



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 7.2.2007
СОМ(2007) 19 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ
ПАРЛАМЕНТ**

**Резултати от прегледа на Стратегията на Общността за намаление на емисиите на
СО₂ от пътнически леки автомобили и лекотоварните автомобили**

SEC(2007) 60
SEC(2007) 61

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

ЕС е в челните редици на международните усилия за борба с изменението на климата и трябва да постигне намалението на емисиите на парников газ, с които се е ангажирал съгласно Протокола от Киото. Комисията предложи през януари 2007г.¹ „в контекста на международните преговори, ЕС да има за цел едно намаление от 30 % на емисиите на парникови газове на развитите държави до 2020 г. (в сравнение с нивото от 1990 г.)“ и „ЕС да е поел вече твърд и независим ангажимент за постигане на едно намаление от поне 20% на емисиите на парникови газове до 2020 г. (в сравнение с нивото от 1990 г.)“. За да се избегнат изкривявания, и в полза на икономическата и социална справедливост, всички сектори трябва да дадат своя принос в усилието за намаляване.

Леките автомобили са важна част от ежедневиия живот на огромен брой европейци и автомобилната промишленост е значителен източник на трудова заетост и икономически растеж в много региони на ЕС. Използването на леките автомобили, обаче, има значително въздействие върху изменението на климата с около 12 % от общите емисии на въглероден двуокис (CO₂), основния парников газ, получен при изгаряне на горивото от леките автомобили. Въпреки че има значителни подобрения в автомобилната технология – по-специално в горивната ефективност, което означава и по-ниски емисии на CO₂, това не е достатъчно да се неутрализира ефекта от увеличения трафик и размер на колите. Докато ЕС като цяло е намалил емисиите си на парникови газове с малко под 5 % за периода 1990 – 2004 г., емисиите на CO₂ от пътни превозни средства са се увеличили с 26%.

Европейският съвет от юни 2006 г. затова с единодушие отново потвърди², че „в съответствие със стратегията на ЕС за емисиите на CO₂ от лекотоварни автомобили, среднестатистическият автомобил от новия автомобилен парк трябва да постигне емисии на CO₂ от 140 g CO₂/km (2008/09 г.) и 120 g CO₂/km (2012 г.)“. Европейският парламент призова за „политика от строги мерки за намаляване на емисиите от транспорта, включително задължителни ограничения за емисиите от CO₂ от нови превозни средства, с оглед постигане в среден срок на 80-100 g CO₂/km за нови превозни средства, чрез търговия с емисии между производителите на леки автомобили“³.

В плана за действие за енергийна ефективност от октомври 2006 г.⁴ Комисията припомня, че „изпълнена с решителност да се справи с проблема за енергийната ефективност и емисиите на CO₂ от колите, тя ще предложи, ако е необходимо, през 2007 г., законодателни мерки, за да гарантира, че целта от 120 g CO₂/km ще бъде постигната до 2012 г., посредством един широкообхватен и последователен подход, в съответствие с приетата цел на ЕС.“ В своя пакет за енергетиката и климата от януари 2007 г., Комисията подчерта, че „още мерки за справяне с емисиите на CO₂ от леките автомобили ще бъдат очертани в предстоящо съобщение, с цел постигане чрез изчерпателен и последователен подход на целта от 120 g CO₂/km до 2012 г. Ще бъдат изследвани и възможности за по-нататъшни намаления, след 2012 г.“

¹ COM(2007) 2.

² Обновена стратегия на ЕС за устойчиво развитие, Съвет на Европейския съюз, 8.6.2006 г.

³ Резолюция на Европейския парламент относно „Спечелване на битката срещу глобалното изменение на климата“ [2005/2049(INI)]

⁴ COM(2006) 545

В отсъствие на ефективни действия, нарастването на емисиите от пътническият транспорт ще продължи в идните години, поставяйки на риск усилията на ЕС да намали емисиите си от парникови газове съгласно протокола от Киото и отвъд неговите изисквания, и оставяйки други сектори, също така чувствителни към международна конкуренция, да понесат главния товар. И обратно, справянето с проблема относно емисиите от колите ще допринесе за борбата с промяната на климата, ще намали зависимостта ни от внос на горива и подобри качеството на въздуха и чрез това здравето на европейските граждани. Подобренията на горивната ефективност при превозните средства, комбинирани с увеличената употреба на алтернативни горива, и по-специално на биогорива, ще бъде ключа към постигане на това.

