ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 08.11.2001
COM(2001) 643 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

για την εφαρμογή της κοινοτικής στρατηγικής σχετικά με τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO2) από τα αυτοκίνητα
Δεύτερη ετήσια έκθεση για την αποτελεσματικότητα της στρατηγικής
(Έτος αναφοράς: 2000)

[SEC(2001) 1722]

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

για την εφαρμογή της κοινοτικής στρατηγικής σχετικά με τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO_2) από τα αυτοκίνητα
Δεύτερη ετήσια έκθεση για την αποτελεσματικότητα της στρατηγικής
(Έτος αναφοράς: 2000)

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO_2) από τα επιβατικά αυτοκίνητα και για τη βελτίωση της εξοικονόμησης καυσίμου[1] εγκρίθηκε από το Συμβούλιο το 1996[2]. Η εν λόγω στρατηγική αποσκοπεί στην επίτευξη ενός μέσου όρου ειδικών εκπομπών CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα της τάξεως των 120 gr CO_2/km έως το 2005 και έως το 2010 το αργότερο. Σημείο εκκίνησης για την παρακολούθηση της στρατηγικής είναι το 1995.

Η στρατηγική βασίζεται σε τρεις κύριους άξονες:

1. Δεσμεύσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας για βελτίωση της εξοικονόμησης καυσίμου, με σκοπό την επίτευξη ενός μέσου όρου ειδικών εκπομπών CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα της τάξεως των 140 gr CO_2/km έως το 2008/9[3].

2. Επισήμανση των αυτοκινήτων όσον αφορά την εξοικονόμηση καυσίμου[4], η οποία έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι οι πληροφορίες σχετικά με την εξοικονόμηση καυσίμου και τις εκπομπές CO_2 των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που διατίθενται προς πώληση ή χρηματοδοτική μίσθωση στην Κοινότητα, τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών, προκειμένου αυτοί να μπορούν να ενημερώνονται πριν κάνουν την επιλογή τους.

3. Προώθηση της αποδοτικότητας των καυσίμων των αυτοκινήτων μέσω φορολογικών μέτρων. Για το σκοπό αυτό, το Συμβούλιο για το περιβάλλον, το οποίο πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο του 1999[5] τόνισε εκ νέου την ανάγκη να μελετηθεί η δυνατότητα καθιέρωσης ενός πλαισίου αναφοράς για φορολογικά κίνητρα.

Οι εν λόγω άξονες συμπληρώνονται από ερευνητικές δραστηριότητες.

---

1 COM (95) 689 τελικό

2 Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 25.6.1996

3 Επιπλέον οι ενώσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας θα αξιολογήσουν κατά το 2003/4 τη δυνατότητα περαιτέρω βελτίωσης της αποδοτικότητας των καυσίμων με σκοπό να φτάσουν γρηγορότερα στο στόχο των 120 gCO_2/km έως το 2012.

4 Οδηγία 1999/94/ΕΚ για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων.

5 Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 06.10.1999

Το Συμβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση σχετικά με την αποτελεσματικότητα της στρατηγικής κατά τακτά διαστήματα[6]. Προκειμένου να καθιερώσει μια διεξοδική και απολύτως διαφανή παρακολούθηση, η Επιτροπή υποβάλλει εκθέσεις σε ετήσια βάση, ανταποκρινόμενη ταυτόχρονα στα αιτήματα σχετικά με την υποβολή εκθέσεων που διατύπωσε το Συμβούλιο[7]. Ενημερώνεται επίσης το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Η εν λόγω πρώτη έκθεση[8] για την περίοδο αναφοράς 1995 έως 1999 καλύπτει κυρίως την πρόοδο που πραγματοποιήθηκε όσον αφορά τις δεσμεύσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η παρούσα δεύτερη έκθεση πραγματεύεται επίσης τις άλλες πτυχές της στρατηγικής με περισσότερες λεπτομέρειες, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων που καθορίζονται στην οδηγία 1999/94/ΕΚ και στην απόφαση 1753/2000/ΕΚ[9], ειδικότερα ως απάντηση στις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων όπως ορίζονται στο άρθρο 9 της απόφασης.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι μια τέτοια πάγια υποβολή εκθέσεων θα επιτρέψει σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να παρακολουθήσουν την υλοποίηση της κοινοτικής στρατηγικής με τον πλέον αποδοτικό τρόπο[10].

II. ΠΡΟΟΔΟΣ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΕΠΙΤΕΥΧΘΕΙ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Οι δεσμεύσεις ανελήφθησαν από τις ευρωπαϊκές (*Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτου – ACEA*[11]) [12], τις ιαπωνικές (*Ιαπωνική Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτου - JAMA*[13]) και τις κορεατικές (*Κορεατική Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτου - KAMA*[14]) αυτοκινητοβιομηχανίες[15]. Η Επιτροπή αναγνώρισε τις υποχρεώσεις που ανελήφθησαν με τις δεσμεύσεις[16]. Οι τρεις δεσμεύσεις συνιστούν ισοδύναμες προσπάθειες με τα ακόλουθα κύρια χαρακτηριστικά:

1. Ο στόχος για τις εκπομπές CO_2: Όλες οι δεσμεύσεις περιλαμβάνουν τον ίδιο ποσοτικοποιημένο στόχο για τον μέσο όρο ειδικών εκπομπών CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που πωλούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ήτοι 140 gr CO_2/km (πρέπει να επιτευχθεί έως το 2009 από την JAMA και την KAMA και έως το 2008 από την ACEA).

---

6 Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 25.06.1996

7 Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 06.10.1998 και της 06.10.1999

8 COM(2000)615 τελικό της 04.10.2000

9 Απόφαση 1753/2000/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την καθιέρωση προγράμματος παρακολούθησης του μέσου όρου ειδικών εκπομπών CO_2 από τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα.

10 Πληροφορίες σχετικά με την κοινοτική στρατηγική διατίθενται επίσης στην ιστοθέση: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

11 Ευρωπαίοι κατασκευαστές αυτοκινήτου της ACEA: BMW AG, DaimlerChrysler AG, Fiat S.p.A., Ford of Europe Inc., General Motors Europe AG, Dr. Ing. H.c.F. Porsche AG, PSA Peugeot Citroën, Renault SA, Volkswagen AG, AB Volvo

12 COM (98) 495 τελικό

13 Ιάπωνες κατασκευαστές αυτοκινήτου της JAMA: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota

14 Κορεάτες κατασκευαστές αυτοκινήτου της KAMA: Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation

15 COM (99) 446 τελικό

16 Συστάσεις 1999/125/ΕΚ· 2000/303/ΕΚ και 2000/304/ΕΚ

2. Τα μέσα επίτευξης: η ACEA, η JAMA και η KAMA δεσμεύονται στην επίτευξη του στόχου για το CO_2, κυρίως μέσω τεχνολογικών εξελίξεων και σχετικών αλλαγών στην αγορά.

