



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 20.12.1995
COM(95) 689 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

**Μια κοινοτική στρατηγική
για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα ιδιωτικής χρήσεως
αυτοκίνητα και για την εξοικονόμηση καυσίμου**

I. Εισαγωγή

1. Στο πλαίσιο των προσπαθειών που καταβάλλονται σε παγκόσμια κλίμακα για να αντιμετωπισθεί η αλλαγή του κλίματος, και ως συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος η οποία συνήφθη το 1992, η Κοινότητα έχει δεσμευθεί να μεριμνήσει για τη σταθεροποίηση των εκπομπών CO₂ μέχρι το έτος 2000 στα επίπεδα του 1990. Με απώτερο σκοπό να επιτευχθεί ο στόχος της σύμβασης πλαισίου για σταθεροποίηση των συγκεντρώσεων των αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε επίπεδα τέτοια ώστε να προλαμβάνονται επικίνδυνες ανθρωπογενείς παρεμβάσεις στο κλίμα, θα χρειαστεί να μειωθούν μεσοπρόθεσμα οι εκπομπές αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου στις βιομηχανικές χώρες.

Η ανάγκη μείωσης των εκπομπών αυτών επιβεβαιώθηκε από το Συμβούλιο ενόψει της πρώτης διάσκεψης των μερών της σύμβασης πλαισίου για την αλλαγή του κλίματος, η οποία έλαβε χώρα στο Βερολίνο τον Μάρτιο/Απρίλιο 1995. Στη διάσκεψη των μερών συμφωνήθηκε να δρομολογηθεί μια πορεία που θα αποσκοπεί στον καθορισμό ποσοτικών περιορισμών των εν λόγω εκπομπών και στόχων μείωσης για μετά το 2000. Σε αυτό το πλαίσιο, η Κοινότητα έχει δεσμευθεί να θέσει σε εφαρμογή τα αναγκαία μέτρα, ώστε πρώτον να σταθεροποιηθούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου μέχρι το 2000 και δεύτερον να περιοριστούν και μειωθούν οι εκπομπές αυτές μετά το 2000. Οι πρώτες προτάσεις περιέχονται στο έγγραφο εργασίας της Επιτροπής για τη στρατηγική της ΕΕ σχετικά με την αλλαγή του κλίματος¹, το οποίο εκπονήθηκε στο πλαίσιο της προετοιμασίας της διάσκεψης. Στο εν λόγω έγγραφο τονιζόταν η σημασία της χάραξης στρατηγικών με το κριτήριο κόστος-αποτελεσματικότητα. Ήδη, οι αρχικές προτάσεις της Επιτροπής για μια συνολική κοινοτική στρατηγική μείωσης των εκπομπών CO₂ εστιάζονταν ιδιαιτέρως στο δυναμικό που ενυπάρχει στα μέτρα από τα οποία προκύπτει όφελος και για άλλα πεδία πολιτικής², και το οποίο συνεπώς δεν αφήνει περιθώρια για μεταμέλεια.

2. Με τα δεδομένα αυτά, οι εξελίξεις σε ό,τι αφορά το CO₂ που προέρχεται από τα μέσα μεταφοράς αποτελούν λόγο ιδιαίτερης ανησυχίας. Οι σημερινές τάσεις ανάπτυξης στον κλάδο των μεταφορών θέτουν σε κίνδυνο τους κοινοτικούς στόχους για το CO₂. Το CO₂ από τα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα αποτελεί το ήμισυ περίπου των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από τα μέσα μεταφοράς, και το 12% περίπου των συνολικών εκπομπών CO₂ στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επιπλέον, η αύξηση των εκπομπών CO₂ από τα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα συμβάλλει στην αύξηση των εκπομπών CO₂ από τα μέσα μεταφοράς. Με τα σημερινά δεδομένα, οι εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα αναμένεται να αυξηθούν κατά 20% περίπου μέχρι το 2000 και κατά 36% περίπου μέχρι το 2010 σε σχέση με τις τιμές του 1990. Μέσα σε ένα χρόνο, ένα αυτοκίνητο μεσαίου κυβισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση εκπέμπει περί τους 3 τόνους CO₂³. Ο κλάδος των οδικών μεταφορών ξεχώρισε κατά τα τελευταία έτη ως ένας από τους λίγους κλάδους στην ΕΕ που γνωρίζει αύξηση εκπομπών CO₂.

Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή βλέπει με ανησυχία την απουσία προόδου ως προς τη βελτίωση της απόδοσης καυσίμου στα αυτοκίνητα κατά τα τελευταία έτη. Ενώ μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980 υπήρχε σαφής τάση βελτίωσης της απόδοσης καυσίμου, η μέση κατανάλωση καυσίμου ανά km παραμένει έκτοτε σταθερή. Από την άλλη, υπάρχει ένα σημαντικό δυναμικό "μη μεταμέλειας" για μείωση των εκπομπών

¹ SEC(95)288 τελικό, 1.3.1995.

² SEC(91) 1744 τελικό, 14.10.1991.

³ αν δεχθούμε ότι έχει διανύσει 12.600 km και ότι καταναλίσκει κατά μέσο όρο 9,6 λίτρα ανά 100 km.

CO₂ από ΙΧ αυτοκίνητα με εξοικονόμηση καυσίμου. Ακόμη και μέσα στην ίδια κατηγορία οχημάτων, παρατηρούνται σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ των διαφόρων μοντέλων ως προς την εξοικονόμηση καυσίμου.

3. Είναι σαφές ότι η παρατηρούμενη και η προβλεπόμενη αύξηση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα προκύπτει από πλήθος παραγόντων. Ως αποτέλεσμα της οικονομικής ευημερίας, οι περισσότεροι ευρωπαίοι πολίτες διαθέτουν ιδιωτικό αυτοκίνητο. Ενώ η αύξηση των ιδιωτικών αυτοκινήτων συνεπάγεται αναμφισβήτητα οφέλη για τον πολίτη και για την οικονομία γενικότερα, τα οφέλη αυτά ακυρώνονται εν μέρει από το κοινωνικό κόστος. Ως αποτέλεσμα του ανεπαρκούς βαθμού ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους των μεταφορών, ευνοήθηκε η αύξηση της κυκλοφορίας και η Επιτροπή πρόκειται να καταθέσει προσεχώς για συζήτηση μια Πράσινη Βίβλο επί του θέματος. Οι αλλαγές στον τρόπο ζωής και στη χρήση της γης αύξησαν την εξάρτηση από το αυτοκίνητο· σε πολλά μέρη, η χαμηλή ποιότητα των υπηρεσιών και η έλλειψη επενδύσεων στα δημόσια μέσα μεταφοράς έχουν καταστήσει τις εναλλακτικές προς το ιδιωτικό αυτοκίνητο λύσεις μη ελκυστικές. Η αύξηση της κυκλοφορίας οδήγησε με τη σειρά της στα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης και σε ό,τι αυτά συνεπάγονται, όπως αναποτελεσματικότητα και αυξημένη κατανάλωση καυσίμων.