Що се отнася до горивото, Комисията предложи⁵ въвеждането на задължителни изисквания, целящи постепенното декарбонизиране на горивата, използвани в пътническият транспорт, посредством изменение на директивата за качество на бензиновите и дизеловите горива⁶. Освен това, тя наскоро докладва⁷ за прилагането на директивата за биогоривата и скоро ще приеме предложение за ревизиране на тази директива. В това съобщение Комисията също така предлага да се разчита на увеличената употреба на биогорива, която е един от елементите на интегрирания подход за намаление на емисиите на CO₂ от колите. Що се отнася до превозните средства, Комисията посочи набор от мерки, които биха допринесли за постигането целта на ЕС, по-специално по-стриктни изисквания за горивна ефективност на пътническите автомобили и лекотоварните превозни средства, също както и други технологични подобрения. Това съобщение осигурява основата за обмен с други европейски институции и всички заинтересовани страни за прилагане на следващия етап в стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ и за подобряване на горивната ефективност при лекотоварните автомобили, с цел достигане до 2012 г. на целта на ЕС от 120 g CO₂/km⁸. На базата на тези заключения, достигнати на тези дискусии, Комисията ще предложи, ако е възможно през 2007 г. и най-късно през 2008 г., законодателна рамка на Съвета и Европейския парламент, с оглед постигане на тази цел.

2. ПОЛИТИЧЕСКИ КОНТЕКСТ И СЪСТОЯНИЕ НА ПОСТИГНАТИЯ НАПРЕДЪК

2.1. Необходимостта от действия в сектора на пътният транспорт

2.1.1. Пътният транспорт трябва да допринася за борбата с изменението на климата

През пролетта на 2005 г. Европейският парламент и Европейският съвет отново потвърдиха целта на ЕС температурата на повърхността на Земята да не се повишава с повече от 2 C, сравнено с нивата преди началото на индустриализацията, с цел да се предотврати опасно и необратимо, предизвикано от човека, изменение на климата.

⁵ COM(2007) 18

⁶ Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 13 октомври 1998 г., както е изменена, относно качеството на бензиновите и дизеловите горива и относно изменение на Директива 93/12/ЕИО на Съвета, (ОВ L 350, 28.12.1998 г.).

⁷ COM(2006) 845

⁸ Еквивалентно на 4,5 l/100km за дизелови леки автомобили и 5 l/100km за бензинови леки автомобили

Европейският съвет подчерта също така, че, с цел да стимулира сигурността на снабдяването и устойчивото потребление на енергия, съществува необходимост да се засили управлението на потреблението и подобри енергийната ефективност, в частност тази на транспортния сектор⁹. Наскоро направеният преглед на Бялата книга за транспорта¹⁰ подчерта необходимостта от насърчаване на устойчива мобилност, която ще развие конкурентоспособността в ЕС, като в същото време намали въздействията върху околната среда от транспорта, разходите за които са оценени на 1,1% от БВП.

Секторът на пътния транспорт е втория най-голям източник на парникови газове (ПГ) в ЕС. Той остава един от малкото сектори, чиито емисии продължават да растат, по този начин излагайки на риск напредъка, постигнат в другите сектори. Това прави по-трудно за ЕС постигането на ангажиментите му от Киото и има отрицателно отражение върху конкурентоспособността на някои сектори (напр. отраслите с интензивно потребление на енергия), които са също така чувствителни на международната конкуренция, както и национални сфери като пътния транспорт.

Да се гледат само общите емисии на различните сектори не е достатъчно. Нуждата от ребалансиране на усилията, предприети от различните сектори и способността им да намалят емисиите на CO₂, също трябва да бъде оценена отново. Докато на пръв поглед действие, предприето в сектора на пътния транспорт може да изглежда по-скъпо, отколкото в другите сектори, няколко проучвания заключават, че мерки за постигане на ефективност в транспортния сектор могат да са по-ефективни по отношение на разходите, отколкото някои мерки в други сектори, ако се имат предвид мерки, променящи поведението на потребителите¹¹. Освен това, трябва да се приложи широкообхватно понятие за „глобална“ ефективност на разходите, което държи сметка особено за сигурността на енергийното снабдяване, за чувствителността на международна конкуренция, за поносимостта за потребителите и за положителните вторични ползи, като например водеща позиция в технологиите, следствие от амбициозни цели. Тъй като емисиите на CO₂ и консумацията на гориво са тясно свързани, и тъй като пътния транспорт е отговорен за 26,5 % от общото потребление на енергия в ЕС, намаление на емисиите на CO₂ от леките автомобили ще има значително положително въздействие върху енергийната сигурност на ЕС.