Επιπλέον, έχει προβλεφθεί ένα "κατ' εκτίμηση εύρος στόχων" για το μέσο όρο εκπομπών CO_2 από τα καινούργια αυτοκίνητα για το 2003/2004[17].

Επιπλέον η JAMA και η KAMA ανέλαβαν τη δέσμευση να εισάγουν στην αγορά της ΕΕ, το αργότερο έως το 2000, μοντέλα τα οποία εκπέμπουν 120 gr CO_2/km ή λιγότερο· η KAMA θα το πραγματοποιήσει το συντομότερο δυνατόν.

Οι συμφωνίες υπόκεινται σε ένα πλήρες, διαφανές και δίκαιο πρόγραμμα παρακολούθησης. Για το σκοπό αυτό κάθε χρόνο εκπονούνται "κοινές εκθέσεις" της Επιτροπής και κάθε μιας ένωσης κατασκευαστών. Οι εν λόγω κοινές εκθέσεις συνομολογούνται μεταξύ των μερών και προσαρτώνται στην ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (βλέπε παραρτήματα). Οι ίδιες οι ενώσεις έχουν έως αυτή τη στιγμή παράσχει τα βασικά δεδομένα. Οι πηγές δεδομένων των ενώσεων μπορούν να θεωρηθούν εξαιρετικά αξιόπιστες και χρησιμοποιήθηκαν διότι το επίσημο σύστημα παρακολούθησης εκπομπών CO_2 της ΕΕ δεν θα είναι λειτουργικό πριν από το 2001-2002. Από τη στιγμή που θα είναι διαθέσιμο, το εν λόγω σύστημα θα επιτρέψει να χρησιμοποιηθούν τα επίσημα δεδομένα για τις εκπομπές[18].

Τα κυριότερα πορίσματα για την περίοδο αναφοράς 1995 – 2000 είναι:

- Όλες οι ενώσεις μείωσαν περαιτέρω τον μέσο όρο ειδικών εκπομπών CO_2 των αυτοκινήτων τους που πωλήθηκαν στην αγορά της ΕΕ κατά το έτος 2000. Η ACEA και η JAMA πέτυχαν το 2000 τα υψηλότερα ποσοστά μείωσης έως τώρα: η ACEA πέτυχε μείωση της τάξεως του 2,9% και η JAMA της τάξεως του 2,4%. Η KAMA πέτυχε μείωση της τάξεως του 1,5 %. Η βελτίωση της αποδοτικότητας των καυσίμων των ντιζελοκίνητων επιβατικών αυτοκινήτων είναι σημαντικά μεγαλύτερη από αυτή των βενζινοκίνητων οχημάτων (βλ. Πίνακα 1). Για την KAMA και τη JAMA ο μέσος όρος εκπομπών CO_2 των ντιζελοκίνητων οχημάτων παραμένει σημαντικά υψηλότερος από ό,τι αυτός των βενζινοκίνητων οχημάτων διότι οι ντιζελοκινητήρες χρησιμοποιούνται κυρίως στα βαρύτερα οχήματα.

---

17 Για την ACEA τα 165 – 170 g CO_2/km για το 2003· για την JAMA τα 165 – 175 g CO_2 /km για το 2003·για την KAMA τα 165 – 170 g CO_2/km για το 2004. Αυτό το ενδιάμεσο εύρος στόχων είναι ενδεικτικό και δεν αποτελεί κανενός είδους δέσμευση.

18 Το άρθρο 8 της απόφασης 1753/2000/ΕΚ απαιτεί τα κοινοτικά συστήματα παρακολούθησης να χρησιμεύσουν, από το 2003 και μετέπειτα, ως βάση για τις εθελούσιες υποχρεώσεις που συνομολογήθηκαν μεταξύ της Επιτροπής και της αυτοκινητοβιομηχανίας.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Change: 1995-2000 (%)
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	
Gasoline	**188**	**186**	**183**	**182**	**180**	**177**	**-5.9%**
Diesel	**176**	**174**	**172**	**167**	**161**	**157**	**-10.8%**
All fuels (1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**-8.6%**

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Change: 1995-2000 (%)
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	
Gasoline	**191**	**187**	**184**	**184**	**181**	**177**	**-7.3%**
Diesel	**239**	**238**	**222**	**221**	**221**	**213**	**-10.9%**
All fuels (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**-6.6%**

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Change: 1995-2000 (%)
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	
Gasoline	**195**	**197**	**201**	**198**	**189**	**185**	**-5.1%**
Diesel	**309**	**274**	**246**	**248**	**253**	**245**	**-20.7%**
All fuels (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**-3.0%**

EU-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Change: 1995-2000 (%)
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	
Gasoline	**189**	**186**	**184**	**182**	**180**	**178**	**-5.8%**
Diesel	**179**	**178**	**175**	**171**	**165**	**163**	**-8.9%**
All fuels (1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**-7.5%**

(1) Gasoline and diesel-fuelled vehicles only, other fuels and statistically not identified vehicles are not expected to affect these averages significantly.
(2) New passenger cars put on the EU market by manufacturers not covered by the Commitment would not influence the EU average significantly.
(3)The figures are not corrected for the change in the change in driving cycle being introduced over the period 2000 to 2002 for M1 vehicles. Based on a study of TNO the Commission service estimates that the test cycle change would lower the average by 0.7%; this would correspond to 1,2 gCO_2/km for the EU-15, all fuels ,if all passenger cars were tested according to the new procedure.
gasoline = βενζίνη
diesel = ντίζελ
all fuels = όλα τα καύσιμα
change: 1995-2000 = διαφορά για την περίοδο 1995-2000

(1) Μόνο για τα βενζινοκίνητα και τα ντιζελοκίνητα οχήματα· τα άλλα καύσιμα και τα στατιστικώς μη εντοπισμένα οχήματα δεν αναμένεται να επηρεάσουν σημαντικά τους εν λόγω μέσους όρους.
(2) Τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ από τους κατασκευαστές, οι οποίοι δεν καλύπτονται από την δέσμευση, δεν επηρεάζουν σημαντικά τον μέσο όρο της ΕΕ.
(3) Τα στοιχεία δεν έχουν διορθωθεί ώστε να ληφθεί υπόψη η αλλαγή που έχει εισαχθεί στον δοκιμαστικό κύκλο οδήγησης για την περίοδο 2000-2002 όσον αφορά τα οχήματα M1. Με βάση μια μελέτη του TNO οι υπηρεσίες της Επιτροπής υπολογίζουν ότι η αλλαγή στον δοκιμαστικό κύκλο οδήγησης θα μειώσει τον μέσο όρο κατά 0,7%· αυτό αντιστοιχεί σε 1,2 gCO_2/km για τις δεκαπέντε χώρες της ΕΕ (όλα τα καύσιμα), εάν όλα τα επιβατικά αυτοκίνητα υποβληθούν σε δοκιμές βάσει της νέας διαδικασίας.