4. Με τα δεδομένα αυτά, οι εκπομπές CO₂ από τις οδικές μεταφορές μπορούν να μειωθούν μόνο με μια δέσμη μέτρων. Τα μέτρα αυτά μπορούν καταρχήν να αποσκοπούν σε μείωση της χρήσεως των μηχανοκίνητων οχημάτων, σε επηρεασμό του τρόπου οδήγησης (π.χ. ταχύτητα) και σε επίτευξη υψηλότερης απόδοσης καυσίμου με συνδυασμό τεχνικών και μη τεχνικών μέτρων. Αναφορικά με τις μεταφορές επιβατών, μια συνολική στρατηγική πρέπει να περιλαμβάνει βελτίωση των δημόσιων μέσων μεταφοράς στο πλαίσιο ενός γενικού σχεδίου μεικτών μεταφορών και προώθηση της μετατόπισης προς δημόσια και μη μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς, όπως υποστηρίζεται σε πρόσφατη Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής· αύξηση των τιμών των καυσίμων ως κίνητρο για ορθολογικότερη χρήση του αυτοκινήτου· εφαρμογή της τηλεματικής στις μεταφορές στο πλαίσιο ενός συνολικού προγραμματισμού των μεταφορών σε τοπική και περιφερειακή κλίμακα ώστε να μειωθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση· τέλος δε, μεγαλύτερη ευελιξία στα ωράρια εργασίας και τηλεργασία για τη μείωση των μετακινήσεων από και προς τον τόπο εργασίας. Η κοινωνία της πληροφόρησης μπορεί μακροπρόθεσμα να καταστήσει περιττές πολλές από τις μετακινήσεις. Πράγματι, τα μέτρα που συζητούνται στην παρούσα ανακοίνωση δεν αποσκοπούν σε μείωση της κινητικότητας των ευρωπαίων πολιτών αλλά σε εξορθολογισμό των επιλογών τους για τη μείωση του εξωγενούς προς τις μεταφορές κόστους. Ως εκ τούτου, τα διάφορα μέτρα είναι εν μέρει αλληλεξαρτώμενα. Για παράδειγμα, η φορολογική πολιτική τότε μόνο μπορεί να είναι αποτελεσματική σε ό,τι αφορά την επίτευξη του στόχου μείωσης του CO₂ εάν ο καταναλωτής μπορεί σαφώς να επιλέξει μεταξύ διαφόρων εναλλακτικών λύσεων στα μέσα μεταφοράς. Επιπλέον, με τη διαφάνεια και την ενημέρωση θα πρέπει να παρέχεται στους καταναλωτές η δυνατότητα να κάνουν χρήση αυτού του δικαιώματος.

Η Επιτροπή επιθυμεί να τονίσει την ανάγκη μιας σφαιρικής προσέγγισης αναφορικά με την αντιμετώπιση του ζητήματος των εκπομπών CO₂ από τα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα, ζήτημα για το οποίο απαιτείται η λήψη αποφάσεων σε πολλά επίπεδα. Ένα πρώτο μέτρο ελέγχου των εκπομπών αυτών θα πρέπει κυρίως να περιλαμβάνει μέτρα τα οποία, ενώ θα προϋποθέτουν το χαμηλότερο δυνατό οικονομικό κόστος, συνεπάγονται ταυτόχρονα οφέλη για άλλα πεδία. Από αυτήν την άποψη, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην εκμετάλλευση των τεχνικής φύσεως δυνατοτήτων με κριτήριο τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας. Η βελτίωση της απόδοσης καυσίμου μέσω της εφαρμογής των διαθέσιμων τεχνολογιών αποτελεί συνεπώς θεμέλιο λίθο μιας στρατηγικής περιορισμού των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από

τα μέσα μεταφοράς. Παράλληλα, ένα πρόγραμμα βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης του συστήματος μεταφορών θα οδηγήσει σε πρόσθετα οφέλη πέραν της μείωσης των εκπομπών CO₂. Μεταξύ άλλων, θα μειωθούν οι εκπομπές άλλων πλην του CO₂ ρύπων καθώς και ο θόρυβος, θα αυξηθεί η ενεργειακή ασφάλεια και μπορεί να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας. Θα αποκατασταθούν οι διάφορες προσπάθειες για διατήρηση της ενέργειας, οι οποίες έχουν επιβραδυνθεί μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1980 οπότε παρουσιάστηκε πτώση των τιμών στην αγορά της ενέργειας. Πρέπει να παραδεχθούμε ωστόσο ότι η ανά χειράς ανακοίνωση, εστιάζοντας στην εξοικονόμηση καυσίμων από τα αυτοκίνητα, αναζητεί μονομερή λύση του προβλήματος.

Υπάρχουν επιπλέον ισχυρά επιχειρήματα υπέρ της ανάπτυξης ενός κοινοτικού πλαισίου εξοικονόμησης καυσίμου στα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα, επιχειρήματα μεταξύ των οποίων είναι και όσα συνδέονται με ζητήματα κόστους-αποτελεσματικότητας και ανταγωνισμού.

