



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 04.10.2000
COM(2000) 615 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**Για την εφαρμογή της κοινοτικής στρατηγικής μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του
άνθρακα (CO₂) από τα αυτοκίνητα
Πρώτη ετήσια έκθεση για την αποτελεσματικότητα της στρατηγικής**

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

**Για την εφαρμογή της κοινοτικής στρατηγικής μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του
άνθρακα (CO₂) από τα αυτοκίνητα**
Πρώτη ετήσια έκθεση για την αποτελεσματικότητα της στρατηγικής

I. Εισαγωγή

Η κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από τα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα και για την εξοικονόμηση καυσίμου¹ εγκρίθηκε από το Συμβούλιο το 1996². Η εν λόγω στρατηγική αποσκοπεί στην επίτευξη ενός μέσου όρου εκπομπής CO₂ από τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα 120 gr CO₂/km έως το 2005 και το αργότερο έως το 2010 .

Βασίζεται σε τρεις κύριους άξονες:

1. Δεσμεύσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας για την εξοικονόμηση καυσίμου, με σκοπό την επίτευξη μέσου όρου εκπομπής CO₂ από τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα 140 gr CO₂/km έως το 2008/2009.
2. Επισήμανση των αυτοκινήτων όσον αφορά την οικονομία καυσίμου³, η οποία έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι οι πληροφορίες σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ των νέων επιβατικών αυτοκινήτων που διατίθενται προς πώληση ή χρηματοδοτική μίσθωση στην Κοινότητα, τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών, προκειμένου αυτοί να ενημερώνονται πριν επιλέξουν⁴.
3. Προώθηση της αποδοτικότητας του καυσίμου για τα αυτοκίνητα μέσω φορολογικών μέτρων. Για το σκοπό αυτό, το Συμβούλιο για το περιβάλλον, το οποίο πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο του 1999⁵ τόνισε εκ νέου την ανάγκη να μελετηθεί η δυνατότητα καθιέρωσης ενός πλαισίου αναφοράς για τα φορολογικά κίνητρα⁶.

¹ COM (1995) 689 τελικό

² Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 25.6.1996

³ Οδηγία 1999/94/EK 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.

⁴ Η οδηγία για την "Επισήμανση" εγκρίθηκε στις 13 Δεκεμβρίου 1999· τα κράτη μέλη υποχρεούνται να την εφαρμόσουν έως τις 18 Ιανουαρίου 2001. Τον Ιούνιο του 2000 συγκροτήθηκε η επιτροπή, η οποία προβλέπεται δυνάμει του άρθρου 10, με στόχο να αρχίσει επισήμως τις εργασίες της για την μορφή της έκθεσης που πρέπει να υποβληθεί, όπως αναφέρεται στο άρθρο 9. Επιπλέον, οι υπηρεσίες της Επιτροπής άρχισαν τις εργασίες τους για την δημιουργία μιας ιστοθέσης στο Διαδίκτυο σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα που τέθηκαν σε κυκλοφορία εντός της ΕΕ. Η δημιουργία της εν λόγω ιστοθέσης θα γίνει σε στενή συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους κατασκευαστές.

⁵ Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 06.10.1999

⁶ Η Επιτροπή άρχισε τις εργασίες της για τα φορολογικά μέτρα πλαίσιο. Για το σκοπό αυτό, συνέστησε την "ομάδα εμπειρογνομώνων για τα φορολογικά μέτρα πλαίσιο". Ο συνολικός στόχος της ομάδας εμπειρογνομώνων είναι να συνδράμει την Επιτροπή στο έργο της όσον αφορά τα φορολογικά μέτρα πλαίσιο για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο προσπαθειών συνεργασίας με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως εκπροσώπους της Επιτροπής, των κρατών μελών, της βιομηχανίας και του συνόλου των Μη Κυβερνητικών Οργανισμών. Επιπλέον, η Επιτροπή άρχισε

Οι εν λόγω άξονες συμπληρώνονται από ερευνητικές δραστηριότητες.

