ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 24.8.2006
COM(2006) 463 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

Για την εφαρμογή της κοινοτικής στρατηγικής που αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών CO2 από τα αυτοκίνητα: Έκτη ετήσια ανακοίνωση σχετικά με την αποτελεσματικότητα της στρατηγικής

{SEC(2006) 1078}

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η στρατηγική της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα και για την εξοικονόμηση καυσίμου[1] βασίζεται σε τρεις πυλώνες, ήτοι τις δεσμεύσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά τις βελτιώσεις σχετικά με την εξοικονόμηση καυσίμων[2], την τοποθέτηση ετικετών οικονομίας καυσίμου στα αυτοκίνητα[3] και την προαγωγή της αποτελεσματικής αξιοποίησης των καυσίμων από τα αυτοκίνητα με τη λήψη φορολογικών μέτρων. Σύμφωνα με το άρθρο 9 της απόφασης 1753/2000/ΕΚ[4], η Επιτροπή καλείται να υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ετήσιες εκθέσεις σχετικά με την αποτελεσματικότητα της στρατηγικής, οι οποίες θα βασίζονται στα στοιχεία παρακολούθησης που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη[5].

Η παρούσα ανακοίνωση αφορά την παρακολούθηση το έτος 2004 και τις επισκοπήσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του έτους: σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της, η ΚΑΜΑ (η Ένωση των Κατασκευαστών Αυτοκινήτων της Κορέας) εξέτασε τις δυνατότητες για περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών CO_2 με στόχο *"να προσεγγίσει περισσότερο το στόχο της Κοινότητας για εκπομπές 120 γρ. CO_2/ανά χιλιόμετρο έως το 2012"* (η ACEA (Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων) και η JAMA (Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων Ιαπωνίας) το είχαν ήδη πράξει το 2003, όπως προέβλεπαν οι δεσμεύσεις που είχαν αναλάβει). Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 10 της απόφασης 1753/2000/ΕΚ, η ετήσια ανακοίνωση, για το ενδιάμεσο έτος στόχο της ΚΑΜΑ (2004) επιβάλλεται να αναφέρει κατά πόσο οι μειώσεις που επέτυχε η ΚΑΜΑ οφείλονται σε τεχνικά μέτρα που έχουν ληφθεί από τους κατασκευαστές ή σε άλλα μέτρα, όπως η μεταβολή της συμπεριφοράς των καταναλωτών (τα οποία είναι άσχετα με τα τεχνικά μέτρα που έχει λάβει ο εν λόγω βιομηχανικός κλάδος). Τέλος, η εκούσια δέσμευση της ΚΑΜΑ προβλέπει την υποχρεωτική εκτέλεση, βάσει των δεδομένων του 2004, "Μείζονος Επισκόπησης" από κοινού με τις υπηρεσίες της Επιτροπής (κοινές μείζονες επισκοπήσεις με την ACEA και τη JAMA εκτελέστηκαν βάσει των δεδομένων του 2003, όπως προβλεπόταν στις δεσμεύσεις τους).

2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO_2 ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΛΟ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ25 ΚΑΤΑ ΤΟ 2004

2.1. Πρόοδοι της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά τις ανειλημμένες δεσμεύσεις της (ΕΕ15)

Ως πρώτος και κύριος πυλώνας της στρατηγικής, οι δεσμεύσεις των ενώσεων των κατασκευαστών αυτοκινήτων της Ευρώπης, της Ιαπωνίας και της Κορέας αποσκοπούν στην επίτευξη μέσων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από το σύνολο των νέων επιβατηγών

---

1 COM(95) 689 τελικό και συμπεράσματα του Συμβουλίου της 25.6.1996.

2 Οι δεσμεύσεις ανελήφθησαν από τις ενώσεις κατασκευαστών αυτοκινήτων της Ευρώπης (ACEA), της Ιαπωνίας (JAMA) και της Κορέας (ΚΑΜΑ).

3 Οδηγία 1999/94/ΕΚ για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO_2 όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων, ΕΕ L 12 της 18.1.2000.

4 Απόφαση 1753/2000/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την καθιέρωση συστήματος παρακολούθησης των μέσων όρων των ειδικών εκπομπών CO_2 από τα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα, ΕΕ L 202 της 10.8.2000.

5 Οι πληροφορίες σχετικά με τη στρατηγική της Κοινότητας διατίθενται επίσης στον εξής δικτυακό τόπο: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

οχημάτων στην ΕΕ15[6] ύψους 140 γραμμαρίων CO_2/km[7] έως το 2008 για την ACEA και το 2009 για την JAMA και την KAMA. Οι στόχοι των δεσμεύσεων πρέπει ως επί το πλείστον να επιτευχθούν με τεχνολογικές εξελίξεις που να επηρεάζουν επιμέρους χαρακτηριστικά των αυτοκινήτων και μέσω αλλαγών στην αγορά που να συνδέονται με τις ως άνω εξελίξεις.

2.1.1. Συνολικά συντελεσθείσες πρόοδοι εκ μέρους των τριών ενώσεων κατασκευαστών αυτοκινήτων το 2004

Εκπονήθηκαν και εγκρίθηκαν από τις υπηρεσίες της Επιτροπής και τις τρεις ενώσεις κατασκευαστών αυτοκινήτων ετήσιες κοινές εκθέσεις παρακολούθησης, οι οποίες επισυνάπτονται στην παρούσα ανακοίνωση. Τα κύρια ευρήματα για την περίοδο αναφοράς 1995 - 2004 έχουν ως εξής (βλέπε επίσης Πίνακα 1):

– Το 2004, οι μέσες εκπομπές CO_2 ειδικά από το στόλο των νέων αυτοκινήτων ανήλθαν σε 161 γραμμάρια CO_2/km για την ACEA, που εξακολουθεί να πρωτοπορεί στον τομέα αυτό, και σε 168 γραμμάρια CO_2/km για την KAMA και 170 γραμμάρια CO_2/km για την JAMA[8] (βλέπε τον επισυναπτόμενο πίνακα 1). Συγκριτικά προς το 1995, οι μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 μειώθηκαν κατά 24 γραμμάρια CO_2/km ή 13% για την ACEA, 26 γραμμάρια CO_2/km ή 13,3% για τη JAMA, και 29 γραμμάρια CO_2/km ή 14,7% για την KAMA·