Пътният транспорт не е включен в обхвата на схемата на ЕС за търговия с емисии на парникови газове (ETS), създадена с Директива 2003/87/ЕО: тази схема се основава на принципа на директните емисии¹², които в случая на пътния транспорт биха се прилагали на нивото на индивидуалния собственик и биха включвали големи административни разходи. Като алтернатива може да бъде обмислен един индиректен подход, на ниво на производителите на автомобили. При все това, едно включване на сегашния етап не би позволило навременното постигане на целите на стратегията (120 g CO₂/km до 2012 г.), тъй като всякакви адаптации на дизайна на схемата ETS на ЕС, освен включването на авиацията, може да настъпи само от 2013 г. нататък, както е

⁹ Заключение на председателството на Европейския съвет от 23 – 24 март 2006 г.

¹⁰ COM(2006) 314

¹¹ „Ефективност на разходите за намаляване на емисиите на CO₂ от транспорта – Обзор и сравнение с мерки от другите сектори“, CE Delft за Европейската конференция на министрите на транспорта, ОИСР, април 2006 г.

¹² Такава, че получателите на квоти са действително тези, които изпускат съответните количества CO₂.

посочено от Комисията в нейното наскоро издадено съобщение относно прегледа на ETS¹³. Този времеви график ще гарантира запазването на стабилна регулаторна рамка за заинтересованите лица, вече ангажирани на пазара, също както и един достатъчен срок за привеждане в съответствие на законодателните промени на схемата. По този начин Комисията ще проучи възможност за включване на сектора на пътническият транспорт през третия период на разпределение.

Като се има предвид това, трябва да се предприеме действие за да се гарантира, че пътният транспорт не подкопава, а допринася за борбата срещу изменението на климата.

2.1.2. Необходими са подобрения в лекотоварните автомобили

Широк спектър фактори влияят върху емисиите на CO₂ от пътническият пътен транспорт, такива като търсенето и предлагането на леки автомобили, индивидуалните нужди за мобилност, разходите, свързани с притежаването на кола, наличността на услуги на алтернативен обществен транспорт и т.н. Групата на високо равнище за конкурентоспособността на отрасъла за производство на леки автомобили (CARS21)¹⁴ бе събрана с цел да се засили диалога със заинтересованите страни относно бъдещите нужди и предизвикателства пред автомобилната промишленост. В своя окончателен доклад от декември 2005 г. групата одобри инегрирания подход и подчерта нуждата да *„работи за постигане на по-нататъшно намаление на емисиите на CO₂ от пътническите автомобили“*.

Извън ЕС съществуват усилия в световен мащаб за намаляване на емисиите на парников газ от пътни превозни средства. Съединените щати, Канада, Япония, Корея, Китай и Австралия вече имат въведени законови или доброволни подходи, някои от които в момента са в процес на преразглеждане с цел постигане на по-нататъшен напредък в сферата на енергийната ефективност и емисиите на CO₂.

2.2. Досега постигнатия напредък

Стратегията на Общността досега беше основана на три стълба, както бе предложено от Комисията през 1995 г.¹⁵ и впоследствие подкрепено от Съвета и Европейския парламент¹⁶. Тази структура позволява широка интеграция на мерки, насочени както към предлагането (доброволни ангажименти), така и към търсенето (етикетиране и данъчно облагане), и бе приета след анализиране на голям брой възможности за намаляване на CO₂ от леките автомобили.

¹³ Виж COM(2006) 676, параграф 3.1.

¹⁴ „Конкурентоспособна автомобилна нормативна уредба за 21-ви век“ CARS21^o окончателен доклад 2006 г.
<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

¹⁵ COM(95) 689 окончателен, Заключение на Съвета от 25.6.1996 г., Резолюция на Европейския парламент от 22.9.1997 г.

