nå Fællesskabets mål bestående i at reducere CO₂-emissionerne til 120 g/km senest i 2012. Skønt de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler er faldet væsentligt, især i 2008 og 2009, er det usandsynligt, at strategiens mål for 2012 vil blive nået. Nedbringelsen af CO₂-emissionerne i 2009 hang tydeligvis sammen med bl.a. den økonomiske krise og bilfabrikanternes udnyttelse af nye teknologier, og der er ingen garanti for, at det kraftige fald det år vil fortsætte efter en økonomisk genopretning.

Som beskrevet i afsnit 3.1 blev strategiens køreplan ændret af Europa-Parlamentet og Rådet under proceduren med fælles beslutningstagning med henblik på vedtagelse af forordning (EF) nr. 443/2009, idet datoen for forordningens komplette ikrafttræden blev ændret til 2015, og der blev inkluderet et 2020-mål. For andre foranstaltninger til gennemførelse af strategien blev der desuden fastsat frister, der ligger efter 2012.

Kommissionen forventer, at de mål for 2012-2015, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009, vil blive nået, og at de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer vil falde væsentligt inden 2015 takket være strategiens lovgivningsmæssige foranstaltninger.

³⁰ http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy_eff_study_final.pdf

Selv om der således kun er begrænset sandsynlighed for, at 2012-målet vil blive nået, har strategien og dens gennemførelsesbestemmelser ydet et vigtigt bidrag til reduktionen af CO₂-emissioner fra lette erhvervskøretøjer.

Tabel 3: Status over gennemførelsen af strategien til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer.

Opfyldelse af målsætningen på 130 g CO ₂ /km for nye personbiler	✓
Minimumskrav for luftkonditioneringsanlægs effektivitet	Under gennemførelse
Montering af systemer til overvågning af nøjagtigt dæktryk	✓
Grænser for dæks rullemodstand	✓
Gearskiftindikatorer	✓
175 (160) g CO ₂ /km for nye lette erhvervskøretøjer	Under gennemførelse
Forøget anvendelse af biobrændstoffer	✓
Beskatning	Begrænset fremskridt
Forbrugeroplysning	Begrænset fremskridt
Energiøkonomisk kørsel	Begrænset fremskridt

5. NÆSTE SKRIDT

5.1. Foranstaltninger på mellemlang sigt

Strategien til fordel for rene og energieffektive køretøjer³¹ tager sigte på at fremme udviklingen og brugen af rene og energieffektive ("grønne") køretøjer. Alle fremtidige lovgivningsmæssige forslag, der skal tjene til at reducere CO₂-emissionerne fra nye personbiler og lette erhvervskøretøjer, bør bygge på princippet om, at alle reduktioner skal kunne måles, verificeres og kvantificeres.

Blandt de specifikke foranstaltninger, der falder ind under strategiens anvendelsesområde, og som ifølge Kommissionen skal gennemføres i tidsrummet 2010-2020, optræder en revision af den måde, hvorpå man skal nå 2020-målet på 95 g CO₂/km, som er fastsat i lovgivningen om personbiler, og eventuelt den måde, hvorpå man skal nå det langsigtede mål, som er omhandlet i udkastet til forordning om CO₂-emissioner fra lette erhvervskøretøjer. Desuden er Kommissionen indstillet på at foreslå dels en ny testprocedure, der mere præcist afspejler

³¹ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/energy-efficient/index_en.htm

kørselsforholdene i den virkelige verden, dels de tilsvarende specifikke CO₂-emissioner og det tilsvarende brændstofforbrug.

Kommissionen har også planer om at se nærmere på muligheden for at måle og certificere CO₂-emissioner fra tunge køretøjer. Hvis der kan opnås enighed om at godkende sådanne metoder, vil Kommissionen overveje at indføre effektivitetsnormer for tunge erhvervskøretøjer.

Kommissionen vil også arbejde videre med sin analyse af motorkøretøjers brændstofforbrug i hele deres levetid. Den vil overveje, om denne vugge-til-grav-tilgang kan integreres i de langsigtede mål for køretøjer.

5.2. Fremtidsudsigter

Kommissionens foreløbige arbejde med spørgsmålet om mindskelse af kulstofindholdet over en længere tidshorizont tyder på, at for at være forenelig med 2° C-målsætningen må EU frem til 2050 reducere sine samlede CO₂-emissioner med omkring 70 %³² sammenlignet med niveauet i 1990. Transportsektoren vil skulle yde et betydeligt bidrag hertil. Imidlertid er drivhusgasemissionerne fra vejtransportsektoren steget med 26 % siden 1990.

EU skal forbedre sin ressourceeffektivitet og energisikkerhed, mindske luftforureningen og fastholde sin ledende rolle i bekæmpelsen af klimaændringer. Transportsektorens samlede CO₂-emissioner er støt stigende trods de teknologiske fremskridt, og derfor kræver denne sektor særlig opmærksomhed. Der vil være behov for en større indsats for at gøre bæredygtig mobilitet til en realitet. Den strategi, der diskuteres i denne rapport, fokuserer primært på markedsføringen af nye typer køretøjer, men den måde, hvorpå de bruges efterfølgende, er også et vigtigt aspekt.

³² KOM(2010)265 endelig: <http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/2010-05-26communication.pdf>

De lovgivningsmæssige foranstaltninger, der tjener til at føre strategien ud i livet, har forlænget køreplanen ved at tilføje et langsigtet mål for 2020. En sådan langsigtet vision er nødvendig i betragtning af omfanget af de nødvendige reduktioner og planlægningen inden for industrien. Dette gør det muligt for industrien at forberede sig på de næste skridt i kampen mod CO₂-emissioner, og der blev derfor indføjet et tilsvarende mål i Kommissionens forslag til forordning om fastsættelse af normer for lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner.

For at forbedre automobilektorens planlægningssikkerhed og samtidig sikre, at reduktionen i CO₂-emissioner fra lette køretøjer fortsætter, overvejer Kommissionen, med udgangspunkt i en grundig konsekvensanalyse, også at foreslå et mål for emissionerne fra personbiler, der skal være nået i 2025. Kommissionen agter bl.a. at undersøge, om det er muligt at nå det mål på 70 g CO₂/km senest i 2025, der er nævnt i Europa-Parlamentets beslutning af 24. oktober 2007 om Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (P6-TA(2007)0469)³³. For lette erhvervskøretøjers vedkommende vil der blive overvejet andre muligheder for at reducere emissionerne. Ved fastsættelsen af langsigtede mål efter 2020 skal der tages højde for, at andre energiformer, især elektricitet, muligvis vil trænge ind på markedet.

³³ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=DA&reference=P6-TA-2007-0469>