– Συγκριτικά προς το 2003, και οι τρεις ενώσεις μείωσαν, το 2004, τις μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 από αυτοκίνητά τους που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά στην αγορά της ΕΕ: η ACEA περίπου κατά 1,2%, η JAMA περίπου κατά 1,2% και η KAMA περίπου κατά 6,1%. Από το 1995, οι βελτιώσεις όσον αφορά την οικονομία καυσίμου σε επιβατηγά πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα υπήρξαν μεγαλύτερες απ'ό,τι στα βενζινοκίνητα οχήματα και σε συνδυασμό με τη διαρκή αύξηση του μεριδίου των πετρελαιοκίνητων οχημάτων στην αγορά των νέων επιβατηγών αυτοκινήτων της ΕΕ15, αυτό συνέβαλε ουσιαστικά στη συνολική πρόοδο που έχει επιτευχθεί μέχρι σήμερα (βλέπε Πίνακα 3)[9]. Από την παρατηρούμενη τάση προκύπτει ανάγκη για περαιτέρω βελτίωση των επιδόσεων των επιβατηγών πετρελαιοκίνητων οχημάτων σε ό,τι αφορά τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων, όπως πρότεινε η Επιτροπή στην πρόσφατη πρόταση EURO5[10]·

– Στην ACEA και στη JAMA συνεχίστηκε κατά το 2004 η αδιάλειπτη τάση για μείωση εκπομπών CO_2 μολονότι οι πρόσφατες επιδόσεις τους είναι χαμηλότερες από τις ετήσιες μειώσεις που είχαν επιτύχει τα πρώτα έτη που κάλυπταν οι δεσμεύσεις τους. Η ACEA είχε ήδη κατά το 2000 επιτύχει το ενδιάμεσο φάσμα-στόχο που προβλεπόταν για το 2003 και από το 2003 βρίσκεται στο χαμηλότερο άκρο του εν λόγω φάσματος. Η JAMA βρίσκεται στο ενδιάμεσο φάσμα-στόχο από το 2002. Η KAMA επέτυχε πολύ ουσιαστικές προόδους και ανταποκρίθηκε στο ενδιάμεσο φάσμα-στόχο για το 2004 που ανερχόταν σε 165-170 g CO_2/km·

---

6 Δεδομένου ότι οι δεσμεύσεις που αναγνώρισε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1999/2000 ανελήφθησαν σε περίοδο κατά την οποία η ΕΕ απαριθμούσε μόνο 15 κράτη μέλη, το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής τους περιορίζεται στην ΕΕ15.

7 Μέτρηση σύμφωνα με την οδηγία 93/116/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε.

8 Από το 2001 τα περιλαμβανόμενα δεδομένα διορθώνονται κατά 0,7% ώστε να λαμβάνεται υπόψη η αλλαγή του κύκλου δοκιμής.

9 Οι επιπτώσεις των φορολογικών κινήτρων για το καύσιμο ντίζελ στα περισσότερα από τα κράτη μέλη ενδέχεται να συνέβαλαν επίσης στην αύξηση του μεριδίου των οχημάτων ντίζελ και στη συνακόλουθη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2.

10 COM(2005) 683 τελικό.

– Για να επιτευχθεί ο τελικός στόχος των 140 g CO_2/km, είναι απαραίτητο να καταβληθούν μείζονες επιπλέον προσπάθειες, δεδομένου ότι θα πρέπει να αυξηθούν οι μέσοι ετήσιοι ρυθμοί μείωσης και των τριών ενώσεων. Εάν υποτεθεί ότι καθόλη την περίοδο 1995-2008/9, παραμένει σταθερός ο ρυθμός βελτίωσης, η μείωση θα έπρεπε να ανέρχεται σε 3,5 CO_2/km ετησίως, ήτοι περίπου σε 2% ανά έτος. Τα εναπομείναντα έτη μέχρι το 2008/9 θα πρέπει πλέον οι ρυθμοί ετήσιας μείωσης κατά μέσο όρο να ανέλθουν σε 3,3% για την ACEA, 3,5% για τη JAMA και 3,3% για την KAMA. Εξ αρχής προβλεπόταν ότι οι μέσοι ρυθμοί μείωσης θα ήσαν υψηλότεροι κατά τα τελευταία χρόνια. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι τα κενά που θα πρέπει να καλυφθούν, εκφραζόμενα σε ετήσιες επιδόσεις, έχουν αυξηθεί περαιτέρω το 2004 (βλέπε Πίνακα 2). Αυτή η παρατήρηση προβληματίζει. Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει τη στενή παρακολούθηση των επιτευγμάτων των Ενώσεων στο πλαίσιο των δεσμεύσεων που έχουν αναλάβει.

Κατά το 2004 οι συνολικές μέσες εκπομπές CO_2 των ταξινομηθέντων νέων επιβατηγών αυτοκινήτων ήσαν χαμηλότερες και στα δεκαπέντε κράτη μέλη συγκριτικά με το 1995 και τα ενδιάμεσα έτη (βλέπε Σχήμα 1 του προσαρτήματος). Ωστόσο, οι ρυθμοί μείωσης διαφέρουν κάπως από χώρα σε χώρα[11].

2.1.2. Η "Μείζων Επισκόπηση" της KAMA και οι εργασίες για το άρθρο 10 της απόφασης 1753/2000/ΕΚ

Οι δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί εκουσίως για τη μείωση των εκπομπών CO_2 στα νέα επιβατηγά οχήματα περιλαμβάνουν υποχρέωση διενέργειας, βάσει των δεδομένων του 2003 για την ACEA και τη JAMA και των δεδομένων του 2004 για την KAMA, "*μείζονος επισκόπησης*". Η εν λόγω μείζων επισκόπηση θα πρέπει να αντιμετωπίσει τα "*…αποτελέσματα των μειώσεων των εκπομπών CO_2 μέχρι και το ημερολογιακό έτος 2003/4, συμπεριλαμβανομένης της σύγκρισης του μέσου όρου του στόλου κατά το έτος αυτό προς το υπολογισθέν φάσμα-στόχο."* Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η αρχική προσδοκία ότι *"…Η μείωση των εκπομπών CO_2 δεν θα είναι γραμμική, ο ρυθμός θα εξαρτηθεί κυρίως από το χρονοδιάγραμμα της διαθεσιμότητας καταλλήλων καυσίμων στην αγορά καθώς και από τον χρόνο καθιέρωσης των νέων τεχνολογιών και προϊόντων και τη διείσδυσή τους στην αγορά. Κατά συνέπεια, αναμένεται ότι η πορεία της μείωσης αρχικά θα είναι βραδεία και θα επιταχυνθεί εν συνεχεία*".