Πίνακας 1: Μέσος όρος ειδικών εκπομπών CO_2 για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ανά τύπο καυσίμου, για κάθε ένωση κατασκευαστών και για την Ευρωπαϊκή Ένωση

- Η ACEA είχε ήδη επιτύχει έως το έτος 2000 το ανώτατο όριο του εύρους των ενδιάμεσων στόχων για το 2003 που είναι τα 165 έως 170 gCO_2/km. Σε πανευρωπαϊκή κλίμακα, η ACEA μείωσε τον μέσο όρο των εκπομπών CO_2 του νέου στόλου των αυτοκινήτων της σε 169 gCO_2/km το 2000, από 174 gCO_2/km το 1999 και 185 gCO_2/km το 1995. Για την περίοδο 1995-2000, η ACEA περιέκοψε τον μέσο όρο εκπομπών CO_2 από τα καινούργια της αυτοκίνητα κατά 8,6%, με αύξουσα πτωτική τάση. Από το 1995, κατά μέσο όρο, οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές μείωσαν τις εκπομπές CO_2 κατά 1,7% ετησίως.[19]

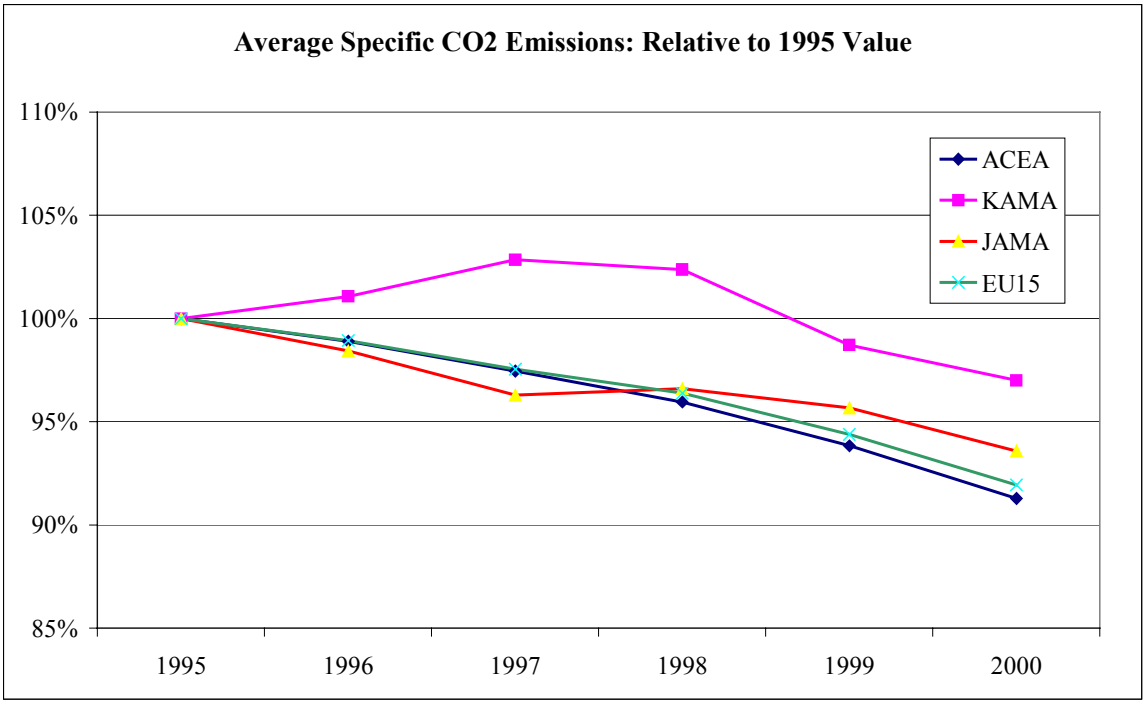
- Οι ειδικές εκπομπές CO_2 (g/km) από τα οχήματα της JAMA έχουν μειωθεί κατά μέσο όρο 1,3% ετησίως και έπεσαν από 196 gCO_2/km το 1995 σε 183 gCO_2/km το 2000, επιτυγχάνοντας μείωση της τάξεως του 6,6% εν συγκρίσει με το 1995. Για όλη την

[19] Η εν λόγω τιμή αποτελεί απλό αριθμητικό μέσο όρο και σε όλο το κείμενο χρησιμοποιούνται απλοί αρθμητικοί μέσοι όροι.

περίοδο αναφοράς 1995-2000, ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών σημειώνει συνεχή πτωτική τάση.

- Για όλη την περίοδο αναφοράς 1995-2000, ο μέσος όρος των ειδικών εκπομ[20]πών CO_2 των επιβατικών αυτοκινήτων που πωλήθηκαν από την ΚΑΜΑ σημείωσε μέτρια μείωση από 197 gCO_2/km σε 191 gCO_2/km. Αυτό αποτελεί πτώση περίπου κατά 3,0% για όλη την περίοδο αναφοράς, η οποία ιδοδυναμεί με μείωση 0,6% ετησίως.

Οι τάσεις του μέσου όρου των ειδικών εκπομπών CO2 των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων για κάθε ένωση κατασκευαστών και για την Ευρωπαϊκή Ένωση παρουσιάζονται στο Σχήμα 1.



