ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 7.2.2007
COM(2007) 19 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα

{SEC(2007) 60}
{SEC(2007) 61}

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ΕΕ βρίσκεται στην πρωτοπορία των διεθνών προσπαθειών αντιμετώπισης της αλλαγής του κλίματος και καλείται να επιτύχει τις μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου για τις οποίες δεσμεύθηκε στο πλαίσιο του Πρωτοκόλλου του Κυότο. Τον Ιανουάριο του 2007[1] η Επιτροπή πρότεινε "*να επιδιώξει η ΕΕ, στο πλαίσιο των διεθνών διαπραγματεύσεων, ως στόχο, την κατά 30% μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (GHG) από τις ανεπτυγμένες χώρες έως το 2020 (σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990)*" και ότι "*η ΕΕ πρέπει να αναλάβει, ήδη από τώρα, τη σταθερή και ανεξάρτητη δέσμευση να επιτύχει την κατά τουλάχιστον 20% μείωση των εκπομπών GHG έως το 2020 (σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990)*". Για να αποφευχθούν τυχόν στρεβλώσεις, καθώς και για λόγους ίσης οικονομικής και κοινωνικής μεταχείρισης, πρέπει να συνεισφέρουν στις προσπάθειες μείωσης όλοι οι τομείς.

Τα αυτοκίνητα αποτελούν σημαντικό στοιχείο της καθημερινότητας πολυάριθμων Ευρωπαίων και η αυτοκινητοβιομηχανία συνιστά σημαντική πηγή απασχόλησης και ανάπτυξης σε πολλές περιοχές της ΕΕ. Ωστόσο, η χρήση των αυτοκινήτων έχει σημαντικές επιπτώσεις από πλευράς αλλαγής του κλίματος, δεδομένου ότι ποσοστό περίπου 12% των συνολικών εκπομπών ΕΕ διοξειδίου του άνθρακα (CO_2), δηλαδή του κυριότερου αερίου θερμοκηπίου, προέρχεται από τα καύσιμα που καταναλίσκονται από τα επιβατηγά αυτοκίνητα. Μολονότι επετεύχθησαν σημαντικές βελτιώσεις στην τεχνολογία των αυτοκινήτων – ιδίως όσον αφορά την απόδοση των καυσίμων, η οποία, με τη σειρά της, συνεπάγεται χαμηλότερες εκπομπές CO_2 – αυτές δεν άρκεσαν για να εξουδετερώσουν τις επιπτώσεις από την αύξηση της κυκλοφορίας και του μεγέθους των αυτοκινήτων. Ενώ η ΕΕ, στο σύνολό της, μείωσε τις οικείες εκπομπές των αερίων θερμοκηπίου (GHG) κατά ποσοστό κατά τι μικρότερο του 5% στην περίοδο 1990–2004, οι εκπομπές CO_2 από τις οδικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 26%.

Τον Ιούνιο του 2006, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο επιβεβαίωσε ομόφωνα[2] ότι "*σύμφωνα με τη στρατηγική της ΕΕ για τις εκπομπές CO_2 από ελαφρά εμπορικά οχήματα, πρέπει να επιτευχθούν για τα καινούργια οχήματα κατά μέσον όρο εκπομπές CO_2 140 g CO_2/km (2008/09) και 120 g CO_2/km (2012)*". Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο απηύθυνε έκκληση για "*την εφαρμογή πολιτικής αυστηρών μέτρων για τη μείωση των εκπομπών από τη μεταφορά, συμπεριλαμβανομένου και του ορισμού υποχρεωτικών ορίων για τις εκπομπές CO_2 από τα νέα οχήματα, με στόχο να επιτευχθεί μεσοπρόθεσμα το όριο 80–100 g CO_2/km για τα νέα οχήματα, μέσω της εμπορίας των δικαιωμάτων εκπομπής μεταξύ κατασκευαστών αυτοκινήτων*[3]".

Στο Σχέδιο Δράσης για την Ενεργειακή Απόδοση του Οκτωβρίου 2006[4], η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, "*αποφασισμένη να ασχοληθεί με το ζήτημα της ενεργειακής απόδοσης και των εκπομπών CO_2 από τα αυτοκίνητα, εάν είναι ανάγκη θα προτείνει, το 2007, νομοθεσία με σκοπό την επίτευξη του κοινοτικού στόχου των 120 g CO_2/km έως το 2012, μέσω ολοκληρωμένης και συνεπούς θεώρησης, σύμφωνα με τον συμφωνημένο σε επίπεδο ΕΕ στόχο*". Στη δέσμη του Ιανουαρίου 2007 για την ενέργεια και το κλίμα, η Επιτροπή τόνισε ότι "*θα*

---

1 COM(2007) 2.

2 Ανανεωμένη στρατηγική της ΕΕ για την αειφόρο ανάπτυξη, Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 08.06.2006.

3 Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου "*Επιτυχής καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος στον πλανήτη*" (2005/2049(INI))

4 COM(2006) 545.

επισημανθούν, στην επικείμενη ανακοίνωση, περαιτέρω μέτρα αντιμετώπισης των εκπομπών CO_2 από τα αυτοκίνητα, προκειμένου να επιτευχθεί μία συνολική και συνεπής προσέγγιση του στόχου των 120 g CO_2/km μέχρι το 2012. Θα διερευνηθούν επίσης οι επιλογές περαιτέρω μειώσεων μετά το 2012."

Εάν δεν ληφθούν αποτελεσματικά μέτρα, η αύξηση των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές επιβατών θα συνεχιστεί τα προσεχή έτη, υπονομεύοντας τις προσπάθειες της ΕΕ για μείωση των οικείων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου βάσει του Πρωτοκόλλου του Κυότο και αφήνοντας, εκ παραλλήλου, σε άλλους, επίσης εκτεθειμένους στο διεθνή ανταγωνισμό, τομείς να σηκώσουν το κύριο βάρος της προσπάθειας. Αντιθέτως, η κατά μέτωπον αντιμετώπιση του προβλήματος των εκπομπών των αυτοκινήτων θα συμβάλει στην αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος, θα περιορίσει την εξάρτησή μας από τα εισαγόμενα καύσιμα· επίσης, θα βελτιώσει την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και, κατ' επέκτασιν, την υγεία των Ευρωπαίων πολιτών. Οι βελτιώσεις όσον αφορά την απόδοση των καυσίμων στα οχήματα, σε συνδυασμό με την αυξημένη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, ιδίως δε των βιοκαυσίμων, θα αποτελέσουν τα κύρια μέσα για την επίτευξη του ανωτέρω στόχου.