Το Συμβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση σχετικά με την αποτελεσματικότητα της στρατηγικής σε τακτά διαστήματα⁷. Προκειμένου να καθιερώσει μια διεξοδική και απολύτως διαφανή παρακολούθηση, η Επιτροπή προτίθεται να υποβάλει εκθέσεις σε ετήσια βάση, ανταποκρινόμενη ταυτόχρονα στα αιτήματα σχετικά με την υποβολή εκθέσεων που διατύπωσε το Συμβούλιο⁸. Πρέπει επίσης να ενημερωθεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Η παρούσα πρώτη έκθεση καλύπτει την πρόοδο που έχει επιτευχθεί όσον αφορά τις δεσμεύσεις που ανέλαβε η αυτοκινητοβιομηχανία. Οι μελλοντικές εκθέσεις θα εξετάσουν επίσης τα άλλα μέρη της στρατηγικής με περισσότερες λεπτομέρειες, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων που καθορίζονται στην απόφαση 1753/2000/ΕΚ⁹, εφόσον τα εν λόγω μέρη της στρατηγικής εφαρμόζονται ή έχει επιτευχθεί σημαντική πρόοδος. 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 αποδοτικότερο τρόπο¹⁰.

II. Πρόοδος που έχει επιτευχθεί όσον αφορά τις δεσμεύσεις που ανέλαβε η αυτοκινητοβιομηχανία

Οι δεσμεύσεις που ανέλαβε η αυτοκινητοβιομηχανία συνιστούν μέγιστη συμβολή στην κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα και για την εξοικονόμηση καυσίμου.

Μετά από την ανάληψη δέσμευσης εκ μέρους της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας (*Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτου – ACEA*¹¹) το 1998¹², ανάλογες δεσμεύσεις ανέλαβαν το 1999 οι ιαπωνικές (*Ιαπωνική Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτου - JAMA*¹³) και οι κορεατικές (*Κορεατική Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτου - KAMA*¹⁴) αυτοκινητοβιομηχανίες¹⁵.

Οι τρεις δεσμεύσεις συνιστούν ισοδύναμες προσπάθειες με τα ακόλουθα κύρια χαρακτηριστικά:

1. Ο στόχος για τις εκπομπές CO₂: Όλες οι δεσμεύσεις περιλαμβάνουν τον ίδιο ποσοτικοποιημένο στόχο για τον μέσο όρο εκπομπών CO₂ από τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα που πωλούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ήτοι 140 gr CO₂/km (πρέπει να

τεχνικές διαβουλεύσεις για την ενσωμάτωση της έννοιας "όχημα εξαιρετικά φιλικό προς το περιβάλλον" στη νομοθεσία για τα επιβατικά αυτοκίνητα, όπου συμπεριλαμβάνονται τα μεγέθη που αφορούν την κατανάλωση καυσίμου.

⁷ Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 25.06.1996

⁸ Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 06.10.1998 και της 06.10.1999

⁹ Απόφαση 1753/2000/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την καθιέρωση προγράμματος παρακολούθησης του μέσου όρου ειδικών εκπομπών CO₂ από τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα.

¹⁰ Πληροφορίες σχετικά με την κοινοτική στρατηγική διατίθενται επίσης στην ιστοθέςη: http://www.cc.cec:8082/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

COM (1998) 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 (1999) 446 τελικό

επιτευχθεί έως το 2009 από την JAMA και την KAMA και έως το 2008 από την ACEA).

2. Τα μέσα επίτευξης: η ACEA, η JAMA και η KAMA δεσμεύονται στην επίτευξη του στόχου για το CO₂, κυρίως μέσω τεχνολογικών εξελίξεων και σχετικών αλλαγών στην αγορά.

