

Af Jørgen Henningsen

#### Forslag om nedbringelse af personbilers CO<sub>2</sub>-udslip/brændstofforbrug

I erkendelse af, at de eksisterende aftaler med den europæiske bilindustri ikke vil føre til de aftalte mål for CO<sub>2</sub>-udslip (brændstofforbrug) for 2008 planlægger Kommissionen at fremsætte forslag om "bindende" udslipnormer for CO<sub>2</sub>, i store træk på linie med, hvad der gælder for "konventionel forurening" (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOC, partikler).

En sådan strategi er teknisk kompliceret (forskellige biler har forskelligt brændstofforbrug ligesom forskellige personer har forskelligt kaloriebehov) og politisk kontroversiel. Et direktivforslag kan frygtes at tage lang tid før enighed, i værste fald ikke at komme igennem.

En alternativ strategi kunne være følgende:

Med udgangspunkt i den allerede vedtagne målsætning om 120 g CO<sub>2</sub>/km (svarer til godt 5 l benzin eller 4,5 l diesel pr. 100 km) beslutter medlemslandene at brændstofforbrug udover det der svarer til "målsætningsforbruget" (120 g CO<sub>2</sub>/km) afgiftbelægges med ekstra 1€ pr. liter (tallet kan naturligvis diskuteres).

For at undgå problemer med brændstof, der er forskelligt beskattet betales den ekstra brændstofafgift ved anskaffelsen af køretøjet, baseret på en forventet kørsel af bilen (f.eks. 200.000 km) over dens levetid.

På basis af de foreslåede tal vil en bil med et brændstofforbrug på 6 liter pr. 100 km i stedet for 5 liter pr. 100 km skulle betale en afgift på 2.000€ for det ekstra brændstofforbrug over de forventede 200.000 km.

Hvis forslaget udformes som en teknisk norm (120 g CO<sub>2</sub>/km) med mulighed for afvigelse mod betaling af en kompensation (levy, charge) vil det kunne vedtages med kvalificeret flertal.

En bestemmelse om at betalte afgifter skal anvendes til finansiering af CO<sub>2</sub> reduktioner andre steder, eventuelt i udviklingslande, vil understrege at der ikke er tale om skattelovgivning. Et afgiftsniveau som foreslået (svarende til ca. 500€ pr. ton CO<sub>2</sub>) vil betyde rig mulighed for overkompensation for CO<sub>2</sub>-udslip udover de 120 g/km.

Det foreslåede middel vil være et velegnet udgangspunkt for en bredere international strategi for begrænsning af bilernes olieforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip.

Metodens største fordel er formodentlig, at den giver bilproducenterne et klart incitament til at anvende energieffektiv teknologi, fordi den dertil svarende reduktion i brændstofforbrug betyder en reduktion i bilens salgspris. Den største barriere mod anvendelse af denne teknologi under det nuværende system er at bilkøbere åbenlyst prioriterer bilens pris højere end de fremtidige udgifter ved at køre i bilen.