¹⁶ За годишните доклади за ефективността на стратегията, виж:
http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm

2.2.1. Първи стълб: доброволни ангажименти от страна на автомобилната промишленост

Доброволните ангажименти поети от европейската, японската и корейската асоциации на производителите на автомобили са свързани с цел от 140 g CO₂/km до 2008 г. или 2009 г. С оглед на нарастващата загриженост относно напредъка, постигнат от автомобилната промишленост на базата на този доброволен подход, Комисията няколкократно подчерта своята готовност да обмисли всякакъв вид мерки, включително законодателни, за да гарантира постигането на необходимите намаления на емисиите на CO₂.

2.2.2. Втори стълб: информация за потребителя

Директивата за етикетиране¹⁷ изисква поставяне на видно място на етикет за всички нови леки автомобили за консумацията на гориво и емисиите CO₂, публикуване на национални насоки за горивна ефективност на новите леки автомобили, окачване на постери при дилърите на автомобили и включване на информация за горивната ефективност в печатната рекламна литература. Директивата се счита за полезен инструмент за повишаване на съзнанието, но ефекта от нея не е видим¹⁸, при етикети със силно вариращо качество в различните държави-членки.

2.2.3. Трети стълб: насърчаването чрез данъчни мерки на ефективни по отношение на горивото леки автомобили

Данъчното облагане, третият стълб на стратегията, може значително да допринесе за намаляване на разходите за постигане на съответствие с целите за ефективност, но степента му на прилагане до този момент е разочароваща. На равнище ЕС, предложението от юли 2005 г. на Комисията за директива на Съвета¹⁹, *наред с другото*, целяща и включването на компонент за CO₂ в данъците върху леките автомобили, все още не е прието от Съвета. На национално равнище, няколко държави-членки са приели данъчни мерки за насърчаване закупуването на леки автомобили, които отделят по-малко CO₂, но значим ефект от тези мерки върху средните за ЕС стойности на емисиите на CO₂ от нови леки автомобили не беше демонстриран.

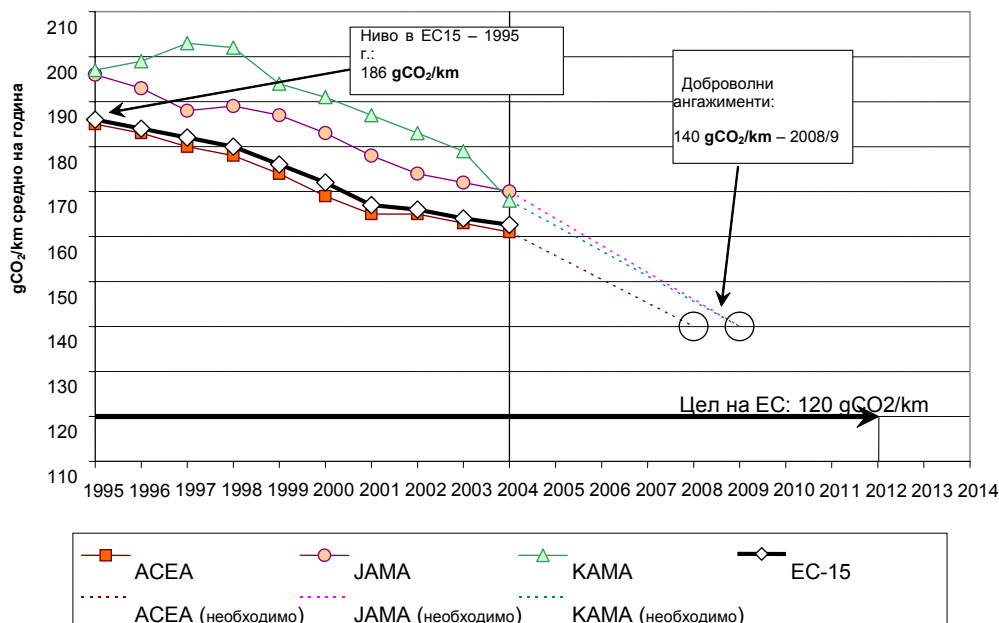
¹⁷ Директива 1999/94/ЕО относно наличието на потребителска информация за разхода на гориво и емисиите на CO₂ по отношение на търговията с нови леки автомобили (ОВ L 12, 18.1.2000 г.)