Επιπλέον, προβλέπεται το "εκτιμώμενο εύρος στόχων" για το μέσο όρο εκπομπών CO₂ από τα νέα αυτοκίνητα για το 2003/2004¹⁶. Το εν λόγω εύρος στόχων είναι μολαταύτα ενδεικτικό και δεν αντιπροσωπεύει πρόσθετη δέσμευση των ενώσεων κατασκευαστών. Εντούτοις, η Επιτροπή προσδίδει ιδιαίτερη σημασία στους εν λόγω ενδιάμεσους στόχους ως βάση για να εξακριβώσει εάν οι δεσμεύσεις είναι αποτελεσματικές.

Οι δεσμεύσεις της ACEA, της JAMA και της KAMA πρέπει να υπόκεινται σε ένα πλήρες, διαφανές και δίκαιο πρόγραμμα παρακολούθησης. Για το σκοπό αυτό συμπληρώνονται από τον κοινό μηχανισμό παρακολούθησης που δημιουργήθηκε από κοινού με τις ενώσεις κατασκευαστών και το μελλοντικό σύστημα παρακολούθησης της Κοινότητας¹⁷. Κάθε χρόνο εκπονούνται οι "κοινές εκθέσεις", μια με κάθε ένωση κατασκευαστών και γίνονται αποδεκτές από τα μέρη, προσαρτώνται δε στην ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (βλέπε παραρτήματα).

Προκειμένου να διασφαλιστεί η διαφάνεια, οι υπηρεσίες της Επιτροπής και οι τρεις ενώσεις κατασκευαστών συμφώνησαν επί της μορφής "της κοινής έκθεσης". Η παρουσίαση των εν λόγω εκθέσεων προσιδιάζει συνεπώς αρκετά, όπως και οι λεπτομέρειες των βασικών δεδομένων που παρασχέθηκαν από την κάθε ένωση. Οι πηγές δεδομένων των ενώσεων θεωρούνται εξαιρετικά αξιόπιστες και χρησιμοποιήθηκαν διότι το επίσημο σύστημα παρακολούθησης εκπομπών CO₂ της ΕΕ δεν θα είναι λειτουργικό έως τις 2001/2002. Από τη στιγμή που θα διατεθεί, το εν λόγω σύστημα θα επιτρέψει να χρησιμοποιηθούν επίσημα δεδομένα εκπομπών¹⁸.

Τα κυριότερα πορίσματα για την περίοδο 1995 - 1999 που καλύπτει η έκθεση είναι τα εξής:

Όλες οι ενώσεις μείωσαν τον μέσο όρο ειδικών εκπομπών CO₂ των αυτοκινήτων που πωλήθηκαν στην αγορά της ΕΕ. Η ACEA και η JAMA επέδειξαν καλή πρόοδο, ενώ η KAMA σημείωσε καθυστέρηση (βλ. πίνακα 1).

gasoline = βενζίνη

diesel = ντίζελ

all fuels = όλα τα καύσιμα

change 95-99 = εξέλιξη για την περίοδο 1995-1999

¹⁶ Για την ACEA 165 – 170 g CO₂/km το 2003· για την JAMA 165 – 175 g CO₂ /km το 2003· για την KAMA 165 – 170 g CO₂/km το 2004.

¹⁷ Απόφαση 1753/2000/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την καθιέρωση προγράμματος παρακολούθησης του μέσου όρου ειδικών εκπομπών CO₂ από τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα.

¹⁸ Το άρθρο 8 της οδηγίας 1753/2000/ΕΚ απαιτεί το σύστημα παρακολούθησης να χρησιμεύσει, από το 2003 και μετέπειτα, ως βάση για τις εθελούσιες δεσμεύσεις που συμφωνήθηκαν μεταξύ της Επιτροπής και της αυτοκινητοβιομηχανίας.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	Change 95-99 (%)*
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
gasoline	188	186	183	182	180	-4.3%
diesel	176	174	172	167	161	-8.5%
all fuels (1)	185	183	180	178	174	-6.0%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Change 95-99 (%)*
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
gasoline	191	187	184	184	181	-5.2%
diesel	239	238	222	221	221	-7.5%
all fuels (1)	196	193	188	189	187	-4.6%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Change 95-99 (%)*
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
gasoline	195	197	201	198	189	-3.0%
diesel	309	274	246	248	253	-18.1%
all fuels (1)	197	199	203	202	194	-1.5%

EU-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	Change 95-99 (%)*
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
gasoline	188.6	186.4	183.8	182.5	180.3	-4.4%
diesel	178.8	177.5	175.0	171.5	165.3	-7.5%
all fuels (1)	186.4	184.4	181.8	179.6	175.9	-5.6%

(1) gasoline and diesel only, other fuels are negligible.