Από την πλευρά των καυσίμων, η Επιτροπή πρότεινε[5] την εισαγωγή δεσμευτικών απαιτήσεων για τη σταδιακή απαλλαγή των οδικών καυσίμων από τον άνθρακα, μέσω τροποποίησης της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων[6]. Εξάλλου, υπέβαλε πρόσφατα αναφορά[7] σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας σχετικά με τα βιοκαύσιμα, και σύντομα θα εγκρίνει πρόταση αναθεώρησης της εν λόγω οδηγίας. Στην ανακοίνωση αυτή, η Επιτροπή προτείνει, επίσης, τη στήριξη στην αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων ως μιας συνιστώσας της ολοκληρωμένης προσέγγισης για τον περιορισμό του CO_2 από τα αυτοκίνητα. Από πλευράς οχημάτων, η Επιτροπή καθόρισε σειρά μέτρων που θα συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της ΕΕ, ειδικότερα δε, αυστηρότερα επίπεδα απόδοσης των καυσίμων για τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα, καθώς και άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις. Η παρούσα ανακοίνωση αποτελεί τη βάση για ανταλλαγή απόψεων με τα άλλα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την εφαρμογή ενός νέου σταδίου στην κοινοτική στρατηγική μείωσης των εκπομπών CO_2 και για τη βελτίωση της απόδοσης των καυσίμων στα ελαφρά εμπορικά οχήματα, με στόχο να επιτύχει η ΕΕ εκπομπές 120 g CO_2/km[8] μέχρι το 2012. Βάσει των συμπερασμάτων των εν λόγω συζητήσεων, η Επιτροπή θα υποβάλει, ει δυνατόν εντός του 2007 και το αργότερο στα μέσα του 2008, νομοθετικό πλαίσιο στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, προκειμένου να επιτευχθεί ο εν λόγω στόχος.

---

5 COM(2007) 18.

6 Οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, όπως τροποποιήθηκε σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 350 της 28.12.1998).

7 COM(2006) 845.

8 Ισοδυναμεί με 4.5 l/100 km για τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν καύσιμο ντίζελ και 5 l/100 km για τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν βενζίνη.

2. ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΡΟΟΔΟΣ

2.1. Η ανάγκη λήψεως μέτρων στον τομέα των οδικών μεταφορών

2.1.1. Οι οδικές μεταφορές καλούνται να συμβάλουν στην αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος

Την άνοιξη του 2005, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο επιβεβαίωσαν ότι στόχος της ΕΕ είναι να μην αυξηθούν οι θερμοκρασίες στην επιφάνεια του πλανήτη περισσότερο από 2°C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα, ώστε να αποφευχθεί η επικίνδυνη και μη αναστρέψιμη ανθρωπογενής αλλαγή του κλίματος. Επίσης, στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο επισημάνθηκε ότι για να προωθηθεί η ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού και η αειφόρος χρήση της ενέργειας, είναι αναγκαία η βελτίωση της διαχείρισης από την πλευρά της ζήτησης και η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, ιδίως στον τομέα των μεταφορών[9]. Η πρόσφατη αναθεώρηση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές[10] υπογραμμίζει την ανάγκη προαγωγής της αειφόρου κινητικότητας που θα τονώσει την ανταγωνιστικότητα στην ΕΕ, περιορίζοντας, εκ παραλλήλου, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών, των οποίων το κόστος υπολογίζεται σε ποσοστό 1,1% του ΑΕΠ.

Οι οδικές μεταφορές αποτελούν το δεύτερο κατά τάξη μεγέθους εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (Greehouse gas/GHG) τομέα στην ΕΕ. Παραμένει ένας από τους λίγους τομείς των οποίων οι εκπομπές εξακολουθούν να αυξάνονται, αναιρώντας έτσι την πρόοδο που επιτυγχάνεται σε άλλους τομείς. Το γεγονός αυτό δυσκολεύει την ΕΕ στην επίτευξη των υποχρεώσεων που ανέλαβε βάσει του Πρωτοκόλλου του Κυότο και έχει αρνητικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα ορισμένων τομέων (π.χ. στους ενεργοβόρους βιομηχανικούς κλάδους) οι οποίοι επίσης εκτίθενται στο διεθνή ανταγωνισμό περισσότερο από τις εσωτερικές δραστηριότητες, όπως οι οδικές μεταφορές.

Πρέπει να σημειωθεί ότι δεν αρκεί η παρακολούθηση στους επιμέρους τομείς των εκπομπών σε απόλυτες τιμές. Επιβάλλεται επίσης να αξιολογηθεί η ανάγκη αναδιοργάνωσης διαφόρων τομέων και της ικανότητάς τους να μειώσουν τις εκπομπές CO_2. Ενώ, εκ πρώτης όψεως, η ανάληψη δράσης στον τομέα των οδικών μεταφορών μπορεί να δείχνει δαπανηρότερη από τη δράση σε άλλους τομείς, πολλές μελέτες συμπεραίνουν ότι τα μέτρα αύξησης της αποδοτικότητας στον τομέα των μεταφορών ενδέχεται να είναι αποτελεσματικότερα – από πλευράς κόστους – από τη λήψη μέτρων σε άλλους τομείς, εφόσον συνεκτιμηθούν και τα μέτρα για την αλλαγή της συμπεριφοράς των καταναλωτών[11]. Επιπλέον, επιβάλλεται η αποδοτικότητα να αντιμετωπίζεται συνολικά συνεκτιμώντας την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, το βαθμό έκθεσης στον διεθνή ανταγωνισμό, την ικανότητα αντιμετώπισης του κόστους εκ μέρους των καταναλωτών και τα φαινόμενα θετικής "αναπήδησης", όπως η τεχνολογική πρωτοπορία που προκύπτει από την υιοθέτηση φιλόδοξων στόχων. Δεδομένου ότι οι εκπομπές CO_2 και η κατανάλωση καυσίμων συνδέονται στενά και ότι οι οδικές μεταφορές ευθύνονται για το 26,5% της συνολικής ενεργειακής κατανάλωσης της ΕΕ, η μείωση των εκπομπών CO_2 από τα αυτοκίνητα θα έχει σημαντικές θετικές συνέπειες στην ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού της ΕΕ.