¹⁸ Доклад за ефективността на директивата за етикетиране на горивната ефективност на леките автомобили 1999/94/ЕО, и варианти за постигане на подобрение“, ADAC за Европейската комисия, март 2005 г.

¹⁹ COM(2005) 261

2.2.4. Резултати от сегашната стратегия

Фигура 1 – средните стойности на емисиите на CO₂ за ЕС 15 на автомобилния парк от нови леки автомобили между 1995 г. и 2004 г.



Могат да се очертаят редица въпроси на основата на опита получен при прилагане на сегашната стратегия²⁰.

- Емисиите от продавания средностатистически нов лек автомобил достигнаха 163 g CO₂/km през 2004 г., 12,4 % под началната точка от 186 g CO₂/km през 1995 г.²¹. През същия период, **новите леки автомобили, продадени в ЕС, станаха значително по-големи и по-мощни**, като цените се увеличиха по-малко, отколкото инфлацията.
- Изследванията на въздействието на **ограничените мерки, приети досега от държавите-членки по отношение на потреблението** показват, че подобренията в автомобилната технология са довели до основната част от досегашните намаления.
- Постигнатият досега напредък спомага до известна степен за постигане на целта от 140 g CO₂/km до 2008/2009 г., но **при отсъствие на допълнителни мерки, целта на ЕС от 120 g CO₂/km няма да може да бъде постигната до 2012 г.** Тъй като доброволното споразумение не постигна успех, Комисията счита за необходимо да прибегне до законодателен подход и подчертава, че в допълнение към предложеното законодателство са необходими също така бързи действия от обществените власти,

²⁰ Предварителните данни за 2005 г. сочат ограничен по-нататъшен напредък.
²¹ ЕС -15.

за да се поддържа темпото на намаление на емисиите за периода 2008/2009 г., например чрез фискални стимули и благоприятно за околната среда, открито за обществото възлагане на обществените поръчки.

3. КАК ДА СЕ ВЪРВИ НАПРЕД

С оглед на многобройните фактори, въздействащи върху емисиите от пътния транспорт, е необходим пакет от мерки.

3.1. Постигане на целта на ЕС от 120 g CO₂/km

Докато настоящето съобщение се съсредоточава върху намаление емисиите на CO₂ чрез интегриран подход (подобрения в разхода на гориво в лекотоварните превозни средства (пътнически леки автомобили и лекотоварни превозни средства), други технологични подобрения и използването на биогорива), то не предопределя никакви допълнителни мерки, които Комисията може да предложи за справяне с въздействието върху изменението на климата от пътния транспорт. Наскоро преразгледаната транспортна политика на ЕС включва инициативи за насърчаване на преминаване към по-устойчиви видове транспорт там където е възможно, особено в градските зони, и за установяване на методология на ЕС за таксуване при използване на инфраструктурата, като се обхващат и външните разходи, до 2008 г., като допълнение към наскоро прегледаната директива „Евровинетка“²². Както се предвижда в наскоро създадената Тематична стратегия за градската среда²³, Комисията ще осигурява насоки за устойчиви транспортни планове. Що се отнася до облагането на горивата, законодателството на ЕС вече установява минимални нива на дължимите акцизи за горивата.

Комисията проучи набор от мерки, имащи за цел конкретно да намалят емисиите на парникови газове от лекотоварни автомобили. Като следствие на широки консултации със заинтересованите страни и на основата на оценка на въздействието, стратегията за справяне едновременно с предлагането и потреблението е начертана по-долу, имаща за цел постигане на целта на Комисията от 120 g CO₂/km до 2012 г.

В съответствие с Плана за действие за енергийна ефективност, подходът на Комисията ще доведе до пълноценни положителни резултати за околната среда, като в същото време ще създаде икономически възможности, посредством окуражаване на иновациите в най-безопасните за околната среда автомобили и насърчаване на конкурентноспособна автомобилна индустрия, осигуряваща устойчива заетост в Общността. По този начин той осигурява условия за продължителни подобрения отвъд сегашната цел на Комисията, за да бъдат постигнати дългосрочните цели на ЕС за по-нататъшно намаление на емисиите на CO₂ в транспортния сектор.