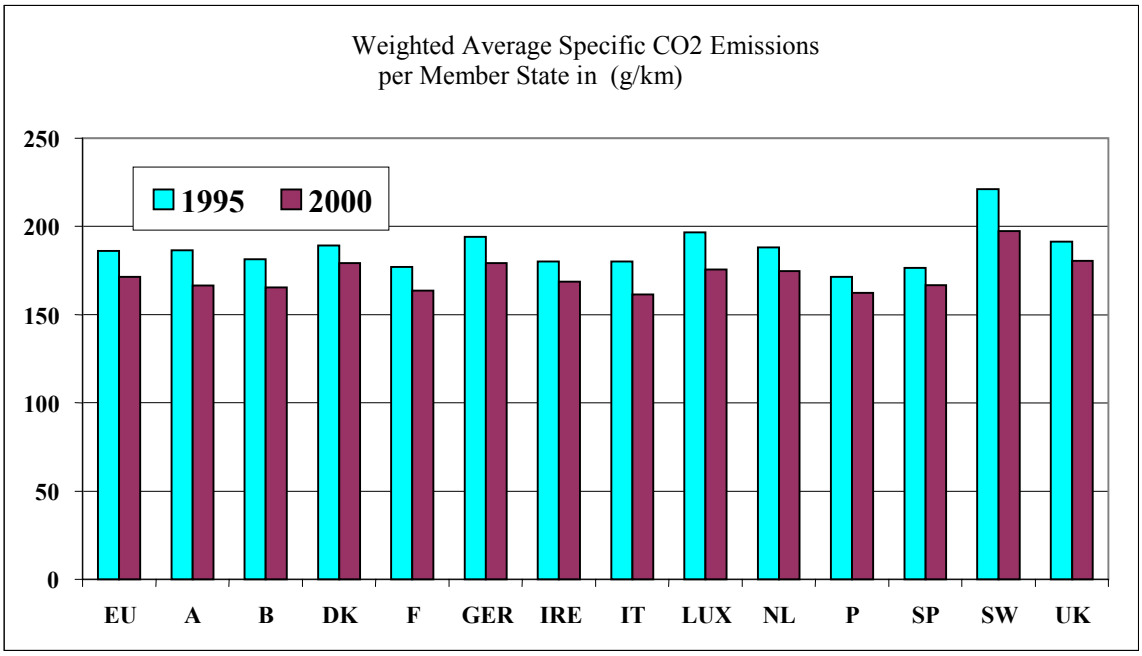
Σχήμα 1: Μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO2 των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων όσον αφορά το 1995, για κάθε ένωση κατασκευαστών και για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Εάν υποτεθεί ότι η JAMA και η ΚΑΜΑ θα συνεχίσουν να εφαρμόζουν το μέσο ετήσιο ποσοστό μείωσης εντός του ιδίου εύρους όπως και κατά το έτος 2000, η JAMA θα επιτύχει το επιδιωκόμενο ενδιάμεσο ποσοστό, όμως η ΚΑΜΑ θα είναι κατά πολύ άνω του επιδιωκόμενου ποσοστού. Η Επιτροπή ελπίζει ότι η ΚΑΜΑ θα αυξήσει σημαντικά τις προσπάθειές της και θα επιτύχει το στόχο κατά τα προσεχή έτη.

Κατά το έτος 2000 ο μέσος όρος των εκπομπών CO_2 των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων μειώθηκε επίσης σε όλα τα κράτη μέλη (βλ. Σχήμα 1). Εντούτοις, πρέπει να σημειωθεί ότι σε ορισμένα κράτη μέλη οι ειδικές εκπομπές CO_2 των οχημάτων ορισμένων ενώσεων κατασκευαστών αυξήθηκαν, π.χ. στην Πορτογαλία (για την ΚΑΜΑ και τη JAMA), στην Ισπανία (για τη JAMA) και στη Γαλλία και τη Γερμανία (για την ΚΑΜΑ). Αυτό καθόλου δεν έρχεται σε αντίθεση με τις δεσμεύσεις, αλλά καταδεικνύει ότι οι τάσεις όσον

[20] Η πτώση από 197 gCO_2/km σε 191 gCO_2/km ισοδυναμεί με μείωση 3,2%· η διαφορά προέρχεται από τη στρογγυλοποίηση.

αφορά τις επιμέρους ενώσεις μπορεί να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ κρατών μελών.



Σχήμα 2: Μέσος όρος ειδικών εκπομπών CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στην ΕΕ και στα κράτη μέλη το 1995 και το 2000 (σταθμισμένοι μέσοι όροι που βασίζονται σε στοιχεία για ντιζελοκίνητα και βενζινοκίνητα οχήματα, τα οποία διαβιβάστηκαν από τις τρεις ενώσεις κατασκευαστών)[21]

Προκειμένου να επιτευχθεί ο τελικός στόχος των 140 gr CO_2/km είναι αναγκαίες επιπλέον προσπάθειες και χρειάζεται να κρατηθεί σε υψηλότερο επίπεδο το ετήσιο ποσοστό μείωσης (κατά μέσο όρο το ποσοστό μείωσης πρέπει να είναι 2% κατ' έτος, επί του συνόλου της περιόδου παρακολούθησης· για την περίοδο 1995-2000 η ACEA έχει πετύχει μέσο όρο περίπου 1,7% κατ' έτος, η JAMA 1,3 % κατ' έτος και η KAMA 0,6 % κατ' έτος). Εντούτοις, μετά από τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν οι ενώσεις, προβλέπεται να αυξήσουν τα ποσοστά μείωσης CO_2 συν τω χρόνω.

Όλες οι ενώσεις δήλωσαν στις δεσμεύσεις τους ότι θα πετύχουν τον τελικό στόχο, κυρίως μέσω τεχνολογικών εξελίξεων και αλλαγών στην αγορά που συνδέονται με τις εν λόγω εξελίξεις. Οι τεχνολογικές εξελίξεις συνέβαλαν στις μειώσεις που έχουν επιτευχθεί έως τώρα (κυρίως μέσω της εισαγωγής του ντιζελοκινητήρα άμεσης έγχυσης υψηλής ταχύτητας (HDI) και σε μικρότερο βαθμό μέσω της εισαγωγής του βενζινοκινητήρα άμεσης έγχυσης (GDI), στη Συνεχώς Μεταβαλλόμενη Μετάδοση, στα "αυτοκίνητα μίνι"), καθώς επίσης και σε άλλα μέτρα και επιτεύγματα.[22]

Επιπλέον, η ACEA και – σε μικρότερο βαθμό – η JAMA εισήγαγαν επιβατικά αυτοκίνητα τα οποία εκπέμπουν λιγότερο από 120 gCO_2/km. Ενεργώντας με αυτόν τον τρόπο, αμφότερες οι ενώσεις τηρούν ένα σημαντικό στοιχείο των δεσμεύσεών τους. Η KAMA δεν έχει ακόμη

---

21 Η ΕΕ δεν περιλαμβάνει στοιχεία για την Ελλάδα και τη Φινλανδία, δεδομένου ότι έχει στη διάθεσή της ανεπαρκή στοιχεία.