---

9 Συμπεράσματα της Προεδρίας του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 23ης/24ης Μαρτίου 2006.

10 COM(2006) 314.

11 "*Cost effectiveness of CO_2 mitigation in transport – An outlook and comparison with measures in other sectors*", ΕΚ Delft για την Ευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη των Υπουργών Μεταφορών, ΟΟΣΑ, Απρίλιος 2006.

Οι οδικές μεταφορές δεν εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (ΣΕΠ) της ΕΕ, το οποίο θεσπίστηκε με την οδηγία 2003/87/ΕΚ : το σύστημα αυτό βασίζεται στην αρχή των άμεσων εκπομπών[12], η οποία, στην περίπτωση των οδικών μεταφορών θα έπρεπε να εφαρμόζεται σε κάθε ιδιοκτήτη οχήματος και θα συνεπαγόταν σημαντικά διοικητικά έξοδα. Εναλλακτικά, θα μπορούσε να εξεταστεί μια έμμεση προσέγγιση, σε επίπεδο κατασκευαστών αυτοκινήτων. Ωστόσο, η υπαγωγή, την χρονική αυτή στιγμή, δεν θα επέτρεπε την έγκαιρη επίτευξη των στόχων της στρατηγικής (120 g CO_2/km έως το 2012), δεδομένου ότι οι τυχόν προσαρμογές του σχεδιασμού του ΣΕΠ της ΕΕ, πλην της υπαγωγής των αεροπορικών μεταφορών θα έδιναν αποτελέσματα μόνο από το 2013 και μετά, όπως επισημαίνεται από την Επιτροπή σε πρόσφατη ανακοίνωσή της για την επανεξέταση του ΣΕΠ[13]. Το χρονοδιάγραμμα αυτό θα διασφαλίσει ένα σταθερό ρυθμιστικό πλαίσιο για τα μέρη που συμμετέχουν ήδη στην αγορά, καθώς και επαρκή χρονικά περιθώρια για την πραγματοποίηση των νομοθετικών προσαρμογών του συστήματος. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η Επιτροπή θα διερευνήσει τη δυνατότητα υπαγωγής του τομέα των οδικών μεταφορών στην τρίτη περίοδο κατανομής δικαιωμάτων.

Ως εκ τούτου επιβάλλεται η λήψη μέτρων ώστε ο τομέας των μεταφορών, αντί να υπονομεύει, να ενδυναμώνει τις προσπάθειες αντιμετώπισης της αλλαγής του κλίματος.

2.1.2. Η ανάγκη βελτίωσης των ελαφρών εμπορικών οχημάτων

Σειρά παραγόντων επηρεάζει τις εκπομπές CO_2 από τις οδικές μεταφορές επιβατών, με χαρακτηριστικά εν προκειμένω παραδείγματα την προσφορά και τη ζήτηση των αυτοκινήτων, τις ατομικές ανάγκες κινητικότητας, τα έξοδα που συνδέονται με την αγορά και τη συντήρηση των αυτοκινήτων, την ύπαρξη ή την απουσία δημόσιων συγκοινωνιών ως εναλλακτικής λύσης, κλπ. Η ομάδα υψηλού επιπέδου για την ανταγωνιστικότατα της βιομηχανίας αυτοκινήτων (CARS21)[14] συνεκλήθη για να ανανεωθεί ο διάλογος με τα εμπλεκόμενα μέρη εις ό,τι αφορά τις μελλοντικές ανάγκες της αυτοκινητοβιομηχανίας και τα προβλήματα που θα κληθεί να αντιμετωπίσει. Στην τελική της έκθεση του Δεκεμβρίου 2005, η ομάδα εισηγείται την υιοθέτηση της ολοκληρωμένης προσέγγισης και υπογραμμίζει την ανάγκη "*λήψης μέτρων για την περαιτέρω μείωση των εκπομπών CO_2 από τα οδικά οχήματα*".

Πέραν της ΕΕ, καταβάλλονται παγκοσμίως προσπάθειες μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα οδικά οχήματα. Ήδη, οι Ηνωμένες Πολιτείες, ο Καναδάς, η Ιαπωνία, η Κορέα, η Κίνα και η Αυστραλία έχουν εφαρμόσει κανονιστικές ή αυτόβουλες ρυθμίσεις, εκ των οποίων ορισμένες επανεξετάζονται, για να βελτιωθεί περαιτέρω η απόδοση των καυσίμων και οι εκπομπές CO_2.

2.2. Η μέχρι τούδε επιτευχθείσα πρόοδος

Η κοινοτική στρατηγική στηριζόταν μέχρι τώρα σε τρεις πυλώνες, σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής του 1995[15], η οποία εγκρίθηκε από το Συμβούλιο και από το Ευρωπαϊκό

---

12 Κατά τρόπον ώστε οι αποδέκτες ποσοστώσεων να είναι αυτοί που πραγματικά εκπέμπουν το CO_2.

13 Βλ. COM(2006) 676, παράγραφος 3.1.

14 "*A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century*", τελική έκθεση CARS21, 2006: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf.

15 COM (95) 689, συμπεράσματα του Συμβουλίου της 25.06.1996, ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 22.09.1997.

Κοινοβούλιο[16]. Η δομή αυτή επέτρεψε τη συνολική ενσωμάτωση μέτρων που αφορούν τόσο την προσφορά (αυτόβουλες δεσμεύσεις), όσο και τη ζήτηση (επισήμανση και φορολογία) και υιοθετήθηκε μετά από ενδελεχή ανάλυση των δυνατών λύσεων για τον περιορισμό των εκπομπών CO_2 των αυτοκινήτων.