Комисията подчертава, че подобренията на горивната ефективност могат да бъдат постигнати по различни начини: Ако сегашната тенденция към по-големи и по-мощни коли се запази, вече е налице необходимата технология за справяне с предстоящите

²² Директива 1999/62/ЕО, изменена с 2006/38/ЕО, на Европейския парламент и Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури, (ОВ L 187, 20.7.1999 г.).

²³ COM(2005) 446.

предизвикателства пред горивната ефективност, но производителите, и като следствие потребителите, ще трябва да поемат допълнителните производствени разходи. Като алтернатива, конкретни (фискални) мерки могат да бъдат приети, за да се насочи потребителския интерес към коли с висока горивна ефективност: това би насърчило по-устойчив пазар на леки автомобили, където производителите се съревновават въз основа на екологичните показатели и намалят значително разходите за постигане на съответствие, без да излагат на риск подобрението на удобствата и безопасността, от което потребителите са имали възможност да се възползват през последното десетилетие. Държавите-членки имат важна отговорност, особено в сферата на данъчната си политика, за да могат възможно най-скоро да превърнат този алтернативен и по-устойчив път в реалност: Колкото по-рано се предприемат действия, толкова по-лесно ще бъде постигането на целта за намаление на емисиите на CO₂. Схемите за облагане могат в допълнение да бъдат замислени като независещи от доходите, което накрая няма да бъде допълнителна тежест за потребителите, а по-скоро ще възнагради купувачите на коли с ниски емисии и ще таксува купуването на превозни средства с по-малка горивна ефективност.

3.2. Мерки, ориентирани към предлагането

Комисията ще следва своя интегриран подход с поглед към постигане на **целта на ЕС от 120 g CO₂/km до 2012**. Това може да бъде постигнато чрез комбинация от действия на ниво ЕС и на ниво държави-членки. Комисията ще предложи **законодателна рамка**, ако е възможно през 2007 г. и най-късно през 2008 г., с цел постигане на целта на ЕС от 120 g CO₂/km, като се фокусира върху задължителни намаления на емисиите на CO₂, за да постигне целта от **130 g CO₂/km за средностатистическата кола от новия автомобилен парк чрез подобрения в автомобилната технология**, и по-нататъшно намаление от 10 g CO₂/km, или неговия еквивалент, ако е технически необходимо, чрез други **технологични подобрения и чрез увеличена употреба на биогорива**, и по-конкретно:

- а) определяне на минималните изисквания за горивна ефективност на климатичните системи;
- б) задължителното монтиране на системи за прецизно наблюдение на налягането в гумите;
- в) определяне в ЕС на максимални граници на съпротивление на търкаляне на гумите, монтирани на пътническите леки автомобили и лекотоварните превозни средства;
- г) използването на индикатори за смяна на предавката, като се отчита степента, до която такива устройства се използват при шофиране в реални условия от потребителите
- д) подобрение на горивната ефективност при леките товарни автомобили (ванове) чрез постигане на цели от 175 g CO₂/km до 2012 г. и 160 g CO₂/km до 2015 г.;
- ж) Увеличено използване на биогорива, които имат максимален положителен ефект за околната среда.

Гореспоменатите мерки ще бъдат измерими, годни за мониторинг, годни за отчетност и няма да доведат до двойно отчитане на намаленията на CO₂.

Комисията дава своето съгласие за това, законодателната рамка за прилагане на целта за **средностатистическата кола от новия автомобилен парк**, да бъде съставена така, че да гарантира неутрални по отношение на конкурентноспособността, социално справедливи и устойчиви цели за намаление на емисиите, които ще бъдат еднакво справедливи за различните представители на европейската автомобилна индустрия и ще избягват всяко неоправдано изкривяване на конкуренцията между производителите на автомобили.

Законодателната рамка ще бъде **съвместима с общата цел да бъдат достигнати целите от Киото** и ще се базира върху **задълбочена оценка на въздействието**. Такава оценка на въздействието ще има за предмет ползите и разходите за различните варианти, в сравнение с действителната ситуация на средните стойности на емисиите на CO₂, като се взема в предвид най-съвременната налична технология за екологични подобрения в автомобилостроенето.