Η αντιμετώπιση ορισμένων από τα εν λόγω ζητήματα αποτελεί επίσης το αντικείμενο του άρθρου 10 της απόφασης 1753/2000/ΕΚ το οποίο προβλέπει ότι: *"…στις εκθέσεις για τα ενδιάμεσα έτη-στόχους και για τα τελικά έτη-στόχους διευκρινίζεται κατά πόσον η μείωση οφείλεται σε τεχνικά μέτρα που εφήρμοσαν οι κατασκευαστές ή σε άλλους λόγους, όπως αλλαγές στη συμπεριφορά των καταναλωτών."*

Δεδομένου ότι οι αξιολογήσεις που θα πρέπει να πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο της "Μείζονος Επισκόπησης" και βάσει του άρθρου 10 εν μέρει αλληλεπικαλύπτονται, πραγματοποιήθηκαν κοινές αξιολογήσεις εκ μέρους της Επιτροπής και των Ενώσεων. Η προηγούμενη ετήσια ανακοίνωση[12] κάλυψε τις "Μείζονος Επισκοπήσεις" της ACEA και της JAMA για το 2003 και τις αντίστοιχες αξιολογήσεις βάσει του άρθρου 10. Η παρούσα ανακοίνωση καλύπτει αποκλειστικά και μόνο την επισκόπηση της KAMA για το 2004 και εστιάζεται στις εξής κρίσιμες ερωτήσεις:

---

[11] Δεν παρατίθενται δεδομένα για την Ελλάδα και την Φινλανδία το 1995 δεδομένου ότι ανάλογα δεδομένα δεν είναι διαθέσιμα.

[12] COM(2005) 269 τελικό.

(1) Παρατηρήθηκαν εμπόδια που δυσχέραναν τις προσπάθειες της ΚΑΜΑ να ανταποκριθεί στη δέσμευση, ή είχαν σαν αποτέλεσμα τη μείωση των επιδόσεών της;

(2) Παρατηρήθηκαν άλλοι παράγοντες εκτός από τις τεχνολογικές εξελίξεις, που είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση των ειδικών εκπομπών CO_2 στα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα;

Η απάντηση στις εν λόγω ερωτήσεις είναι καθοριστικής σημασίας για να διαπιστωθεί κατά πόσον οι παρατηρούμενες μειώσεις CO_2 μέχρι και το 2004 θα πρέπει να μετρήσουν πλήρως στην ανταπόκριση προς την ανειλημμένη δέσμευση.

Η κοινή αξιολόγηση κατέληξε στο εξής συμπέρασμα (λεπτομερή συμπεράσματα επισυνάπτονται στην Κοινή Έκθεση με την ΚΑΜΑ): η μείωση συγκεκριμένων εκπομπών CO_2 επιτεύχθηκε ως επί το πλείστον χάρη σε τεχνολογικές εξελίξεις, εκτελέστηκαν όλες οι ενέργειες που προέβλεπε η δέσμευση της ΚΑΜΑ για τις εκπομπές CO_2 και επαληθεύθηκαν όλες οι σχετικές υποθέσεις, ενώ παράλληλα το περιβάλλον στο πλαίσιο του οποίου ανέπτυξαν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες τα μέλη της δεν είχε σαν αποτέλεσμα να παρεμποδιστεί η ΚΑΜΑ όσον αφορά την ανταπόκρισή της στις υποχρεώσεις που απέρρεαν από τη δέσμευσή της. Εν ολίγοις, η ΚΑΜΑ και η Επιτροπή καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η ΚΑΜΑ κατά την περίοδο 1995 - 2004 ανταποκρίθηκε σε όλες τις υποχρεώσεις που αναφέρονταν στη δέσμευση που ανέλαβε. Μολονότι διένυσε δύσκολη οικονομική περίοδο κατά τα πρώτα έτη της περιόδου που κάλυπτε η δέσμευση, η αυτοκινητοβιομηχανία της Κορέας συνέβαλε στη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO_2 και στην πραγμάτωση των στόχων της για τη μείωση βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο όπως προβλεπόταν στη δέσμευσή της.

Τα ως άνω ευρήματα τονίζουν επίσης μια άλλη πτυχή της εφαρμογής της εν λόγω στρατηγικής: πρόκειται για την περιορισμένη επίπτωση που έχουν μέχρι σήμερα τα μέτρα που ελήφθησαν βάσει των δύο άλλων σκελών, ήτοι της σήμανσης και της λήψης φορολογικών μέτρων (βλέπε τις παραγράφους 3 και 4 αντιστοίχως).

2.1.3. Η επισκόπηση της ΚΑΜΑ όσον αφορά τις δυνατότητες για περαιτέρω προσέγγιση του κοινοτικού στόχου των 120 g CO_2/km

Όπως προβλέπεται στη δέσμευσή της, η ΚΑΜΑ υπέβαλε τον Δεκέμβριο του 2004 τα αποτελέσματα της "*εξέτασης των δυνατοτήτων για επιπλέον μείωση των εκπομπών CO_2 ώστε να προσεγγιστεί περαιτέρω ο στόχος της Κοινότητας για εκπομπές 120 g CO_2/km έως το 2012*". Στο έγγραφο που συνοψίζει τις θέσεις της, η ΚΑΜΑ αναφέρει ότι μολονότι υφίστανται οι τεχνολογικές δυνατότητες για να επιτευχθεί ο στόχος της Κοινότητας περί εκπομπών 120 g CO_2/km το 2012 συνδυάζοντας τις περαιτέρω προόδους των συμβατικών τεχνολογιών με ένα ουσιαστικό μερίδιο αγοράς υβριδικών οχημάτων (25,3%), υπογραμμίζει όμως ότι, κατά την άποψή της, αυτό θα οδηγήσει σε "υπέρμετρη οικονομική επιβάρυνση τόσο της ΚΑΜΑ όσο και των καταναλωτών". Μειώσεις των εκπομπών CO_2 ισοδύναμες προς τον κοινοτικό στόχο θα μπορούσαν να επιτευχθούν οικονομικότερα χρησιμοποιώντας μία ολοκληρωμένη προσέγγιση με τη συμμετοχή της αυτοκινητοβιομηχανίας και άλλων παραγόντων, συμπεριλαμβανομένων των φορέων παροχής πετρελαίου/καυσίμων, των δημόσιων αρχών, των οδηγών κ.λπ.