2.2.1. Πρώτος πυλώνας: οι αυτόβουλες δεσμεύσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας

Οι αυτοδεσμεύσεις των ευρωπαϊκών, ιαπωνικών και κορεατικών ενώσεων αυτοκινητοβιομηχανιών έχουν ως στόχο τα 140 g CO_2/km μέχρι το 2008 ή το 2009. Λόγω της έντασης του προβληματισμού για την πρόοδο που επιτελεί η αυτοκινητοβιομηχανία στο πλαίσιο των αυτοδεσμεύσεών τους, η Επιτροπή επανειλημμένα τόνισε τη διάθεσή της να εξετάσει κάθε είδους μέτρα, συμπεριλαμβανομένων των νομοθετικών, για να επιτύχει τις αναγκαίες μειώσεις εκπομπών CO_2.

2.2.2. Δεύτερος πυλώνας: η ενημέρωση του καταναλωτή

Η οδηγία για την επισήμανση[17] απαιτεί την τοποθέτηση ετικέτας σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές CO_2 σε όλα τα νέα αυτοκίνητα, τη δημοσίευση εθνικών οδηγιών για την απόδοση των νέων αυτοκινήτων από πλευράς καυσίμων, την ανάρτηση πανώ στα εκθετήρια αυτοκινήτων και την παράθεση πληροφοριών σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων στο έντυπο διαφημιστικό υλικό. Η οδηγία θεωρείται χρήσιμο μέτρο για την ευαισθητοποίηση, ο αντίκτυπός της, όμως, δεν ήταν αισθητός[18], λόγω της μεγάλης διακύμανσης της ποιότητας της επισήμανσης στα διάφορα κράτη μέλη.

2.2.3. Τρίτος πυλώνας: η προώθηση αποδοτικών, από πλευράς καυσίμων, αυτοκινήτων, μέσω φορολογικών μέτρων

Η φορολόγηση, ο τρίτος πυλώνας της στρατηγικής, είναι σε θέση να συμβάλει σημαντικά στην μείωση του κόστους της συμμόρφωσης με τους στόχους απόδοσης, πλην όμως μέχρι στιγμής τα επίπεδα εφαρμογής της υπήρξαν απογοητευτικά. Σε επίπεδο ΕΕ, η πρόταση της Επιτροπής, του Ιουλίου 2005, για οδηγία του Συμβουλίου[19], που είχε, μεταξύ άλλων, ως στόχο την ένταξη μιας σχετικής με το CO_2 συνιστώσας στα τέλη κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, δεν έχει ακόμη εγκριθεί από το Συμβούλιο. Σε εθνικό επίπεδο, πολλά κράτη μέλη έχουν υιοθετήσει φορολογικά μέτρα για την προώθηση της αγοράς αυτοκινήτων που εκπέμπουν λιγότερο CO_2, πλην όμως δεν έχουν καταγραφεί σημαντικά αποτελέσματα των εν λόγω μέτρων στις μέσες εκπομπές CO_2 των νέων αυτοκινήτων στην ΕΕ.

---

16 Για τις ετήσιες εκθέσεις σχετικά με την απόδοση της στρατηγικής, πρβλ: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm.

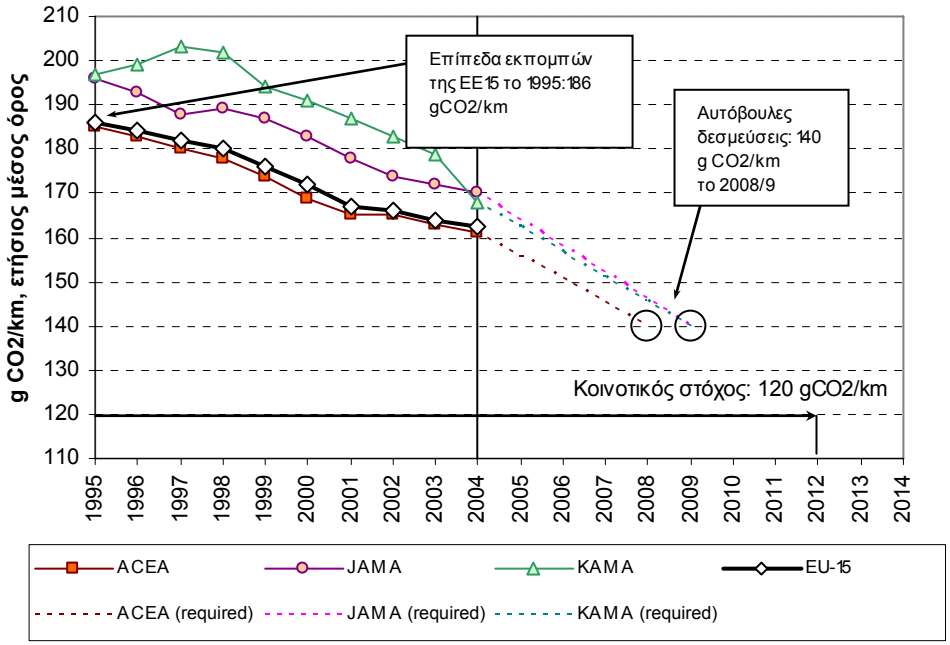
17 Οδηγία 1999/94/ΕΚ για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με τη οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO_2 όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων, (ΕΕ L 12 της 18.01.2000).

18 "*Report on the effectiveness of the car fuel efficiency labelling directive 1999/94/EC, and options for improvement*", ADAC για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Μάρτιος 2005.

19 COM(2005)261.

2.2.4. Άντληση συμπερασμάτων από την τρέχουσα στρατηγική

Σχήμα 1 – Μέσες εκπομπές CO_2 των νέων αυτοκινήτων στην ΕΕ 15 μεταξύ του 1995 και του 2004



ACEA: Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων
JAMA: Ιαπωνική Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων
KAMA : Κορεατική Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων
(required) : (απαιτούμενα επίπεδα)

Από την πείρα εφαρμογής της τρέχουσας στρατηγικής προκύπτει ότι[20]:

- το 2004, οι μέσες εκπομπές από τα νέα αυτοκίνητα ανήλθαν σε 163 g CO_2/km, δηλαδή παρατηρήθηκε μείωση κατά 12,4% σε σχέση με την τιμή αναφοράς των 186 g CO_2/km[21] του 1995. Την ίδια περίοδο, **αυξήθηκαν σημαντικά οι διαστάσεις των νέων αυτοκινήτων που πωλήθηκαν στην ΕΕ και τα αυτοκίνητα απέκτησαν μεγαλύτερη ιπποδύναμη**, ενώ η αύξηση των τιμών υπήρξε κατώτερη του πληθωρισμού.