(2) New passenger cars put on the EU market by manufacturers not covered by the Commitment account for about 100 000 vehicles annually with an average specific CO2 emission of about 220 to 240 g/km. Hence, they would not influence the EU average significantly.

(*) Percentages are rounded figures.

(1) μόνο βενζίνη και ντίζελ, τα άλλα καύσιμα θεωρούνται αμελητέα.

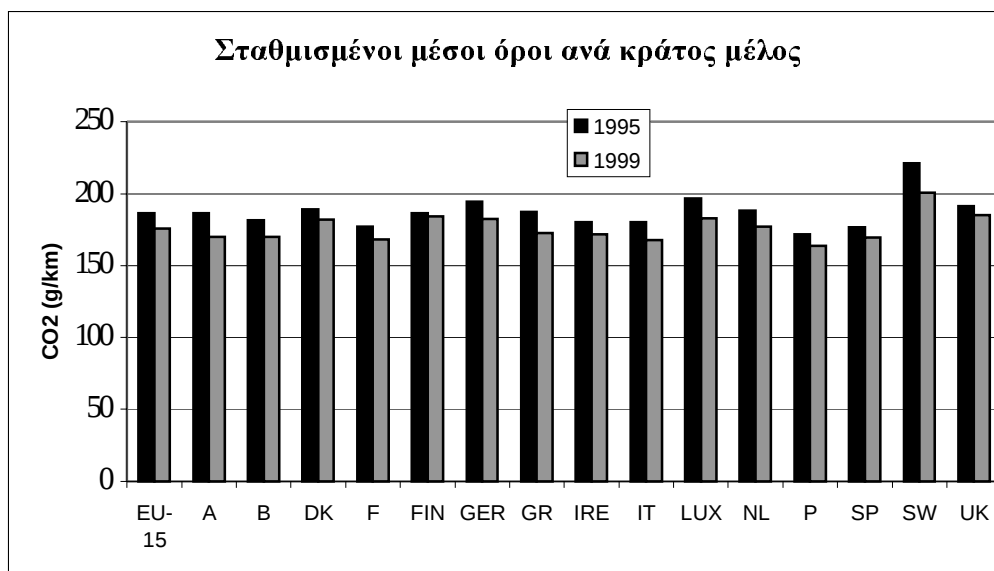
(2) τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ από τους κατασκευαστές, οι οποίοι δεν καλύπτονται από την δέσμευση, αντιπροσωπεύουν περίπου 100.000 οχήματα ετησίως, με μέση ειδική εκπομπή CO₂ περίπου 220 έως 240 gr/km. Συνεπώς, δεν θα επηρεάζαν σημαντικά τον μέσο όρο της ΕΕ.

(*) τα ποσοστά επί τοις εκατό δίνονται στρογγυλοποιημένα.

Πίνακας 1: Μέσος όρος ειδικών εκπομπών CO₂ για τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα ανά τύπο καυσίμου, για κάθε ένωση και για την Ευρωπαϊκή Ένωση

Εάν υποτεθεί ότι οι ενώσεις κατασκευαστών συνεχίζουν να εφαρμόζουν το μέσο ετήσιο ποσοστό μείωσης εντός του ιδίου εύρους όπως και κατά την περίοδο στην οποία αναφέρεται η έκθεση, η ACEA θα πρέπει να επιτύχει τον ενδιάμεσο στόχο, η JAMA θα πρέπει να είναι ελαφρώς άνω του στόχου και η KAMA θα πρέπει να υπερβεί κατά πολύ το στόχο. Εντούτοις, αναμένεται ότι η JAMA και η KAMA θα μπορέσουν να φτάσουν το στόχο τα επόμενα χρόνια.