22 Οι τρεις "κοινές εκθέσεις" δεν εξετάζουν το θέμα των μέτρων που ελήφθησαν λεπτομερώς, δεδομένου ότι το συγκεκριμένο θέμα θα μελετηθεί με περισσότερες λεπτομέρειες στο πλαίσιο της εφαρμογής της απόφασης 1753/2000/ΕΚ. Η εν λόγω απόφαση απαιτεί από την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έως το 2003-2004 και το 2008-2009, σχετικά με τη μείωση που έχει επιτευχθεί μέσω τεχνικών και άλλων μέτρων.

εισάγει τέτοια μοντέλα στην αγορά, αλλά δεσμεύτηκε να το κάνει το συντομότερο δυνατόν. Αυτή τη στιγμή ο καταναλωτής μπορεί να επιλέξει μεταξύ περισσοτέρων από 22 τέτοιων μοντέλων.

Όλες οι ενώσεις αύξησαν το μερίδιο των ντιζελοκίνητων οχημάτων των στόλων τους κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση (βλέπε πίνακα 2).

Gasoline share=μερίδιο βενζίνης
Diesel share=μερίδιο ντίζελ
Total number of PC=συνολικός αριθμός επιβατικών αυτοκινήτων
Change=διαφορά

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Change 1995-2000 (%) (2)
Gasoline share	73.4%	72.9%	73.1%	70.3%	65.8%	60.9%	-12.5%
Diesel share	24.0%	24.3%	24.3%	27.0%	31.0%	35.8%	11.8%
Total number of PC	10,241,651	10,811,011	11,226,009	11,935,533	12,518,260	12,217,744	19.3%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Change 1995-2000 (%) (2)
Gasoline share	82.1%	82.1%	83.2%	81.6%	80.4%	80.8%	-1.3%
Diesel share	9.5%	10.4%	11.2%	13.1%	14.9%	16.5%	6.9%
Total number of PC	1,233,975	1,342,144	1,510,818	1,666,816	1,716,048	1,667,987	35.2%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Change 1995-2000 (%) (2)
Gasoline share	87.9%	87.6%	89.2%	85.9%	81.9%	80.9%	-7.0%
Diesel share	1.6%	1.8%	2.3%	6.1%	7.4%	8.3%	6.7%
Total number of PC	169,060	236,454	275,453	373,230	463,724	491,244	190.6%

EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Change 1995-2000 (%) (2)
Gasoline share	74.5%	74.2%	74.6%	72.1%	68.0%	63.9%	-10.6%
Diesel share	22.2%	22.4%	22.3%	24.7%	28.4%	32.6%	10.5%
Total number of PC (3)	11,644,686	12,389,609	13,012,280	13,975,579	14,698,032	14,376,975	23.5%

(1) New passenger cars put on the EU market by manufacturers that are not covered by the commitment do not effect the numbers significantly.
(2) The change over the period 1995 to 2000 for gasoline and diesel driven cars represents the change in the absolute share of each fuel type of total registrations. The change for total cars is the growth or drop in absolute new registrations. The change in total cars represents the growth in the EU-15 new registrations over the period.
(3) Totals include statistically unidentified vehicles and vehicles using 'other fuel' types.

(1)) Τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ από κατασκευαστές, οι οποίοι δεν έχουν αναλάβει δέσμευση, δεν επηρεάζουν σημαντικά τους αριθμούς.
(2) Η διαφορά για την περίοδο 1995-2000 για τα βενζινοκίνητα και τα ντιζελοκίνητα αυτοκίνητα αντιπροσωπεύει τη διαφορά του απόλυτου μεριδίου κάθε τύπου καυσίμου επί του συνόλου των ταξινομήσεων. Η διαφορά για τον συνολικό αριθμό αυτοκινήτων αντιπροσωπεύει την αύξηση ή την πτώση ως προς τον απόλυτο αριθμό των νέων ταξινομήσεων. Η διαφορά για τον συνολικό αριθμό αυτοκινήτων αντιπροσωπεύει την αύξηση των νέων ταξινομήσεων στην ΕΕ κατά την εν λόγω περίοδο.
(3) Τα σύνολα περιλαμβάνουν οχήματα που δεν προσδιορίζονται στις στατιστικές και οχήματα που χρησιμοποιούν «άλλους τύπους» καυσίμου.

Πίνακας 2: Τάσεις όσον αφορά τη σύνθεση του στόλου των οχημάτων κάθε ένωσης κατασκευαστών και της ΕΕ

Η αύξηση του μεριδίου του ντίζελ είχε προβλεφθεί βραχυπρόθεσμα. Εντούτοις, αναμένεται ότι αυτή η τάση θα ανατραπεί μακροπρόθεσμα με την εισαγωγή της τεχνολογίας των βενζινοκινητήρων άμεσης έγχυσης. Μολαταύτα, η τάση αύξησης του αριθμού των καινούργιων ντιζελοκίνητων οχημάτων που ταξινομούνται ενδεχομένως εγείρει ανησυχίες σχετικά με τις εκπομπές σωματιδίων.[23]

---

[23] Τον Δεκέμβριο του 2000 το Συμβούλιο κάλεσε την Επιτροπή *"....να καταβάλει συνεχείς προσπάθειες ώστε να μειώσει σημαντικά τις εκπομπές σωματιδίων νανομετρικών διαστάσεων, και ειδικότερα να επινοήσει νέα διαδικασία μέτρησης για τα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα, τα ελαφρού τύπου οχήματα και τα βαρέος τύπου οχήματα, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα πρόσφατων μελετών σχετικά με τις επιπτώσεις στην υγεία των εκπομπών σωματιδίων νανομετρικών διαστάσεων..."*. Συμπέρασμα του Συμβουλίου της 18/19.12.2000.

Όσον αφορά τις προϋποθέσεις επί των οποίων στηρίζονται οι δεσμεύσεις, οι ενώσεις επέστησαν την προσοχή σε φορολογικά και άλλα κανονιστικά μέτρα.

- Όσον αφορά τα φορολογικά μέτρα, μια ένωση εξέφρασε την ανησυχία της σχετικά με τα φορολογικά μέτρα που ισχύουν σε πολλές χώρες (π.χ. Κάτω Χώρες, Ηνωμένο Βασίλειο) τα οποία – κατά την άποψή της – ποινικοποιούν τα αυτοκίνητα που κινούνται με ντίζελ.