- οι μελέτες που πραγματοποιήθηκαν σχετικά με τον αντίκτυπο **ορισμένων μέτρων που θεσπίστηκαν μέχρι στιγμής από κράτη μέλη σχετικά με τη ζήτηση έδειξαν ότι το μεγαλύτερο μέρος των μειώσεων επετεύχθη χάρις στη βελτίωση της τεχνολογίας των αυτοκινήτων.**

- η μέχρι τούδε επιτευχθείσα πρόοδος επέτρεψε την προσέγγιση του στόχου των 140 g CO_2/km μέχρι το 2008/2009, πλην όμως, **ελλείψει συμπληρωματικών μέτρων, ο στόχος των 120 g CO_2/km που έθεσε η ΕΕ δεν θα έχει επιτευχθεί μέχρι το 2012**. Δεδομένου ότι η αυτοδεσμευτική συμφωνία δεν πέτυχε το στόχο της, η Επιτροπή θεωρεί αναγκαία την προσφυγή σε νομοθετική ρύθμιση και υπογραμμίζει ότι, πέραν της προταθείσας

[20] Τα προκαταρκτικά δεδομένα για το 2005 υποδηλώνουν περιορισμένη περαιτέρω πρόοδο.
[21] ΕΕ 15.

νομοθεσίας, επείγει η λήψη, εκ μέρους των δημοσίων αρχών, μέτρων για τη συνέχιση των μειώσεων των εκπομπών, επίσης και μέχρι το 2008/2009, επί παραδείγματι υπό μορφήν φορολογικών κινήτρων και οικολογικών ("πράσινων") δημόσιων προμηθειών.

3. Ο ΛΟΓΟΣ ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΠΡΑΚΤΕΟΥ

Με δεδομένους τους παράγοντες που επηρεάζουν τις εκπομπές των οδικών μεταφορών, επιβάλλεται η λήψη σειράς μέτρων.

3.1. Η επίτευξη του στόχου ΕΕ των 120 g CO_2/km

Ενώ η παρούσα ανακοίνωση επικεντρώνεται στον περιορισμό του CO_2 μέσω μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης (βελτίωση της κατανάλωσης των καυσίμων των οχημάτων (ιδιωτικά αυτοκίνητα και ελαφρά εμπορικά οχήματα), άλλων τεχνολογικών βελτιώσεων και της χρήσης βιοκαυσίμων, δεν προδικάζει ενδεχόμενα συμπληρωματικά μέτρα που θα πρότεινε ίσως η Επιτροπή για να περιοριστούν οι επιπτώσεις των οδικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος. Η προσφάτως αναθεωρηθείσα πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιλαμβάνει πρωτοβουλίες για την κατά το δυνατόν προώθηση φιλικότερων προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς, ιδίως στις αστικές περιοχές και προβλέπει, μέχρι το 2008, τη θέσπιση κοινοτικής μεθόδου επιβολής τελών για τις υποδομές, λαμβάνοντας υπόψη το εξωτερικό κόστος, συμπληρωματικά μάλιστα ως προς την πρόσφατη αναθεώρηση της οδηγίας "Eurovignette"(σήμα ευρωβινιέττας)[22]. Όπως προβλέπεται στην πρόσφατη θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον[23], η Επιτροπή θα εξασφαλίσει την παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών όσον αφορά τα σχέδια αειφόρων μεταφορών. Εις ό,τι αφορά την φορολογία των καυσίμων, η νομοθεσία ΕΕ καθορίζει, ήδη, τα ελάχιστα επίπεδα φόρου κατανάλωσης των καυσίμων.

Η Επιτροπή έχει διερευνήσει σειρά μέτρων που αποβλέπουν, ειδικότερα, στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα ελαφρά εμπορικά οχήματα. Παράλληλα με ευρύ διάλογο με τα ενδιαφερόμενα μέρη και βάσει εκτίμησης επιπτώσεων, μία στρατηγική, η οποία αφορά ταυτοχρόνως την προσφορά και τη ζήτηση και περιγράφεται κατωτέρω, αποβλέπει στην πραγματοποίηση, με ορίζοντα το 2012, των μειώσεων εκπομπών CO_2 που είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί ο στόχος των 120 g CO_2/km που καθόρισε η Κοινότητα.

Ευθυγραμμιζόμενη με το Σχέδιο Δράσης για την Ενεργειακή Απόδοση, η προσέγγιση της Επιτροπής θα αποδώσει σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη, ενώ, ταυτόχρονα, θα δημιουργήσει οικονομικές ευκαιρίες, ενθαρρύνοντας την καινοτομία για φιλικότερα προς το περιβάλλον αυτοκίνητα και προάγοντας μια ανταγωνιστική αυτοκινητοβιομηχανία, ενώ ταυτόχρονα θα εξασφαλίζει σταθερές θέσεις εργασίας στην Κοινότητα. Το ζητούμενο είναι η ύπαρξη των συνθηκών που θα επιτρέψουν συνεχή βελτίωση που να ξεπερνά τον κοινοτικό στόχο, ώστε η ΕΕ να είναι σε θέση να επιτύχει μακροπρόθεσμα νέες μειώσεις των εκπομπών CO_2 στον τομέα των μεταφορών.

---

22 Οδηγία 1999/62/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2006/38/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής, (ΕΕ L 187 της 20.7.1999).