Ο μέσος όρος εκπομπών CO₂ των νέων επιβατικών αυτοκινήτων μειώθηκε επίσης σε όλα τα κράτη μέλη (βλέπε σχήμα 1)



Σχήμα 1: Μέσος όρος ειδικών εκπομπών CO₂ από τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα στην ΕΕ και στα κράτη μέλη το 1995 και 1999 (σταθμισμένοι μέσοι όροι που βασίζονται σε στοιχεία για οχήματα που κινούνται με ντίζελ και βενζίνη, τα οποία διαβιβάστηκαν από τις τρεις ενώσεις)

Προκειμένου να επιτευχθεί ο τελικός στόχος των 140 gr CO₂/km είναι αναγκαίες επιπλέον προσπάθειες, χρειάζεται δε να αυξηθεί το ετήσιο ποσοστό μείωσης (κατά μέσο όρο το ποσοστό μείωσης πρέπει να είναι 2% κατ' έτος, επί του συνόλου της περιόδου παρακολούθησης· επί του παρόντος, η ACEA επιτυγχάνει μέσο όρο περίπου 1,5% κατ' έτος, η JAMA 1,15 % κατ' έτος, και η KAMA 0,4 % κατ' έτος). Εντούτοις, μετά από τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν οι ενώσεις, προβλέπεται να αυξήσουν τα ποσοστά μείωσης CO₂ συν τω χρόνω. Επιπλέον, η ACEA τονίζει στην έκθεσή της ότι η μεγαλύτερη πρόοδος όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ θα επιτευχθεί κατά τη στιγμή της σημαντικής ανανέωσης του προϊόντος, όχι στη μέση του κύκλου.

Οι μειώσεις που έχουν επιτευχθεί έως τώρα οφείλονται στις τεχνολογικές εξελίξεις (κυρίως στην εισαγωγή του κινητήρα ντίζελ με υψηλή ταχύτητα άμεσης έγχυσης (HDI), σε μικρότερο βαθμό στην εισαγωγή του βενζινοκινητήρα άμεσης έγχυσης (GDI), στην συνεχώς μεταβαλλόμενη σχέση μετάδοσης, στα “αυτοκίνητα μίνι” και στα οχήματα διπλού καυσίμου), καθώς επίσης και σε άλλα μέτρα. Επιπλέον η ACEA και η JAMA κατασκεύασαν επιβατικά αυτοκίνητα τα οποία εκπέμπουν λιγότερο από 120 gr CO₂/km.

Όλες οι ενώσεις αύξησαν το μερίδιο των οχημάτων με κινητήρα ντίζελ στους στόλους 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

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	Change 1995-1999 (%)
gasoline share	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	-7,6%
diesel share	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	7,0%
total number of PC	10.241.651	10.811.011	11.226.009	11.935.533	12.518.260	22,2%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Change 1995-1999 (%)
gasoline share	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	-1,7%
diesel share	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	5,3%
total number of PC	1.233.975	1.342.144	1.510.818	1.666.816	1.716.048	39,1%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Change 1995-1999 (%)
gasoline share	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	-6,0%
diesel share	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	5,8%
total number of PC	169.060	236.454	275.453	373.230	463.724	174,3%

EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	Change 1995-1999 (%)
gasoline share	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	-6,5%
diesel share	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	6,2%
total number of PC	11.644.686	12.389.609	13.012.280	13.975.579	14.698.032	26,2%

Note: Totals include statistically unidentified vehicles and vehicles using 'other fuel' types; percentages do not include these vehicles.

(1) New passenger cars put on the EU market by manufacturers that are not covered by the Commitment account for about 100 000 vehicles annually, with an average specific CO₂ emission of about 220 to 240 g/km.

As these would not influence the EU average, they are not included in the EU averages and totals.