3.3. Мерки, ориентирани към търсене/поведение

Освен законодателната рамка, стратегията на Комисията за по-нататъшно намаление на емисиите на CO₂ трябва да окуражава **допълнителни усилия** от другите участници в пътния транспорт (например тежкотоварните автомобили и т.н.), от **държавите-членки** (обвързано с емисиите на CO₂ данъчно облагане и други фискални стимули, използването на възлагането на обществените поръчки, управлението на трафика, инфраструктурата и т.н.), и от **потребителите** (информиран избор когато купуват, отговорно поведение когато шофират).

3.3.1. Данъчно облагане²⁴

Данъчното облагане на леките автомобили е мощно средство да се повлияят решенията, които взимат потребителите при купуване. Облагането може да бъде диференцирано за да подкрепи навлизането на пазара на коли с висока горивна ефективност и ниски емисии на CO₂. Това може много да облекчи усилията на производителите на леки автомобили да изпълнят ангажиментите си като пусната такива превозни средства на пазара. Комисията направи предложение за директива на Съвета за облагането на пътните превозни средства²⁵, което в момента е на обсъждане в Съвета и Парламента. **Комисията насърчава отново държавите-членки да приемат това предложение възможно най-скоро и да адаптират политиките си на облагане на леките автомобили, така че да насърчат купуването на коли с висока горивна ефективност в целия ЕС и помогнат на производителите да се съобразят с идващата рамка за ефективност**, по този начин давайки своя принос за намаляване на емисиите на CO₂ от леките автомобили. Диференцираното облагане върху целия спектър леки автомобили на пазара, с цел постепенно да се даде стимул за преминаване

²⁴ За всички избирателни данъчни мерки, които могат да нарушат конкуренцията и да повлияят на търговията между държавите-членки, се изисква предварително известяване на Комисията за получаване на одобрение за държавна помощ.

²⁵ COM(2005) 261

към сравнително по-малко емитиращи леки автомобили, би било ефективен начин да се намалят разходите на производителите за постигане на съответствие.

Данъчните стимули²⁶ могат да са и мощно средство за насърчаване на по-чисти класове лекотоварни превозни средства на пазара. Такива стимули следва да са свързани с единна дефиниция за ЕС, прилагана в цялата Общност, за да се избегне фрагментиране на вътрешния пазар и да покрие всички подходящи емисии, като отчита, както замърсяването на въздуха, така и изискванията, свързани с емисиите на парников газ. За тази цел, **Екологично усилено лекотоварно превозно средство (LEEV) трябва да се дефинира**, като превозно средство, което едновременно отговаря на стойностните ограничения от следващия етап за замърсяващите емисии, както са определени от съответното законодателство, и остава под определено ниво на емисии на CO₂. Понастоящем, това ниво би следвало да е целта на Общността от 120 g CO₂/km. Определението за LEEV следва да е предмет на редовни прегледи, с цел да е фокусирано върху най-модерния сегмент на автомобилния парк от нови леки автомобили.

3.3.2. Потребителска информация

Комисията ще приеме през 2007 г. предложение за изменение, с цел подобрене ефикасността на Директива 1999/94/ЕО за свързаното с енергийната ефективност етикетиране. Това предложение наред с другото ще цели разширяване на обхвата на схемата за етикетиране на леките търговски превозни средства (N1), като хармонизира концепцията на етикета и като въвежда класове за енергийна ефективност, с цел по-добре да се повиши информираността на потребителите в момента на купуване на лек автомобил. Ще се обърне и внимание на определението за LEEV (виж 3.3.1) и на възможността за отбелязване върху етикета на годишните експлоатационни разходи и, когато е възможно, равнището на облагане на превозното средство като функция от емисиите му на CO₂ и консумацията му на гориво.

В допълнение на потребителската информация, начинът по който леките автомобили са предлагани на пазара също трябва да бъде адаптиран, така че да се фокусира по-малко върху динамичните характеристики на превозните средства. За да се гарантират равни условия, има нужда от координирани действия в целия отрасъл. Производителите на леки автомобили са поканени да се включат, преди средата на 2007 г., **в доброволно споразумение за единен за ЕС кодекс за добра практика по отношение предлагането на пазара на леки автомобили и рекламирането им**, целящо насърчаване на устойчиви потребителски модели.