23 COM(2005) 446.

Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι βελτιώσεις της ενεργειακής απόδοσης μπορούν να επιτευχθούν με πολλούς τρόπους: εάν σταθεροποιηθεί η τάση αγοράς αυτοκινήτων μεγαλύτερων διαστάσεων και μεγαλύτερης ιπποδύναμης, υπάρχουν ήδη εθνικές λύσεις για την επίλυση των προβλημάτων ενεργειακής κατανάλωσης που αναπόφευκτα θα τεθούν, πλην όμως οι κατασκευαστές και, κατ' επέκτασιν οι καταναλωτές, θα επιβαρυνθούν με το συμπληρωματικό κόστος παραγωγής. Άλλη δυνατότητα αποτελεί η θέσπιση συγκεκριμένων (φορολογικών) μέτρων για να ενθαρρυνθούν οι καταναλωτές και να επιλέγουν οικονομικά – σε καύσιμα – αυτοκίνητα : αυτό θα συνέβαλε στη δημιουργία φιλικότερης προς το περιβάλλον αγοράς αυτοκινήτων, στην οποία οι κατασκευαστές θα ανταγωνίζονταν στο πεδίο των περιβαλλοντικών επιδόσεων και η οποία θα μείωνε σημαντικά το κόστος συμμόρφωσης, χωρίς να υποβαθμισθούν οι βελτιώσεις, από πλευράς ανέσεων και ασφάλειας, των οποίων επωφελούνται οι καταναλωτές εδώ και μία δεκαετία. Τα κράτη μέλη έχουν την ευθύνη της κατά το δυνατόν συντομότερης συγκεκριμενοποίησης της οικείας φορολογικής πολιτικής, δεδομένου ότι η άλλη αυτή δυνατότητα είναι φιλικότερη προς το περιβάλλον. Όσο πιο σύντομα αναληφθεί ανάλογη πρωτοβουλία, τόσο πιο εύκολη θα είναι η επίτευξη των στόχων περιορισμού του CO_2. Εξάλλου, τα φορολογικά καθεστώτα μπορούν να διαμορφωθούν κατά τρόπον που να μην έχουν αντίκτυπο στα έσοδα, οπότε συνολικά δεν θα προκύψει συμπληρωματική επιβάρυνση για τον καταναλωτή αλλά, αντιθέτως, θα ενθαρρύνεται η αγορά αυτοκινήτων με χαμηλά επίπεδα εκπομπών CO_2 και θα αποθαρρύνεται η αγορά αυτοκινήτων που καταναλίσκουν περισσότερα καύσιμα.

3.2. Μέτρα που επιδρούν στην προσφορά

Η Επιτροπή θα προχωρήσει στην ολοκληρωμένη προσέγγισή της, με σκοπό να επιτύχει **τον στόχο της ΕΕ των 120 g CO_2/km μέχρι το 2012**. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με συνδυασμό δράσης της ΕΕ και των κρατών μελών. Η Επιτροπή θα προτείνει **νομοθετικό πλαίσιο,** ει δυνατόν το 2007 και το αργότερο στα μέσα του 2008, προκειμένου να επιτύχει τον στόχο της ΕΕ των 120 g CO_2/km, επικεντρωνόμενη στις υποχρεωτικές μειώσεις των εκπομπών CO_2 ώστε να επιτευχθεί ο στόχος των **130 g CO_2/km για τον μέσο όρο όσον αφορά τον στόλο νέων αυτοκινήτων, με βελτιώσεις της τεχνολογίας των κινητήρων των οχημάτων**, καθώς και περαιτέρω μείωση 10 g CO_2/km, ή ισοδύναμη με αυτόν εφόσον είναι τεχνικώς αναγκαίο, με άλλες **τεχνολογικές βελτιώσεις και με την αύξηση της χρήσης των βιοκαυσίμων**, ιδίως δε με :

α) τη θέσπιση ελάχιστων απαιτήσεων απόδοσης για τα συστήματα κλιματισμού·

β) την υποχρεωτική τοποθέτηση συστημάτων ακριβούς παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών επισώτρων·

γ) τον καθορισμό μέγιστων ορίων αντίστασης των ελαστικών επισώτρων στην κύλιση σε επίπεδο ΕΕ για τα ελαστικά επίσωτρα με τα οποία είναι εφοδιασμένα τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα·

δ) την χρήση δεικτών αλλαγής ταχύτητας, στο μέτρο που οι καταναλωτές χρησιμοποιούν ανάλογες διατάξεις υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης·

ε) τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των ελαφρών εμπορικών οχημάτων (καμιονέτες) με στόχο την επίτευξη 175 g/km CO_2 μέχρι το 2012 και 160 g/km CO_2 μέχρι το 2015·

στ) την αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων, η οποία μεγιστοποιεί τις περιβαλλοντικές επιδόσεις.

Τα ανωτέρω θα είναι μετρήσιμα, παρακολουθήσιμα, ελέγξιμα και χωρίς να επιβάλλουν διπλή μέτρηση των περιορισμών CO_2.

Η Επιτροπή συμφωνεί ότι το νομοθετικό πλαίσιο εφαρμογής του **στόχου του μέσου όρου για τον στόλο των νέων αυτοκινήτων** πρέπει να εξασφαλίζει ανταγωνιστικούς, ουδέτερους και κοινωνικά ισότιμους και βιώσιμους στόχους περιορισμού, ισότιμους για την πληθώρα των ευρωπαίων αυτοκινητοκατασκευαστών και να αποτρέπουν κάθε αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των αυτοκινητοκατασκευαστών.

Το νομοθετικό πλαίσιο πρέπει να είναι **συμβατό με το συνολικό στόχο της επίτευξης των στόχων του Κυότο της ΕΕ** και να βασίζεται σε **ολοκληρωμένη εκτίμηση των επιπτώσεων**. Η εκτίμηση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τα οφέλη και το κόστος των διαφόρων επιλογών, σε σύγκριση με την τρέχουσα κατάσταση των μέσων εκπομπών CO_2, λαμβάνοντας δε υπόψη την πλέον σύγχρονη τεχνολογία για περιβαλλοντικές βελτιώσεις στην τεχνολογία αυτοκινήτων.

3.3. Μέτρα που επιδρούν στη ζήτηση/συμπεριφορά των καταναλωτών

Πέραν του νομοθετικού πλαισίου, η στρατηγική της Επιτροπής για την περαιτέρω μείωση των εκπομπών CO_2 πρέπει να ενθαρρύνει **τις επιπλέον προσπάθειες** με άλλα μέσα οδικών μεταφορών (βαρέα φορτηγά οχήματα, κλπ) **εκ μέρους των κρατών μελών** (φορολόγηση του CO_2 και άλλα φορολογικά κίνητρα, χρήση των δημοσίων προμηθειών, διαχείριση της κυκλοφορίας, υποδομές, κλπ) και **των καταναλωτών** (εν επιγνώσει επιλογές από τους αγοραστές, υπεύθυνη οδήγηση).