Σημείωση: Τα σύνολα περιλαμβάνουν στατιστικώς μη προσδιορισμένα οχήματα και οχήματα που χρησιμοποιούν τύπους "άλλου καυσίμου". τα ποσοστά επί τοις εκατό δεν συμπεριλαμβάνουν τα εν λόγω οχήματα.

(1) Τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ από κατασκευαστές, οι οποίοι δεν καλύπτονται από την δέσμευση, αντιπροσωπεύουν περίπου 100.000 οχήματα ετησίως, με μέσο όρο ειδικών εκπομπών CO₂ περίπου 220 έως 240 gr/km.

Δεδομένου ότι τα εν λόγω οχήματα δεν θα μπορούσαν να επηρεάσουν το μέσο όρο της ΕΕ, δεν περιλαμβάνονται στον μέσο όρο και στα σύνολα της ΕΕ.

Πίνακας 2: Τάσεις όσον αφορά τη σύνθεση του στόλου οχημάτων κάθε ένωσης 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 της άμεσης έγχυσης βενζίνης. Όλες οι ενώσεις δήλωσαν στο πλαίσιο της δέσμευσής τους ότι θα επιτύχουν τον τελικό στόχο, κυρίως μέσω τεχνολογικών εξελίξεων και αλλαγών στην αγορά που συνδέονται με τις εν λόγω εξελίξεις¹⁹.

Όσον αφορά τις προϋποθέσεις επί των οποίων στηρίζονται οι δεσμεύσεις, οι ενώσεις επέστησαν την προσοχή σε θέματα όπως η ποιότητα του καυσίμου και άλλα κανονιστικά μέτρα.

Η αυτοκινητοβιομηχανία δίνει μεγάλη σημασία στη διαθεσιμότητα καυσίμου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, ώστε να επιτευχθεί ο διττός στόχος της μείωσης των εκπομπών CO₂ και οξειδίων του αζώτου (NO_x). Οι ενώσεις ανέλαβαν δέσμευση βάσει των απαιτήσεων για την ποιότητα καυσίμου που καθορίζονται στην οδηγία 98/70/ΕΟΚ, μολονότι αναμένουν ότι μελλοντικά μπορεί να διατεθεί καλύτερη ποιότητα καυσίμου στην αγορά²⁰. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της τη σημασία που αποδίδουν ορισμένα μέρη στη μείωση των μέγιστων τιμών που έχουν θεσπιστεί νομοθετικά για την περιεκτικότητα σε θείο της βενζίνης και του

¹⁹ 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 τις 2003/4 και 2008/9, σχετικά με τη μείωση που έχει επιτευχθεί μέσω τεχνικών και άλλων μέτρων.

²⁰ Οι ενώσεις ανέμεναν να διατεθούν το 2000 κάποιοι τύποι βενζίνης (π.χ. Super-Plus 98 οκτανίων) και ντίζελ Plus μέγιστης περιεκτικότητας σε θείο 30 ppm (μέρη ανά εκατομμύριο) στο σύνολο της αγοράς της ΕΕ, σε επαρκή ποσότητα και γεωγραφική κάλυψη· για το 2005, πλήρης διαθεσιμότητα καυσίμων στο σύνολο της αγοράς της ΕΕ, τα οποία να πληρούν τα κάτωθι: βενζίνη μέγιστης περιεκτικότητας σε θείο 30 ppm και μέγιστης περιεκτικότητας σε αρωματικές ενώσεις 30% και ντίζελ μέγιστης περιεκτικότητας σε θείο 30 ppm και ελάχιστο αριθμό κετανίων 58.

ντίζελ, στην κοινοτική νομοθεσία. Προκειμένου να εξετάσει το θέμα περαιτέρω, η Επιτροπή εγκαινίασε γύρο διαβουλεύσεων, ώστε να συγκεντρώσει τις απόψεις των ενδιαφερομένων. Αναμένεται ότι ο εν λόγω γύρος θα ολοκληρωθεί έως τα τέλη του τρέχοντος έτος και πριν από την αναμενόμενη τροπολογία της οδηγίας 98/70.