Όντως, πέραν των τριών σκελών της στρατηγικής, πολλές άλλες εναλλακτικές δυνατότητες θα μπορούσαν να συμβάλουν στην κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Λαμβάνοντας υπόψη τις συγκεκριμένες θέσεις στο ως άνω έγγραφο και τα αντίστοιχα έγγραφα που συνέταξαν το 2003 η ACEA και η JAMA, η Επιτροπή αποφάσισε να διενεργήσει το 2005-2006 επανεξέταση της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Συνεκτιμώντας το θεσπισμένο στόχο της Κοινότητας για μέσες εκπομπές, από τον στόλο των νέων αυτοκινήτων, 120 g CO_2/km, η Επιτροπή θα επανεξετάσει τις διαθέσιμες εναλλακτικές δυνατότητες για περαιτέρω μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, εκπονώντας αντίστοιχη μελέτη επιπτώσεων και λαμβάνοντας υπόψη το έργο της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS21. Η εν λόγω επανεξέταση θα διενεργηθεί στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Προγράμματος για την Αλλαγή του Κλίματος. Η Επιτροπή προτίθεται να υποβάλει ανακοίνωση σχετικά με την αναθεωρημένη στρατηγική στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2006.

2.2. Μέσες εκπομπές CO_2 του στόλου νέων οχημάτων στην ΕΕ25 κατά το 2004

Χωριστά από την κοινή διαδικασία παρακολούθησης για το 2004 και μετά από τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διατέθηκαν δεδομένα σχετικά με τις μέσες εκπομπές CO_2 από το στόλο των νέων οχημάτων για πρώτη φορά το 2004 για τα περισσότερα από τα νέα κράτη μέλη (η Σλοβακία και η Μάλτα δεν διαβίβασαν ανάλογα δεδομένα για το 2004). Ο κάτωθι πίνακας συνοψίζει την κατάσταση στην ΕΕ15, την ΕΕ10 και την ΕΕ25:

	Δεδομένα παρακολούθησης για το 2004 στην ΕΕ15		**Δεδομένα παρακολούθησης για το 2004 στην ΕΕ10[13]**		**Δεδομένα παρακολούθησης για το 2004 στην ΕΕ25[13]**	
Καύσιμο	Ταξινομήσεις	g CO_2/km	Ταξινομήσεις	g CO_2/km	Ταξινομήσεις	g CO_2/km
Βενζίνη	7.001.245	170	533.665	158	7 534 910	169
Πετρέλαιο κίνησης	6.787.834	155	168.284	151	6 956 118	155
Πετρέλαιο +Βενζίνη	13.789.079	**163**	701.949	**156**	14 491 028	**162**

Αξίζει να σημειωθεί ότι η μέση τιμή για τις εκπομπές CO_2 στην ΕΕ10 είναι περίπου κατά 4% χαμηλότερη από ό,τι στην ΕΕ15, και ότι ο συνολικός αριθμός των ταξινομήσεων στην ΕΕ10 αντιπροσωπεύει μόλις περίπου 5% των ταξινομήσεων της ΕΕ15. Επιπλέον, ενώ τα οχήματα που κινούνται με ντίζελ αντιπροσωπεύουν πλέον περίπου το 50% των νέων ταξινομήσεων στην ΕΕ15, είναι λιγότερο από 25% στην ΕΕ10[13].

[13] COM(2005) 269 τελικό.

2.3. Ποιότητα δεδομένων

Η "απόφαση για την παρακολούθηση" 1753/2000/ΕΚ εξεδόθη από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στις 30 Αυγούστου 2000. Τα δεδομένα που συνελέγησαν βάσει της εν λόγω απόφασης για το έτος 2002 και εφεξής χρησιμοποιούνται ως επίσημα δεδομένα για την παρακολούθηση των εκούσιων δεσμεύσεων. Για τα προηγούμενα έτη, τα δεδομένα που διαβίβασαν οι Ενώσεις χρησιμοποιήθηκαν για την παρακολούθηση.

Η συγκεκριμένη μεταβατική περίοδος όσον αφορά τις δέσμες των διαθέσιμων δεδομένων αντικατοπτρίζεται στην ασυνέχεια μεταξύ των σειρών δεδομένων που διαβίβασαν οι Ενώσεις και των επίσημων σειρών δεδομένων της ΕΕ, αποκάλυψε δε επίσης ήσσονος σημασίας αποκλίσεις. Κατά τα προηγούμενα έτη, καταβλήθηκαν προσπάθειες να εντοπιστούν οι λόγοι για τις παρατηρούμενες διαφορές και να βελτιωθεί η ποιότητα των δεδομένων. Συνολικά, τα επίσημα δεδομένα για την ΕΕ15 θεωρούνται ικανοποιητικά από τις τρεις Ενώσεις και το κενό που αφορά τα δεδομένα που παρέχονται από τη βιομηχανία είναι λίαν περιορισμένο. Οι εργασίες σχετικά με τη βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων στα κράτη μέλη θα συνεχιστούν, με στόχο να βελτιωθεί περαιτέρω η ακρίβεια και η αντιπροσωπευτικότητά τους όσον αφορά την κατάσταση που επικρατεί στην ΕΕ15 και στην ΕΕ25.

3. Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 1999/94/ΕΚ

Όλα τα κράτη μέλη κοινοποίησαν τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των διατάξεων της οδηγίας 1999/94/ΕΚ[14] για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO_2 όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων. Αντίθετα, η Αυστρία και η Ελλάδα δεν έχουν εισέτι κοινοποιήσει τα μέτρα μεταφοράς στην εθνική νομοθεσία για την οδηγία 2003/73/ΕΚ της Επιτροπής. Βάσει των εκθέσεων που υπέβαλαν τα κράτη μέλη με θέμα την εφαρμογή της οδηγίας 1999/94/ΕΚ, η Επιτροπή εκπόνησε μελέτη[15] το 2004 με στόχο να αξιολογήσει την αποτελεσματικότητα της εν λόγω νομοθετικής πράξης και να εξετάσει εναλλακτικές δυνατότητες για την περαιτέρω βελτίωσή της. Από τα αποτελέσματα της εν λόγω μελέτης, που υποβλήθηκαν στους ενδιαφερομένους στις αρχές του 2005, προέκυψε ότι κατά τα φαινόμενα η αποτελεσματικότητα της εν λόγω οδηγίας είναι εν γένει περιορισμένη, δεδομένου ότι στάθηκε αδύνατο να διαπιστωθεί σοβαρή επίπτωση στις αποφάσεις των καταναλωτών. Οι πλέον ελπιδοφόρες εναλλακτικές δυνατότητες για τη βελτίωση της κείμενης νομοθεσίας με στόχο την αναβάθμιση της ευαισθητοποίησης των καταναλωτών σε ό,τι αφορά την αποτελεσματική αξιοποίηση των καυσίμων και τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα είναι η καθιέρωση της αναφοράς των τάξεων της ενεργειακής αποδοτικότητας στην ετικέτα και η περαιτέρω εναρμόνιση του σχεδιασμού της.

Αξιοποιώντας την εν λόγω αξιολόγηση στο πλαίσιο της γενικής επανεξέτασης της στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, η Επιτροπή θα εκτιμήσει το 2006 κατά πόσον είναι αναγκαίο να διατυπώσει τροποποιητική πρόταση για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της οδηγίας.

---

14 ΕΕ L 12 της 18.1.2000, σ. 16.

15 "*Μελέτη αποτελεσματικότητας της οδηγίας 1999/94/ΕΚ για τις πληροφορίες που πρέπει να διατίθενται στους καταναλωτές σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO_2 όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων*", ADAC για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Τελική Έκθεση, Μάρτιος του 2005, με δυνατότητα τηλεφόρτωσης στη διεύθυνση http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_directive.htm

4. ΟΙ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Το 2002 η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση[16] για τη φορολογία των επιβατηγών αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ανακοίνωση περιείχε σειρά πολιτικών εναλλακτικών δυνατοτήτων για ανάληψη μελλοντικής δράσης και μετά από την έκδοσή της ακολούθησε ευρεία διαβούλευση με τα κράτη μέλη, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την αυτοκινητοβιομηχανία και άλλους εμπλεκόμενους παράγοντες ιδιαίτερης σημασίας. Μετά την ως άνω διαβούλευση, η Επιτροπή εξέδωσε τον Ιούλιο του 2005 πρόταση οδηγίας[17] σχετικά με τη φορολογία των επιβατηγών αυτοκινήτων, η οποία, *μεταξύ άλλων*, υποχρέωνε τα κράτη μέλη που επιβάλλουν ανάλογη φορολογία να περιλαμβάνουν στοιχεία σχετικά με το CO_2 κατά τον υπολογισμό της, ώστε να προωθηθεί η αγορά αυτοκινήτων που αξιοποιούν αποτελεσματικά τα καύσιμα.

5. ΆΛΛΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Το Συμβούλιο Περιβάλλοντος, στα συμπεράσματα που διατύπωσε στις 10 Οκτωβρίου 2000, ζήτησε από την Επιτροπή να εξετάσει μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (που αναφέρονται επίσης ως οχήματα "N1"[18]) και τα συστήματα κλιματισμού που χρησιμοποιούνται στα επιβατηγά αυτοκίνητα[19].

Όσον αφορά τα οχήματα της κατηγορίας N1, η οδηγία 2004/3/ΕΚ[20] θα επιβάλει τη μέτρηση των εκπομπών CO_2 και τη διάθεση των αντίστοιχων πληροφοριών για την εν λόγω κατηγορία οχημάτων. Η Επιτροπή ανέθεσε επίσης σύμβαση σχετικά με την προπαρασκευή των μέτρων μείωσης εκπομπών CO_2 από οχήματα της κατηγορίας N1[21]. Όσον αφορά τα κινητά κλιματιστικά, η Επιτροπή ανέθεσε παράλληλα σύμβαση με στόχο την ανάπτυξη διαδικασίας μετρήσεων για την αξιολόγηση των επιπτώσεων της χρήσης του κλιματισμού στην κατανάλωση καυσίμων[22].

---

16 COM(2002) 431 τελικό.

17 COM(2005) 261 τελικό.

18 Τα οχήματα της κατηγορίας N1 ορίζονται ως οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν βάρος που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.

19 Το Συμβούλιο Περιβάλλοντος της 10ης Οκτωβρίου 2000 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι:
"*Στον τομέα της πολιτικής μεταφορών, το Συμβούλιο καλεί την Επιτροπή να μελετήσει και να προπαρασκευάσει μέτρα στους εξής τομείς, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό αύξησης των εκπομπών από τον τομέα των μεταφορών, καθώς και την ανάγκη να αντανακλάται το κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος για κάθε μεταφορικό μέσο, όπως επίσης αναφέρθηκε στην έκθεση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Ελσίνκι:*
- μείωση των εκπομπών CO_2 από οχήματα με στόχο ιδίως τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα
- μείωση όλων των αερίων του θερμοκηπίου από τις διατάξεις κλιματισμού σε οχήματα".

20 Οδηγία 2004/3/ΕΚ για την τροποποίηση των οδηγιών 70/156/ΕΟΚ και 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά τη μέτρηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και της κατανάλωσης καυσίμων των οχημάτων της κατηγορίας N1, ΕΕ L 49 της 19.2.2004, σ. 36.

21 "*Μέτρηση και προπαρασκευή των μέτρων μείωσης εκπομπών CO_2 από οχήματα της κατηγορίας N1*", TNO για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Δεκέμβριος του 2004, διατίθεται στην ηλεκτρονική διεύθυνση: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_9482_final%20report.pdf

22 "*Ανάπτυξη διαδικασίας για τον καθορισμό της πρόσθετης κατανάλωσης καυσίμων των επιβατηγών αυτοκινήτων(οχήματα της κατηγορίας M1) λόγω της χρήσης κινητού κλιματιστικού εξοπλισμού*", TNO για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ιούλιος του 2005, διατίθεται στην ηλεκτρονική διεύθυνση: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_16174.pdf

Οι δυνατότητες μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από οχήματα της κατηγορίας N1 και τα κινητά συστήματα κλιματισμού θα εξεταστούν από την Επιτροπή στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης που θα ακολουθηθεί κατά την επανεξέταση της στρατηγικής για τις εκπομπές CO_2 από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (βλέπε 2.1.3.).