3.3.1. Φορολογία[24]

Η φορολόγηση των αυτοκινήτων μπορεί να επηρεάσει σοβαρά τις αποφάσεις των καταναλωτών εις ό,τι αφορά τις αγορές τους. Οι φόροι μπορούν να διαφοροποιηθούν ώστε να στηρίξουν την προώθηση αυτοκινήτων με υψηλή απόδοση καυσίμου και χαμηλές εκπομπές CO_2. Η είσοδος αναλόγων οχημάτων στην αγορά θα διευκόλυνε σε μεγάλο βαθμό τις προσπάθειες των κατασκευαστών αυτοκινήτων για να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους. Η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση για οδηγία του Συμβουλίου σχετικά με τη φορολογία των επιβατηγών αυτοκινήτων[25], η οποία εκκρεμεί ενώπιον του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου. **Η Επιτροπή ενθαρρύνει και πάλι τα κράτη μέλη να εγκρίνουν την εν λόγω πρόταση το συντομότερο δυνατόν και να θεσπίσουν νέες φορολογικές πολιτικές για τα αυτοκίνητα, ώστε να προαγάγουν την αγορά αυτοκινήτων υψηλής απόδοσης καυσίμου σε ολόκληρη την ΕΕ και να βοηθήσουν τους κατασκευαστές να ανταποκριθούν στο μελλοντικό πλαίσιο βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης των καυσίμων**, συμβάλλοντας τοιουτοτρόπως στη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα αυτοκίνητα. Η διαφοροποιημένη φορολόγηση των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην αγορά, κατά τρόπον που να στραφεί,

---

24 Είναι υποχρεωτικό κάθε μέτρο επιλεκτικής φορολόγησης το οποίο ενδέχεται να προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού και να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών να κοινοποιείται εκ των προτέρων στην Επιτροπή, ώστε να εγκρίνεται βάσει των διατάξεων που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις.

25 COM(2005)261.

σταδιακά, ο καταναλωτής, σε αυτοκίνητα με χαμηλότερες εκπομπές, θα συνιστούσε αποτελεσματικό μέσο μείωσης του κόστους συμμόρφωσης εκ μέρους των κατασκευαστών.

Επίσης, τα φορολογικά κίνητρα[26] θα αποτελούσαν εξίσου καλό μέσο προαγωγής των καθαρότερων κατηγοριών ελαφρών εμπορικών αυτοκινήτων. Τα κίνητρα αυτά πρέπει να στηρίζονται σε κοινό ορισμό σε επίπεδο ΕΕ και να εφαρμόζονται σε ολόκληρη την Κοινότητα, ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς και να ληφθούν υπόψη όλες οι εκπομπές που συνδέονται με τις απαιτήσεις σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση και τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου. Προς τούτο, είναι σκόπιμο να οριστεί ως **οικολογικά αποδοτικό ελαφρύ εμπορικό όχημα (LEEV)** το όχημα που τηρεί τις οριακές τιμές εκπομπών ρυπογόνων ουσιών που θεσπίζονται για την επόμενη φάση της νομοθεσίας, δίχως υπέρβαση συγκεκριμένων επιπέδων εκπομπής CO_2. Μέχρι στιγμής, το επίπεδο αυτό θα έπρεπε να είναι ο κοινοτικός στόχος των 120 g CO_2/km. Ο ορισμός του LEEV πρέπει να αναθεωρείται τακτικά ώστε να παραμένει επικεντρωμένος στα πλέον εξελιγμένα από τα νέα αυτοκίνητα.

3.3.2. Ενημέρωση των καταναλωτών

Το 2007, η Επιτροπή θα εγκρίνει τροποποιητική πρόταση όσον αφορά τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της οδηγίας 1999/94/ΕΚ για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμων. Μεταξύ άλλων, η πρόταση αποβλέπει στην επέκταση του πεδίου εφαρμογής του συστήματος πληροφόρησης στα ελαφρά εμπορικά οχήματα (N1), εναρμονίζοντας τη μορφή της επισήμανσης και θεσπίζοντας κατηγορίες ενεργειακής κατανάλωσης, ώστε να βελτιωθεί η ευαισθητοποίηση του καταναλωτή κατά την αγορά αυτοκινήτου. Επίσης θα αποδοθεί ιδιαίτερη προσοχή στον ορισμό του LEEV (βλ. 0) και στη δυνατότητα της αναγραφής, στην επισήμανση, των ετήσιων εξόδων συντήρησης και, ενδεχομένως, των τελών κυκλοφορίας του οχήματος σε συνάρτηση με τις εκπομπές CO_2 και την κατανάλωση καυσίμων.

Παράλληλα με την ενημέρωση των καταναλωτών, θα μπορούσε να ήταν επίσης χρήσιμη η προσαρμογή των μεθόδων εμπορίας των αυτοκινήτων, ώστε να περιοριστεί η προβολή των δυναμικών επιδόσεων των αυτοκινήτων. Για να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, επιβάλλεται η ανάληψη συντονισμένης δράσης από τη βιομηχανία. Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων καλούνται να υπογράψουν, μέχρι τα τέλη του πρώτου εξαμήνου του 2007, **αυτοδεσμευτική συμφωνία σχετικά με κοινοτικό δεοντολογικό κώδικα εμπορίας των αυτοκινήτων και της διαφήμισής τους**, υπέρ της προώθησης των οικονομικής κατανάλωσης καυσίμων αυτοκινήτων.