5. Τόσο το Συμβούλιο όσο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχουν καλέσει την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση για τη λήψη μέτρων μείωσης των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα. Δέσμευση για αντιμετώπιση του ζητήματος περιέχεται ήδη στις οδηγίες του Συμβουλίου 89/458/ΕΟΚ και 91/441/ΕΟΚ. Το Συμβούλιο Περιβάλλοντος του Δεκεμβρίου 1994 ζητούσε συγκεκριμένα από την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο ουσιαστικής μείωσης της κατανάλωσης καυσίμου στα καινούργια αυτοκίνητα μέχρι το 2005. Μ' αυτήν την έννοια, δώδεκα κράτη μέλη και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχουν αναφέρει ως στόχο μια μέση κατανάλωση καυσίμου 5 λίτρων ανά 100km για τα βενζινοκίνητα αυτοκίνητα και 4,5 λίτρων ανά 100 km για τα πετρελαιοκίνητα (το ισοδύναμο 120 g CO₂/km).

Η Επιτροπή συμμερίζεται τη γνώμη του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου για την ανάληψη δράσης ώστε να βελτιωθεί η απόδοση καυσίμου των αυτοκινήτων. Στο "Έγγραφο εργασίας για τη στρατηγική της ΕΕ σχετικά με την αλλαγή του κλίματος"¹, που εκπονήθηκε στο προπαρασκευαστικό στάδιο της διάσκεψης, η Επιτροπή επεσήμαινε ότι μια κοινοτική πρωτοβουλία για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα θα ήταν μια πολιτική επιλογή πολλά υποσχόμενη. Το Συμβούλιο Περιβάλλοντος του Ιουνίου 1995 καλούσε την Επιτροπή να εξειδικεύσει τις προτάσεις που περιείχονταν στο έγγραφο εργασίας. Η ανά χειράς ανακοίνωση αφενός έρχεται να ανταποκριθεί στα αιτήματα του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου και αφετέρου αντανάκλα τις ανησυχίες της Επιτροπής για την αύξηση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα έναντι της γενικής στρατηγικής της Κοινότητας καθώς και των δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί σε παγκόσμια κλίμακα επί του ζητήματος του CO₂.

6. Σκοπός της ανακοίνωσης είναι να προπαρασκευασθεί μια συζήτηση στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επί της στρατηγικής που πρέπει να χαραχθεί για τη βελτίωση της απόδοσης καυσίμου των ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων.² Η Επιτροπή πιστεύει ότι η στρατηγική αυτή πρέπει να βασίζεται σε κατάλληλο συνδυασμό αμοιβαίως ενισχυτικών μέτρων τόσο σε κοινοτικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο κρατών μελών. Πρέπει να είναι συνεκτική και να λαμβάνει υπόψη στόχους άλλων πεδίων που θα μπορούσαν να επηρεασθούν.

¹ SEC(95) 288 τελικό, 1.3.1995

² Στην παρούσα ανακοίνωση νοούνται ως ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα τα μηχανοκίνητα οχήματα της κατηγορίας M₁ του παραρτήματος I της οδηγίας του Συμβουλίου 70/156/ΕΟΚ. Κατά τη λήψη αποφάσεων γύρω από το πεδίο εφαρμογής των δημοσιονομικών κυρίως μέσων που προτείνονται στην ανακοίνωση, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή ώστε να συμπεριληφθούν και οχήματα τα οποία δεν ορίζονται επισήμως ως ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα, χρησιμοποιούνται όμως ως τέτοια (π.χ. ορισμένα μικρά φορτηγά και οχήματα 4X4).

Για την προπαρασκευή των συζητήσεων στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην ανακοίνωση αναφέρονται το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από μια σημαντική βελτίωση της απόδοσης καυσίμου των ΙΧ αυτοκινήτων, και αναλύονται τα προς τούτο διαθέσιμα μέσα. Σκιαγραφείται στη συνέχεια μια συνεκτική στρατηγική για να βελτιωθεί σημαντικά η μέση κατανάλωση καυσίμου στα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα με κριτήριο τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα. Τέλος, περιγράφονται οι δράσεις που σκοπεύει να αναλάβει η Επιτροπή ώστε να προωθήσει την ανάπτυξη της εν λόγω στρατηγικής.