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η στρατηγική της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από επιβατηγά οχήματα και για τη βελτίωση της εξοικονόμησης καυσίμων αποσκοπεί στην επίτευξη μέσης τιμής 120 g CO_2/km ειδικών εκπομπών CO_2 για τα επιβατηγά οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Κοινότητα. Η μέση τιμή για την ΕΕ15 του 2004 ανερχόταν σε 163 g CO_2/km[23], συγκριτικά προς τα 186 g CO_2/km το 1995, που είναι το έτος αναφοράς της κοινοτικής στρατηγικής. Επρόκειτο δηλαδή για συνολική μείωση περίπου 12,4%. Οι αξιολογήσεις που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της "Μείζονος Επισκόπησης" και βάσει του άρθρου 10 της απόφασης 1753/2000/ΕΚ αποκαλύπτουν ότι η ACEA, η JAMA και η KAMA, κατά την περίοδο 1998 - 2004, ανταποκρίθηκαν σε όλες τις υποχρεώσεις που ανέλαβαν βάσει των δεσμεύσεών τους. Η αυτοκινητοβιομηχανία συνέβαλε τοιουτοτρόπως ουσιαστικά στη στρατηγική της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και για την επίτευξη των στόχων μείωσης που έχουν θεσπιστεί βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο.

Για να επιτευχθεί ο τελικός στόχος της Κοινότητας (140 g CO_2/km), θα πρέπει και οι τρεις Ενώσεις να εντείνουν ουσιαστικά τις προσπάθειές τους. Βάσει των επισυναπτόμενων κοινών εκθέσεων, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι και οι τρεις Ενώσεις επαναδιακήρυξαν ότι είναι αποφασισμένες να καταβάλουν τις μεγαλύτερες δυνατές προσπάθειες για να ανταποκριθούν στις δεσμεύσεις τους. Ωστόσο, η ACEA και η JAMA δεν ήταν σε θέση να παρέχουν πλέον ρητές διαβεβαιώσεις απ' ό,τι κατά τα προηγούμενα έτη σχετικά με την επίτευξη του στόχου των 140 g CO_2/km έως το 2008 (για την ACEA) και το 2009 (για τη JAMA), μολονότι πλησιάζει το τέλος της αντίστοιχης περιόδου δέσμευσης. Η KAMA επέτυχε λίαν ουσιαστική μείωση κατά το 2004, και επιβεβαίωσε ότι δεν υπάρχουν λόγοι να θεωρηθεί ότι δεν θα μπορέσει να ανταποκριθεί στις δεσμεύσεις της[24]. Η Επιτροπή υπογραμμίζει τη σημασία που έχει για την αυτοκινητοβιομηχανία να ανταποκριθεί στο στόχο των 140 g CO_2/km που η Επιτροπή θεωρεί επιτεύξιμο και υπέρ της επίτευξης του οποίου έχει δεσμευθεί ο εν λόγω βιομηχανικός κλάδος. Τονίζει επίσης την ανάγκη να συνεχιστούν οι προσπάθειες για την τεχνική έρευνα, ανάπτυξη και επίδειξη όσον αφορά αποτελεσματικότερα συστήματα πρόωσης και βοηθητικά συστήματα (συμπεριλαμβανομένων των κινητών κλιματιστικών) για τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, με στόχο να επιτευχθούν χαμηλότερο κόστος και υψηλότερες επιδόσεις, συμπεριλαμβανομένης της συνολικής απόδοσης και της διάρκειας.

---

23 Ο αριθμός αυτός βασίζεται στα επίσημα δεδομένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

24 Επιβάλλεται να υπενθυμιστεί ότι το Συμβούλιο κάλεσε την Επιτροπή "*...να υποβάλει άμεσα προτάσεις, συμπεριλαμβανομένων και προτάσεων νομοθετικού περιεχομένου, εάν καταστεί σαφές, βάσει της παρακολούθησης και της διαβούλευσης που θα ακολουθήσει με τις ενώσεις, ότι μία ή περισσότερες από τις ενώσεις δεν θα είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις δεσμεύσεις που ανέλαβαν*" (Συμπέρασμα του Συμβουλίου του Οκτωβρίου 1999).

Τα έγγραφα που συνοψίζουν τις θέσεις της ACEA, της JAMA και της KAMA[25] σε ό,τι αφορά την επισκόπηση των δυνατοτήτων τους για περαιτέρω προσέγγιση του στόχου της Κοινότητας των 120 g CO_2/km έως το 2012 αναφέρουν ότι οι εν λόγω Ενώσεις θεωρούν ότι είναι αναγκαία μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, σε αντίθεση με την εστίαση μόνο στην τεχνολογία των αυτοκινήτων. Κατά την άποψη των Ενώσεων, η εστίαση στην τεχνολογία των αυτοκινήτων "θα ζημίωνε σοβαρά τη μελλοντική ανταγωνιστικότητα και οικονομική βιωσιμότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας και θα εξασθένιζε την οικονομία της ΕΕ" (ACEA).

Η Επιτροπή αποφάσισε να πραγματοποιήσει το 2005-2006 επανεξέταση της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Εν όψει του κοινοτικού στόχου των 120 g CO_2/km, η Επιτροπή θα επανεξετάσει τις εναλλακτικές δυνατότητες, συμπεριλαμβανομένων και των νομοθετικών, που θα μπορούσαν να επιτρέψουν την περαιτέρω μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, συναρτήσει αντίστοιχης μελέτης επιπτώσεων και λαμβάνοντας υπόψη το έργο της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS21. Η εν λόγω επανεξέταση θα πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Προγράμματος για την Αλλαγή του Κλίματος και η Επιτροπή προτίθεται να υποβάλει ανακοίνωση σχετικά με την αναθεωρημένη στρατηγική στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2006.