3.3.3. Екологично шофиране

Много държави-членки вече насърчават екологичното шофиране чрез различни обучения и кампании за повишаване на съзнанието. Комисията поддържа разпространението на екологичното шофиране с различни проекти²⁷ и може да предвиди включване на изисквания за екологично шофиране при бъдещите ревизии на

²⁶ Този вид подход е добре установен за насърчаване на ранното навлизане на пазара на леки автомобили, които отговарят на бъдещите норми за замърсяване на въздуха – виж напр. Директива 98/69/ЕО и предложението за нов стандарт Euro 5 - COM(2005) 683.

²⁷ Виж напр. Ecodriven на http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm.

директивата за свидетелствата за управление²⁸. Екологичното шофиране обаче е вторична мярка, предмет на висока несигурност на резултатите, като се отчита действителния потенциал за намаляване на CO₂. Все пак, държавите-членки се подканят да продължат да насърчават екологичното шофиране, като по този начин повишат осъзнаването на промените, предизвикани в климата от използването на коли.

3.4. Дългосрочна перспектива

Накрая, с цел анализиране на възможността от **поставяне на по-амбициозни цели** отвъд настоящата цел на Общността от 120 g CO₂/km, още повече ще бъдат насърчавани изследователската и развойна дейност за разработване и демонстриране на напреднали технологии за намаляване на емисиите на CO₂. Европейският консултативен съвет за изследвания в областта на пътния транспорт (ERTRAC) бе създаден, за да се мобилизират всички заинтересовани страни, за да се разработи споделена от всички визия, и да се осигури навременно, координирано и ефикасно приложение на изследователските ресурси за посрещане на непрекъснатите предизвикателства на пътния транспорт и европейската конкурентоспособност. **Комисията ще поддържа изследователски усилия за постигане на изследователската цел на ERTRAC²⁹ за „Подобрения в ефективността на превозните средства, [които] ще дадат до 40 % намаление на емисиите на CO₂ от пътническите леки автомобили за автомобилния парк от нови превозни средства през 2020 г.“.** Това ще съответства на средна стойност от 95 g CO₂/km за автомобилния парк от нови леки автомобили.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ЕС трябва да намали зависимостта си от вносен нефт, да намали замърсяването на въздуха и да има водеща роля в борбата с изменението на климата. За да изпълни до 2012 г. поетите ангажименти и да продължи нататък, той трябва да намали емисиите на парников газ от всички сектори.

При непрекъснато растящи емисии, въпреки технологичния напредък, сектора на пътническия пътен транспорт заслужава особено внимание: необходими са мерки относно предлагането, така че показателите на транспортните системи непрекъснато да се подобряват, и по-специално тези на превозните средства, и мерки относно търсенето, да се насърчи преминаване към превозни средства с все по-малка консумация на гориво.

Въпреки че ще са необходими по-широки усилия, за да се превърне устойчивата мобилност в реалност, предложената обновена стратегия очертава набор от конкретни действия за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварни превозни средства. Комисията счита, че това трябва да се последва от прилагане на всички нива, така че да се създаде и ускори тенденцията към нови леки автомобили, които като цяло изпускат по-малко. Изпускането на шанса да се пристъпи към бързи действия бързо ще заличи

²⁸ Директива 91/439/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно свидетелствата за управление на превозно средство ОВ L 237, 24.8.1991 г., както е изменена.

²⁹ Виж Стратегически изследователски план на ERTRAC, декември 2004 г., достъпен на: <http://www.ertrac.org/publications.htm>

ефекта от вече постигнатото и ще изложи на риск, или ще направи по-скъпо постигането в близки срокове на целта на Общността от 120 g CO₂/km и на постигането на по-нататъшен напредък отвъд тази цел.

Следователно, Комисията ще предложи през 2007 г. или най-късно до средата на 2008 г. законодателна рамка на ЕС за намаление на емисиите на CO₂ от лекотоварни автомобили, с оглед достигане на целта на ЕС от 120 g CO₂/km до 2012 г. Тази рамка ще бъде придружена от задълбочена оценка на въздействието, отразяваща по-подробно степента, до която държавите-членки могат да улесняват спазването на задължителните цели от производителите на автомобили, чрез приемането на мерки за контрол на потреблението, по-специално в областта на данъчното облагане.

През 2010 г. Комисията ще прегледа състоянието на прилагането и на потенциала за по-нататъшни мерки за постигане повече от обявените цели на ЕС.