- Οι ενώσεις δίνουν έμφαση στο θέμα της διαθεσιμότητας κατάλληλων καυσίμων. Από αυτή την άποψη, είναι γνωστό ότι η αυτοκινητοβιομηχανία δίνει μεγάλη σημασία στη διαθεσιμότητα καυσίμου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο[24]. Η Επιτροπή προώθησε πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 98/70 προκειμένου να μειωθεί η περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο[25].

- Η αυτοκινητοβιομηχανία εξακολουθεί να τονίζει ότι η οδηγία για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (End-of-Life Vehicles - ELV)[26] θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην κατανάλωση καυσίμων των αυτοκινήτων, δεδομένου ότι, κατά τη γνώμη της, μπορεί να περιορίσει την χρήση ορισμένων ελαφρών υλικών και τεχνολογιών. Η Επιτροπή δεν αναμένει επιπτώσεις της οδηγίας ELV στη δέσμευση για τη μείωση του CO_2, ούτε σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις στην οικονομική κατάσταση της αυτοκινητοβιομηχανίας.

- Η ΚΑΜΑ εξακολουθεί να εφιστά ιδιαίτερη προσοχή στην εν εξελίξει διαδικασία αναδιάρθρωσης, στις συνεπαγόμενες περικοπές του προϋπολογισμού και στη μείωση του τεχνικού και επιστημονικού προσωπικού, η οποία έχει αρνητικές επιπτώσεις στις δυνατότητες της ΚΑΜΑ να αναπτύξει τις απαραίτητες νέες τεχνολογίες για τη μείωση του CO_2 και να εισάγει νέα μοντέλα στην αγορά της ΕΕ. Ειδικότερα, η ΚΑΜΑ εξέφρασε τη μεγάλη της ανησυχία για την εξαιρετικά αργοπορημένη αναδιάρθρωση ορισμένων εταιρειών μελών της ΚΑΜΑ και την πιθανή της επίπτωση στη συνολική μείωση των εκπομπών CO_2. Εντούτοις, οι οικονομικές προοπτικές της κορεατικής αυτοκινητοβιομηχανίας είναι τώρα περισσότερο ευοίωνες, δεδομένου ότι η κορεατική οικονομία ανακάμπτει ταχέως και η αναδιάρθρωση της βιομηχανίας είναι πιθανόν να διευκολύνει την αύξηση της ανταγωνιστικότητας. Η ΚΑΜΑ τονίζει ότι πρόκειται μόνο για την πρώτη πλήρη περίοδο αναφοράς μετά την δέσμευσή της και ότι ως εκ τούτου τα σημαντικά αποτελέσματα θα φανούν αργότερα, ειδικότερα διότι αρχικά βρισκόταν σε αρκετή απόσταση, από τεχνολογική άποψη, πίσω από την ACEA και τη JAMA.

---

24 Οι ενώσεις ανέλαβαν τις δεσμεύσεις τους βάσει των απαιτήσεων για την ποιότητα των καυσίμων που ορίζονται στην οδηγία 98/70/ΕΟΚ, παρόλο που αναμένουν ότι μελλοντικά θα διατεθεί καλύτερη ποιότητα καυσίμων στην αγορά. Από αυτή την άποψη, οι ενώσεις περίμεναν ότι θα διατεθούν στο σύνολο της αγοράς της ΕΕ κατά το 2000 ορισμένοι τύποι βενζίνης (όπως π.χ. η Super-Plus 98 οκτανίων) και το «ντίζελ+» με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 30 ppm, σε επαρκή όγκο και γεωγραφική κάλυψη·το 2005 αναμένεται πλήρης διαθεσιμότητα καυσίμων στο σύνολο της αγοράς της ΕΕ τα οποία πληρούν τις κάτωθι προϋποθέσεις: βενζίνη με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 30 ppm και μέγιστη περιεκτικότητα σε αρωματικούς υδρογονάνθρακες 30% και ντίζελ με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 30 ppm και ελάχιστο αριθμό κετανίων 58.

25 Βλέπε COM(2001) 241 τελικό της 11.5.2001. Σε σχέση με τις επιπτώσεις της εν λόγω πρότασης στις δεσμεύσεις, η Επιτροπή εξήγησε ότι *"...Το αποτέλεσμα των καυσίμων αυτών σε σχέση με την επίτευξη του στόχου των 140 g CO2 /km θα ληφθεί, επομένως, υπόψη στον κοινό μηχανισμό παρακολούθησης. Η προώθηση της εισαγωγής στην αγορά καυσίμων μηδενικού θείου βάσει της παρούσας οδηγίας, θα παράσχει επίσης τη βάση στην Επιτροπή να διερευνήσει μαζί με τους κατασκευαστές αυτοκινήτων τη δυνατότητα ανάληψης πρόσθετων δεσμεύσεων για την επίτευξη του κοινοτικού στόχου των 120 g/km μέσων εκπομπών CO2 από τον νέο στόλο αυτοκινήτων, όταν, το 2003, επανεξεταστούν οι τρέχουσες περιβαλλοντικές δεσμεύσεις με τους κατασκευαστές αυτοκινήτων..."*.

26 Οδηγία 2000/53/ΕΚ

III. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ 1753/2000/ΕΚ

Η επονομαζόμενη απόφαση "Παρακολούθηση" τέθηκε σε ισχύ στις 30 Αυγούστου 2000. Τα δεδομένα που έχουν συλλεχθεί δυνάμει της εν λόγω απόφασης θα χρησιμοποιηθούν από τις υπηρεσίες της Επιτροπής προκειμένου να παρακολουθήσουν τις εθελούσιες υποχρεώσεις μείωσης των εκπομπών CO_2 από τα μηχανοκίνητα οχήματα που συνομολογήθηκαν μεταξύ της Επιτροπής και της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της απόφασης, απαιτείται από τα κράτη μέλη να διορίσουν την αρμόδια αρχή για τη συλλογή και την κοινοποίηση των πληροφοριών που απαιτούνται για την παρακολούθηση. Σύμφωνα με το άρθρο 6 της απόφασης, τα κράτη μέλη οφείλουν να υποβάλουν έκθεση στην Επιτροπή για τον τρόπο με τον οποίο προτίθενται να εφαρμόσουν τις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας. Και οι δύο ενέργειες πρέπει να ολοκληρωθούν πριν από τις 2 Μαρτίου 2001. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 4 της απόφασης, τα κράτη μέλη θα διαβιβάσουν τα δεδομένα για τις ειδικές εκπομπές CO_2 των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2001.