[25] 2003 για την ACEA και JAMA, και 2004 για την KAMA

Προσάρτημα

Πίνακας 1: Μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 από νέα επιβατηγά αυτοκίνητα κατά είδος καυσίμου, για κάθε ένωση κατασκευαστών αυτοκινήτων και την ΕΕ15

	CO_2 (g/km)										
	1995	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001(3)**	**2002(3)**	**2003(3)**	**2004(3)**	**Μεταβολή 95/04 [%]**
ACEA											
Βενζίνη	188	186	183	182	180	177	172	172	171	170	-9.6 %
Ντίζελ	176	174	172	167	161	157	153	155	154	153	-13.1 %
Όλα τα καύσιμα(1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**165**	**165**	**163**	**161**	**-13 %**
JAMA											
Βενζίνη	191	187	184	184	181	177	174	172	170	171	-10.5 %
Πετρέλαιο	239	235	222	221	221	213	198	180	177	170	-28.9 %
Παντός είδους καύσιμο(1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**178**	**174**	**172**	**170**	**-13.3 %**
ΚΑΜΑ											
Βενζίνη	195	197	201	198	189	185	179	178	171	160	-17.9 %
Πετρέλαιο	309	274	246	248	253	245	234	203	201	189	-38.8 %
Παντός είδους καύσιμο (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**187**	**183**	**179**	**168**	**-14.7 %**
ΕΕ-15(2)											
Βενζίνη	189	186	184	182	180	178	173	172	171	170	-10.1 %
Πετρέλαιο	179	178	175	171	165	163	156	157	157	155	-13.4 %
Παντός είδους καύσιμο (1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**167**	**166**	**164**	**163**	**-12.4 %**

(1) Αποκλειστικά και μόνο οχήματα που χρησιμοποιούν ως καύσιμο βενζίνη ή πετρέλαιο, άλλα καύσιμα και στατιστικώς απροσδιόριστα οχήματα δεν αναμένεται να επηρεάσουν ουσιαστικά τις εν λόγω μέσες τιμές.
(2) Νέα επιβατηγά αυτοκίνητα που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ15 από κατασκευαστές που δεν έχουν αναλάβει δεσμεύσεις δεν θα επηρεάσουν ουσιαστικά τον μέσο όρο για την ΕΕ15.
(3) Τα δεδομένα για την περίοδο 2001-2004 διορθώνονται κατά 0,7% λόγω της μεταβολής του κύκλου οδήγησης. Για την περίοδο 2002-2004 λαμβάνονται υπόψη τα επίσημα δεδομένα της ΕΕ15.

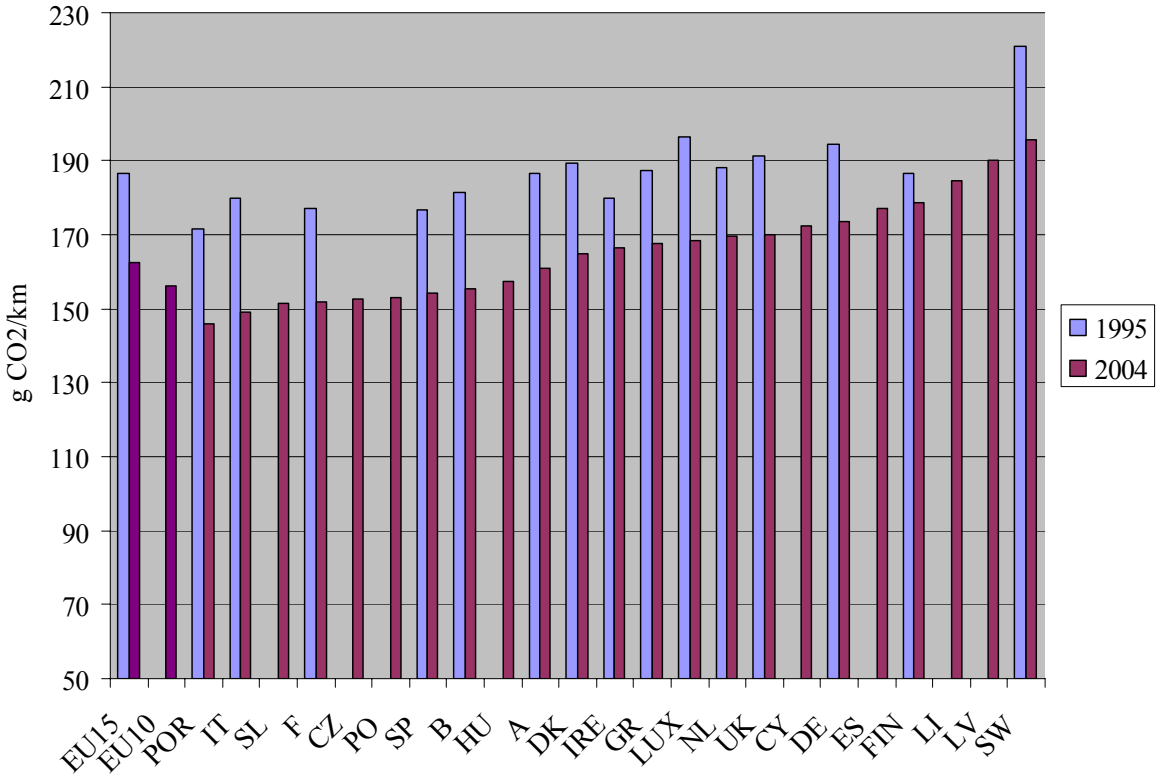
Σημείωση: Τα δεδομένα της ACEA που παρατίθενται στην παρούσα ανακοίνωση περιλαμβάνουν τη Rover/MG. Ωστόσο, δεδομένου ότι η Rover/MG, που αρχικά καλυπτόταν από τις δεσμεύσεις ως μέρος της BMW, δεν αποτελεί πλέον μέλος της ACEA, η ACEA δήλωσε ότι η Ένωση δεν μπορεί να αναλάβει ευθύνες για τα επιτεύγματα της Rover σε ό,τι αφορά τις εκπομπές CO_2 έως το 2008.