3.3.3. Οικολογική οδήγηση

Ήδη, ορισμένα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την οικολογική οδήγηση, στο πλαίσιο εκπαιδευτικών εκστρατειών ή εκστρατειών ευαισθητοποίησης. Η Επιτροπή υποστηρίζει την προώθηση της οικολογικής οδήγησης μέσω διαφόρων έργων[27] και θα μπορούσε, ενδεχομένως, να εξετάσει το ενδεχόμενο της θέσπισης σχετικών απαιτήσεων στις

---

[26] Έχει αποδειχθεί πλήρως ότι ο εν λόγω τύπος προσέγγισης επιτρέπει την επιτάχυνση της θέσης σε κυκλοφορία αυτοκινήτων που ήδη ανταποκρίνονται στις διατάξεις που διέπουν τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων και ο οποίες δεν είναι ακόμα εφαρμοστέες· βλ. πχ. την οδηγία 98/69/ΕΚ και την πρόταση νέου προτύπου Euro 5 (COM(2005) 683).

[27] Βλ., π.χ., Ecodriven στον δικτυακό τόπο http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm

μελλοντικές αναθεωρήσεις της οδηγίας για τις άδειες οδήγησης[28]. Ωστόσο, η οικολογική οδήγηση είναι μέτρο κατάντη του οποίου οι πραγματικές δυνατότητες μείωσης των εκπομπών CO_2 είναι λίαν αβέβαιες. Ωστόσο, τα κράτη μέλη καλούνται να συνεχίσουν την προώθηση της οικολογικής οδήγησης ως μέσου ευαισθητοποίησης έναντι των επιπτώσεων της χρήσης του αυτοκινήτου στην αλλαγή του κλίματος.

3.4. Μακροπρόθεσμες προοπτικές

Τέλος, προκειμένου να αναλυθεί η δυνατότητα **καθορισμού πλέον φιλόδοξων στόχων,** πέραν του τρέχοντος κοινοτικού στόχου των 120 g CO_2/km σε μεταγενέστερο στάδιο, θα προωθηθεί η διεξαγωγή έρευνας και ανάπτυξης προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης και επίδειξης προηγμένων τεχνολογιών περιορισμού του CO_2. Συνεστήθη η Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Επιτροπή για την Έρευνα στον τομέα των Οδικών Μεταφορών (ERTRAC), προκειμένου να κινητοποιήσει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, να αναπτύξει ένα κοινό όραμα και να εξασφαλίσει την έγκαιρη, συντονισμένη και αποδοτική χρήση των ερευνητικών πόρων, ώστε να καλυφθούν οι συνεχιζόμενες προκλήσεις που αφορούν τις οδικές μεταφορές και την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα. **Η Επιτροπή θα υποστηρίξει τις ερευνητικές προσπάθειες για την επίτευξη του ερευνητικού στόχου της ERTRAC[29], "*Βελτιώσεις της απόδοσης των οχημάτων που έχουν ως αποτέλεσμα περιορισμούς των εκπομπών CO_2 των επιβατηγών αυτοκινήτων της τάξης του 40% για το νέο στόλο οχημάτων το 2020*"**. Τα επίπεδα αυτά αντιστοιχούν σε μέσο όρο του στόλου νέων αυτοκινήτων της τάξεως των 95 g CO_2/km.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ΕΕ καλείται να μειώσει την εξάρτησή της από το εισαγόμενο πετρέλαιο, να περιορίσει την ατμοσφαιρική ρύπανση και να διαδραματίσει πρωτοποριακό ρόλο στην αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος. Για να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει μέχρι το 2012 και πέραν αυτού, οφείλει να περιορίσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου που προέρχονται απ' όλους τους τομείς.

Ενώ οι εκπομπές αυξάνονται συνεχώς παρά την τεχνολογική πρόοδο, ο τομέας της οδικής μεταφορά επιβατών απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή : επιβάλλεται να ληφθούν μέτρα ως προς την προσφορά ώστε να βελτιώνονται σταθερά οι επιδόσεις των συστημάτων μεταφοράς και ιδίως των οχημάτων ενώ, σχετικά με τη ζήτηση πρέπει να ενθαρρυνθεί η στροφή προς ολοένα και οικονομικότερα – από πλευράς καυσίμων – οχήματα.

Μολονότι θα χρειαστούν προσπάθειες μεγαλύτερης εμβέλειας για να καταστεί πραγματικότητα η αειφόρος κινητικότητα, η προτεινόμενη ανανεωμένη στρατηγική υπογραμμίζει σειρά ειδικών δράσεων για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από ελαφρά εμπορικά οχήματα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό πρέπει να τύχει εφαρμογής σε όλα τα επίπεδα, ώστε να δημιουργηθεί και να επιταχυνθεί μία τάση προς νέα αυτοκίνητα με λιγότερες, κατά μέσον όρο, εκπομπές. Η καθυστερημένη λήψη μέτρων θα αναιρέσει, σύντομα και με το παραπάνω, τις προηγηθείσες προσπάθειες και θα υποσκάψει – ή θα

---

[28] Οδηγία 91/439/ΕΕC του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1991 για τις άδειες οδήγησης (ΕΕ L 237 της 24.8.1991), όπως τροποποιήθηκε.

[29] Βλ. ERTRAC Strategic Research Agenda, Δεκέμβριος 2004, στον δικτυακό τόπο : http://www.ertrac.org/publications.htm

καταστήσει δαπανηρότερη – τη βραχυπρόθεσμη επίτευξη του κοινοτικού στόχου των 120 g CO_2/km, καθώς και την πρόοδο πέραν του εν λόγω στόχου.

Κατόπιν τούτων, η Επιτροπή θα προτείνει, ει δυνατόν το 2007 και το αργότερο στα μέσα του 2008, νομοθετικό πλαίσιο ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα ελαφρά εμπορικά οχήματα, με στόχο την επίτευξη του στόχου της ΕΕ των 120 g CO_2/km έως το 2012. Θα συνοδεύεται από συνολική εκτίμηση των επιπτώσεων η οποία θα αντανακλά σαφέστερα το βαθμό στον οποίο τα κράτη μέλη δύνανται να συνδράμουν τους κατασκευαστές αυτοκινήτων στην εκπλήρωση των δεσμευτικών στόχων τους, με τη λήψη μέτρων που επιδρούν στη ζήτηση, ιδίως στον τομέα της φορολογίας.

Το 2010, η Επιτροπή θα αξιολογήσει την πρόοδο της εφαρμογής και των δυνατοτήτων για τη λήψη περαιτέρω μέτρων, πέραν του δεδηλωμένου κοινοτικού στόχου.