Έως τα τέλη Σεπτεμβρίου 2001 οκτώ κράτη μέλη είχαν ανταποκριθεί στην απαίτηση του άρθρου 5 και (εν μέρει) του άρθρου 6, και επτά κράτη μέλη είχαν ανταποκριθεί στην απαίτηση του άρθρου 4. Τα ακόλουθα κράτη μέλη δεν είχαν διαβιβάσει δεδομένα: Αυστρία, Βέλγιο, Ελλάδα, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο, Πορτογαλία, Ισπανία και Σουηδία. Η Επιτροπή μελετά την έναρξη επίσημων διαδικασιών λόγω παράβασης τον Οκτώβριο 2001. Ως αποτέλεσμα της μη διαθεσιμότητας δεδομένων και του γεγονότος ότι ορισμένα κράτη μέλη έχουν διαβιβάσει δεδομένα για την περίοδο μετά τον Αύγουστο 2000 και όχι για ολόκληρο το ημερολογιακό έτος, τα δεδομένα δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για το έτος παρακολούθησης 2000. Η Επιτροπή δρομολόγησε μελέτη προκειμένου να βελτιωθεί η διαβίβαση δεδομένων και να προσδιοριστούν ενδεχόμενα προβλήματα ασυνέπειας κατά τη διαβίβαση δεδομένων.

IV. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 1999/94/ΕΚ

Η επονομαζόμενη οδηγία "Ετικέτα Οικονομίας Καυσίμου" εκδόθηκε στις 13 Δεκεμβρίου 1999 και η εφαρμογή της από τα κράτη μέλη απαιτείται έως τις 18 Ιανουαρίου 2001. Στα τέλη Σεπτεμβρίου 2001, επτά κράτη μέλη ενημέρωσαν την Επιτροπή σχετικά με τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο. Τα κάτωθι κράτη μέλη δεν έχουν μεταφέρει ακόμη την οδηγία: Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιταλία, Πορτογαλία, Ισπανία και Ηνωμένο Βασίλειο. Η Επιτροπή έχει διαβιβάσει "αιτιολογημένη γνώμη" στα περισσότερα από αυτά τα κράτη μέλη.

Τον Αύγουστο 2001, η Επιτροπή δημοσίευσε την απόφασή της σχετικά με τη μορφή της έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 9. Η μορφή εκπονήθηκε από κοινού με τα κράτη μέλη στο πλαίσιο επιτροπής που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 10 της οδηγίας[27].

Οι υπηρεσίες της Επιτροπή αναγκάστηκαν να παραιτηθούν από την πρόθεσή τους να δημιουργήσουν ιστοθέση της ΕΕ στο Διαδίκτυο όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές CO_2 από τα επιβατικά αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στην αγορά της ΕΕ. Μόνο κατασκευαστές αυτοκινήτων μπορούν να παράσχουν αξιόπιστα και συνεπή δεδομένα για μια τέτοια ιστοθέση στο Διαδίκτυο. Όμως οι περισσότεροι εξ αυτών προτίμησαν να συνεργαστούν σε εθνικό επίπεδο και δεν έκριναν πως μια κοινοτική ιστοθέση στο Διαδίκτυο

---

[27] Απόφαση της Επιτροπής C2001/1883 της 10.8.2001

θα προσέδιδε κάποια προστιθέμενη αξία. Η Επιτροπή υποστηρίζει αυτή τη στιγμή τη δημιουργία τέτοιων ιστοθέσεων σε πολλές χώρες στο πλαίσιο του έργου CLASE[28]. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ήδη δημιουργήσει τέτοια ιστοθέση. Σύνδεσμοι για τις εν λόγω ιστοθέσεις παρέχονται μέσω της ιστοθέσης της Επιτροπής στο Διαδίκτυο που αφορά την εφαρμογή της στρατηγικής για το CO_2 και τα αυτοκίνητα[29].

Προκειμένου να ανταποκριθεί σε μια από τις υποχρεώσεις που μνημονεύονται στο άρθρο 9 της οδηγίας, η Επιτροπή δρομολόγησε τον Ιούλιο του 2001 μελέτη σχετικά με την "Εκπόνηση συστάσεων για να καταστεί δυνατή η εφαρμογή, σε άλλα μέσα επικοινωνίας και υλικό, των αρχών των διατάξεων για τα διαφημιστικά έντυπα". Βασιζόμενη στα αποτελέσματα της εν λόγω μελέτης, η Επιτροπή προτίθεται να προωθήσει πρόταση στην επιτροπή που συγκροτήθηκε δυνάμει του άρθρου 10.

V. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Η Επιτροπή έχει ξεκινήσει τις εργασίες της για τα φορολογικά μέτρα πλαίσιο όσον αφορά τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, εστιάζοντας στους φόρους ταξινόμησης και κυκλοφορίας. Για το σκοπό αυτό συνέστησε την "Ομάδα εμπειρογνωμόνων για τα φορολογικά μέτρα πλαίσιο". Ο συνολικός στόχος της ομάδας εμπειρογνωμόνων είναι να συνδράμει την Επιτροπή στις εργασίες της για τα φορολογικά μέτρα πλαίσιο με σκοπό τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατικά αυτοκίνητα στο πλαίσιο της προσπάθειας συνεργασίας όλων των σχετικών άμεσα ενδιαφερομένων, όπως των εκπροσώπων της Επιτροπής, των κρατών μελών, της αυτοκινητοβιομηχανίας και της κοινότητας των μη κυβερνητικών οργανισμών. Επί του παρόντος, η Επιτροπή – σε συνεργασία με τα κράτη μέλη – διεξάγει τις απαραίτητες βασικές μελέτες. Τα προκαταρκτικά αποτελέσματα καταδεικνύουν ότι μια επιπλέον σημαντική μείωση CO_2 ενδεχομένως να επιτευχθεί με επιβολή διαφοροποιημένων φόρων αυτοκινήτου οι οποίοι ευνοούν την αγορά και την κυκλοφορία επιβατικών αυτοκινήτων που καταναλώνουν λιγότερα καύσιμα. Τα τελικά αποτελέσματα των εν λόγω εργασιών θα ενσωματωθούν στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την φορολόγηση των οχημάτων, η οποία προγραμματίζεται για τον Φεβρουάριο του 2002.