Η ACEA προβλέπει ότι η οδηγία για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (End-of-Life Vehicles, ELV) θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην κατανάλωση καυσίμου των αυτοκινήτων, δεδομένου ότι, κατά τη γνώμη της, μπορεί να περιορίσει την χρήση ορισμένων ελαφρών υλικών και τεχνολογιών, ενώ θα βαρύνει σημαντικά τις εταιρείες. Η Επιτροπή δεν αναμένει επιπτώσεις της οδηγίας ELV ούτε στη δέσμευση για τη μείωση CO₂, ούτε σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις στην οικονομική κατάσταση της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Η KAMA επέστησε ειδικότερα την 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 KAMA να αναπτύξει τις απαραίτητες νέες αποδοτικές τεχνολογίες CO₂ και να εισαγάγει νέα μοντέλα στην αγορά της ΕΕ.

III. Άλλα συναφή μέτρα

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής αξιολογούν ορισμένα πρόσθετα μέτρα σχετικά με τη μέτρηση του CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου, όπως ορίζονται στην οδηγία 80/1268/ΕΟΚ:

- (α) Σε σχέση με την επέκταση του πεδίου εφαρμογής στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (Κατηγορία N1)
- (β) Σχετικά με τις τιμές εκπομπής CO₂ για εναλλακτικά καύσιμα (εκτός του LPG (υγραέριο) και του NG (φυσικό αέριο), τα οποία έχουν ήδη περιληφθεί στο σύστημα έγκρισης τύπου) και τα συστήματα εναλλακτικής προώθησης.
- (γ) Όσον αφορά τον ορισμό της μάζας, στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ.

IV. Συμπεράσματα

Η εφαρμογή της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα και για την εξοικονόμηση καυσίμου σημειώνει σημαντική πρόοδο. Δύο από τους τρεις κύριους άξονες (δεσμεύσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας και επισήμανση των αυτοκινήτων όσον αφορά την οικονομία καυσίμου) έχουν ήδη θεσπιστεί, ενώ βρίσκονται εν εξελίξει εντατικές εργασίες για τον τρίτο άξονα (φορολογικά μέτρα). Η πρώτη σειρά των «κοινών εκθέσεων» καταδεικνύει ότι η ACEA και η JAMA βρίσκονται κοντά στην επίτευξη των ενδιάμεσων στόχων. Η KAMA πρέπει να εντατικοποιήσει σημαντικά τις προσπάθειές της. Προκειμένου να επιτύχουν τον τελικό στόχο των 140g CO₂/km οι τρεις ενώσεις πρέπει να εντατικοποιήσουν τις προσπάθειές τους, κάτι που επίσης προβλέπεται στις δεσμεύσεις που ανέλαβαν. Βασίζόμενη στις συνημμένες εκθέσεις, η Επιτροπή δεν έχει ιδιαίτερους λόγους να πιστεύει ότι κάποια από τις ενώσεις δεν θα τηρήσει τη δέσμευσή της. Για την επίτευξη του στόχου της κοινοτικής στρατηγικής των 120g CO₂/km, είναι σημαντικό να συνεχίσει η Κοινότητα το έργο της για την ανάπτυξη και εφαρμογή των δύο αξόνων για την πληροφόρηση των καταναλωτών και τη φορολογία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

- 1) Παρακολούθηση της δέσμευσης της ACEA για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα (1995-1999), κοινή έκθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτου και των υπηρεσιών της Επιτροπής, τελική έκδοση της 10. 07. 2000.
- 2) Παρακολούθηση της δέσμευσης της JAMA για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα (1995-1999), κοινή έκθεση της Ιαπωνικής Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτου και των υπηρεσιών της Επιτροπής, τελική έκδοση της 11.7.2000.
- 3) Παρακολούθηση της δέσμευσης της KAMA για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα (1995-1999), κοινή έκθεση της Κορεατικής Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτου και των υπηρεσιών της Επιτροπής, τελική έκδοση της 11.07.2000.

Τα παραρτήματα διατίθενται μόνο στην Αγγλική γλώσσα.