<u>Πίνακας 2</u>: Επίτευξη του στόχου των 140 g CO_2/km έως το 2008/2009

	EE15		Διαφορά από τον στόχο των 140 g CO_2/km			
			Σύνολο		Ανά έτος	
	1995* CO_2 (g/km)	2004** CO_2 (g/km)	% από το 2004 έως το 2008/9	g CO_2/km από το 2004 έως το 2008/9	% από το 2004 έως το 2008/9	g CO_2/km από το 2004 έως το 2008/9
ACEA για όλα τα καύσιμα	**185**	**161**	13	21	3.3	5.3
JAMA για όλα τα καύσιμα	**196**	**170**	17.6	30	3.5	6
KAMA για όλα τα καύσιμα	**197**	**168**	16.6	28	3.3	5.6

*τα αριθμητικά δεδομένα για το 1995 βασίζονται στα στοιχεία των ενώσεων, ο αριθμός για το **2004 βασίζεται στα επίσημα δεδομένα για την EE15

<u>Σχήμα 1</u>: Μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 νέων επιβατηγών αυτοκινήτων στην EE15, EE10 και στα επιμέρους κράτη μέλη το 1995 και το 2004 (σταθμισμένες μέσες τιμές βάσει των δεδομένων για τα πετρελαιοκίνητα και βενζινοκίνητα οχήματα, για το 1995, δεδομένα όπως διαβιβάστηκαν από τις ενώσεις, για το 2004, τα επίσημα δεδομένα της ΕΕ αναφέρονται μετά από διόρθωση κατά 0,7% ώστε να επιτευχθεί η προσαρμογή τους στην αλλαγή του κύκλου οδήγησης, δεν διατίθενται δεδομένα για το 1995 όσον αφορά την Ελλάδα, την Φινλανδία και την EE10; δεν διατίθενται δεδομένα για το 2004 σε ό,τι αφορά τη Σλοβακία και τη Μάλτα.)



<u>Πίνακας 3</u>: Τάσεις σε ό,τι αφορά τη σύνθεση των νέων οχημάτων που ταξινομούνται πριν τη διοχέτευσή τους στην αγορά για κάθε Ένωση και την ΕΕ15

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Μεταβολή' 95-04' (2)
Βενζίνη	73.4%	72.9%	73.1%	70.3%	65.8%	60.9%	58.2%	56.3%	52.4%	45.4%	-28
Πετρέλαιο	24.0%	24.3%	24.3%	27.0%	31.0%	35.8%	39.4%	43.6%	47.5%	51.9%	27.9
Σύνολο (3)	10,241,651	10,811,011	11,226,009	11,935,533	12,518,260	12,217,744	12,552,498	11,649,782	11,533,323	11,668,101	13.9%
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**2004 (4)**	**Μεταβολή '95-04' (2)**
Βενζίνη	82.1%	82.1%	83.2%	81.6%	80.4%	80.8%	79.1%	77.3%	71.8%	65.6%	-16.5
Πετρέλαιο	9.5%	10.4%	11.2%	13.1%	14.9%	16.5%	17.4%	22.6%	28.2%	30.9%	21.4
Σύνολο (3)	1,233,975	1,342,144	1,510,818	1,666,816	1,716,048	1,667,987	1,520,643	1,501,937	1,703,960	1,843,728	49.4%
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**2004 (4)**	**Μεταβολή '95-04' (2)**
Βενζίνη	87.9%	87.6%	89.2%	85.9%	81.9%	80.9%	85.2%	77.8%	73.9%	69.5%	-18.4
Πετρέλαιο	1.6%	1.8%	2.3%	6.1%	7.4%	8.3%	13.9%	22.0%	26.1%	26.4%	24.8
Σύνολο (3)	169,060	236,454	275,453	373,230	463,724	491,244	396,792	325,436	427,341	589,542	249%
ΕΕ-15 (1)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**2004 (4)**	**Μεταβολή '95-04' (2)**
Βενζίνη	74.5%	74.2%	74.6%	72.1%	68.0%	63.9%	61.2%	59.2%	55.4%	49.6%	-24.9
Πετρέλαιο	22.2%	22.4%	22.3%	24.7%	28.4%	32.6%	36.4%	40.7%	44.4%	48.1%	25.9
Σύνολο (3)	11,644,686	12,389,609	13,012,280	13,975,579	14,698,032	14,376,975	14,469,933	13,477,155	13,664,624	14,101,371	21.1%

(1) Τα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ από κατασκευαστές που δεν έχουν αναλάβει δεσμεύσεις δεν αναμένεται να επηρεάσουν ουσιαστικά το μέσο όρο.

(2) Η αλλαγή κατά την περίοδο 1995 - 2004 για οχήματα βενζίνης και ντίζελ αντιπροσωπεύει τη μεταβολή του απόλυτου μεριδίου κάθε είδους καυσίμου στο σύνολο των νέων ταξινομήσεων. Η μεταβολή για όλα τα αυτοκίνητα είναι η αύξηση ή η μείωση του απόλυτου αριθμού νέων καταχωρίσεων. Η μεταβολή του συνολικού αριθμού των αυτοκινήτων εκφράζει την αύξηση των νέων ταξινομήσεων κατά την ως άνω περίοδο στην ΕΕ15.

(3) Τα συνολικά δεδομένα περιλαμβάνουν τα στατιστικώς απροσδιόριστα οχήματα και τα οχήματα που χρησιμοποιούν "άλλους τύπους καυσίμου".

(4) Για την περίοδο 2002- 2004 λαμβάνονται υπόψη τα επίσημα δεδομένα για την ΕΕ15.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (SEC(2006) 1078)

(1) Παρακολούθηση της δέσμευσης της ACEA σε ό,τι αφορά τη μείωση των εκπομπών CO_2 από επιβατηγά αυτοκίνητα (2004), Κοινή Έκθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτων και των Υπηρεσιών της Επιτροπής, τελική μορφή της 25.11.2005

(2) Παρακολούθηση της δέσμευσης της JAMA σε ό,τι αφορά τη μείωση των εκπομπών CO_2 από επιβατηγά αυτοκίνητα (2004), Κοινή Έκθεση της Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτων Ιαπωνίας και των Υπηρεσιών της Επιτροπής, τελική μορφή της 25.11.2005

(3) Παρακολούθηση της δέσμευσης της KAMA σε ό,τι αφορά τη μείωση των εκπομπών CO_2 από επιβατηγά αυτοκίνητα (2004), Κοινή Έκθεση της Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτων Κορέας και των Υπηρεσιών της Επιτροπής, τελική μορφή της 25.11.2005.

Τα παραρτήματα διατίθενται αποκλειστικά και μόνο στα Αγγλικά