Πρέπει να σημειωθεί ότι πολλά κράτη μέλη τροποποίησαν το εθνικό τους σύστημα φορολόγησης οχημάτων μεταξύ 1995 και 2000 με στόχο την ενσωμάτωση των ειδικών στοιχείων σχετικών με την κατανάλωση καυσίμου (π.χ. η Αυστρία και το Ηνωμένο Βασίλειο), ενώ μερικά άλλα παρέχουν ειδικά φορολογικά κίνητρα είτε για τα οχήματα που καταναλώνουν πολύ λίγα καύσιμα είτε για τα ηλεκτρικά/υβριδικά οχήματα (π.χ. Δανία, Γερμανία, Κάτω Χώρες, Σουηδία, Ιρλανδία και Λουξεμβούργο). Οι επιπτώσεις των αλλαγών των εθνικών συστημάτων φορολόγησης των επιβατικών αυτοκινήτων θα ληφθούν υπόψη κατά την "Μείζονα επανεξέταση του 2003"[30].

---

28 Το έργο "Car Labelling Saves Energy" («Με την επισήμανση των αυτοκινήτων εξοικονομείται ενέργεια») αποτελεί τμήμα του έργου ''Ecodriving, Labelling, Benchmarkin'' («Οικολογική οδήγηση, επισήμανση αυτοκινήτων, συγκριτική αξιολόγηση»), το οποίο υλοποιείται από την ΓΔ Μεταφορές και Ενέργεια. Το έργο CLASE αποσκοπεί στη δημιουργία βάσεων δεδομένων πληροφοριών, στη διενέγεια εκστρατειών προώθησης και στην αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων επισήμανσης των αυτοκινήτων.

29 Βλέπε: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

30 Το 2004 για την ΚΑΜΑ

VI. ΑΛΛΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

α) Σχετικά με τις τιμές των εκπομπών CO_2 στην περίπτωση των εναλλακτικών καυσίμων (εκτός του υγραερίου (LPG -liquefied petroleum gas) και του φυσικού αερίου (NG - natural gas), τα οποία συμπεριλαμβάνονται ήδη στο σύστημα έγκρισης τύπου), η Επιτροπή σχεδιάζει να εκπονήσει τροποποίηση της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ προκειμένου να συμπεριληφθούν τα οχήματα που κινούνται με αιθανόλη. Επιπλέον, αυτή τη στιγμή συγκροτείται σε επίπεδο Οικονομικής Επιτροπής του ΟΗΕ για την Ευρώπη μια ad hoc ομάδα που θα ασχολείται με κανονιστικά θέματα που αφορούν τα υβριδικά οχήματα.

β) Οι υπηρεσίες της Επιτροπής ετοιμάζουν πρόταση για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (κατηγορία N1)[31], η οποία αναμένεται να εγκριθεί από την Επιτροπή τον Σεπτέμβριο του 2001. Τον Αύγουστο του 2001 η Επιτροπή προκήρυξε πρόσκληση υποβολής προσφορών σχετικά με την εκπόνηση μελέτης για την "Προετοιμασία μέτρων μείωσης των εκπομπών CO_2 από τα οχήματα N1" προκειμένου να διερευνηθούν οι δυνατότητες λήψης μέτρων μείωσης των εκπομπών CO_2 για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων.

VII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η εφαρμογή της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατικά αυτοκίνητα και για τη βελτίωση της εξοικονόμησης καυσίμου έχει σημειώσει γενικώς σημαντική πρόοδο. Οι δεσμεύσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας βρίσκονται σε φάση υλοποίησης. Οι συνημμένες «κοινές εκθέσεις» καταδεικνύουν ότι η ACEA και η JAMA πραγματοποίησαν σημαντική πρόοδο. Πράγματι η ACEA είχε ήδη επιτύχει έως το έτος 2000 το ανώτατο όριο του ενδεικτικού ενδιάμεσου εύρους στόχων για το 2003. Από την άλλη πλευρά, η KAMA πρέπει να αυξήσει σημαντικά τις προσπάθειές της. Σε ό,τι την αφορά, η KAMA ανέφερε ότι θα επιταχύνει τις προσπάθειές της και ότι έχει την πεποίθηση ότι θα ανταποκριθεί στη δέσμευσή της.

Προκειμένου να επιτύχουν τον τελικό στόχο των 140g CO_2/km οι τρεις ενώσεις πρέπει να διατηρήσουν ή να εντατικοποιήσουν τις προσπάθειές τους. Βασιζόμενη στις συνημμένες εκθέσεις, η Επιτροπή δεν έχει ιδιαίτερους λόγους να πιστεύει ότι κάποια από τις ενώσεις δεν θα τηρήσει τη δέσμευσή της, μολονότι η κατάσταση όσον αφορά την KAMA πρέπει να βρίσκεται υπό στενή παρακολούθηση.

Προκειμένου να επιτευχθεί ο στρατηγικός στόχος της Κοινότητας των 120 gCO_2/km είναι σημαντικό η Κοινότητα να συνεχίσει τις εργασίες της επί των φορολογικών μέτρων. Η ανακοίνωση της Επιτροπής για τη φορολόγηση των οχημάτων που προγραμματίζεται για το Φεβρουάριο του 2002 θα παρουσιάζει, μεταξύ άλλων, επιλογές για το σχεδιασμό φορολογικού καθεστώτος για τα οχήματα ανάλογα με την κατανάλωση καυσίμου.

---

[31] Βλέπε COM(2001) …

Πολλά κράτη μέλη καθυστερούν την εφαρμογή της οδηγίας 1999/94 και της απόφασης 1753/2000. Είναι επιτακτικό τα κράτη μέλη να επιταχύνουν την εφαρμογή των εν λόγω νομικών διατάξεων προκειμένου να αποφύγουν τις αρνητικές επιπτώσεις στην εφαρμογή της στρατηγικής και στην παρακολούθησή της.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (SEC(2001) 1722)

1) Παρακολούθηση της δέσμευσης της ACEA για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατικά αυτοκίνητα (2000), κοινή έκθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτου και των υπηρεσιών της Επιτροπής, τελική έκδοση της 13.07.2001.

2) Παρακολούθηση της δέσμευσης της JAMA για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατικά αυτοκίνητα (2000), κοινή έκθεση της Ιαπωνικής Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτου και των υπηρεσιών της Επιτροπής, τελική έκδοση της 13.07.2001.

3) Παρακολούθηση της δέσμευσης της KAMA για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατικά αυτοκίνητα (2000), κοινή έκθεση της Κορεατικής Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτου και των υπηρεσιών της Επιτροπής, τελική έκδοση της 13.07.2001.

Τα παραρτήματα διατίθενται μόνο στην Αγγλική.