II. Συναφείς στόχοι

7. Η επίτευξη ορισμένων στόχων κατανάλωσης καυσίμου δεν θα πρέπει να αντιστρατεύεται άλλους στόχους, αναφορικά κυρίως με τη μείωση των επιβλαβών εκπομπών από μηχανοκίνητα οχήματα και με την ασφάλεια των οχημάτων. Ένας υπερβολικά αισιόδοξος στόχος απόδοσης καυσίμου, συνδυαζόμενος με κακή επιλογή των μέσων, μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τους άλλους αυτούς στόχους.

Η Κοινότητα έχει καθορίσει πρότυπα - ολοένα και αυστηρότερα - για τις επιβλαβείς εκπομπές των οχημάτων, πρότυπα τα οποία θα οδηγήσουν σε σημαντικό περιορισμό των προβλημάτων ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατά τα προσεχή έτη. Βασιζόμενη στα αποτελέσματα μιας ευρείας αξιολόγησης λοιπών προβλημάτων που αφορούν την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και των καλύτερων από πλευράς κόστους-αποτελεσματικότητας μέσων προς επίτευξη των στόχων (Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Auto-Oil), η Επιτροπή θα υποβάλει προσεχώς προτάσεις προτύπων για τις εκπομπές οχημάτων και προτάσεις ποιοτικών προδιαγραφών των καυσίμων, που θα τεθούν σε ισχύ το έτος 2000. Ο έλεγχος των επιβλαβών εκπομπών περιορίζει ήδη τον αντίκτυπο του αυτοκινήτου στο κλίμα της γης, αφού ορισμένες από τις επιβλαβείς αυτές εκπομπές είναι και τα αέρια του φαινομένου του θερμοκηπίου ή ουσίες πρόδρομοι αυτών. Οι προσπάθειες αυτές όμως υπερφαλαγγίζονται από την αύξηση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα. Το CO₂ είναι το κυριότερο από τα αέρια που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου, γι' αυτό και οι διεθνείς προσπάθειες που καταβάλλονται στο πλαίσιο της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος αποβλέπουν σε περιορισμό των εκπομπών CO₂.

Εάν τα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών CO₂ οδηγούσαν σε επιβράδυνση της ανανέωσης του στόλου των οχημάτων, θα εδημιουργείτο ίσως σύγκρουση μεταξύ των στόχων για βελτιωμένη απόδοση καυσίμου και για έλεγχο των επιβλαβών εκπομπών. Η επίτευξη των στόχων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε βραχυπρόθεσμη έως μεσοπρόθεσμη βάση προϋποθέτει ταχεία προσθήκη νέων και λιγότερο ρυπογόνων οχημάτων στον ήδη υπάρχοντα στόλο. Τυχόν μέσο που θα επιβράδυνε την ανανέωση του στόλου, θα παρεκώλυε την επίτευξη των στόχων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα.

Τα πετρελαιοκίνητα οχήματα αποδίδουν καλύτερα από τα βενζινοκίνητα σε ό,τι αφορά τις εκπομπές CO₂. Περιορισμένες βελτιώσεις των αριθμητικών δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων θα μπορούσαν να επηρεάσουν υπέρ των πετρελαιοκίνητων οχημάτων. Αλλά και οι εκπομπές CO₂ από τις μηχανές ντήζελ χρήζουν βελτιώσεως. Η Κοινότητα δεν μπορεί να επιτύχει τους στόχους εκπομπών CO₂ με απλή μετάβαση από τα βενζινοκίνητα στα πετρελαιοκίνητα οχήματα.

8. Ένας μείζων στόχος, που αποτελεί βάση των κοινοτικών κανόνων για έγκριση τύπου οχήματος, είναι η ασφάλεια του οχήματος. Η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο ως προς τη βελτίωση της ασφάλειας των

μηχανοκίνητων οχημάτων. Η παθητική ασφάλεια σε περίπτωση ατυχήματος αντιπροσωπεύει σημαντικό μέρος της όλης ασφάλειας του οχήματος. Η Επιτροπή έχει υποβάλει δύο προτάσεις οδηγίας σχετικά με την αντίσταση των μηχανοκίνητων οχημάτων¹ σε πλευρικές και μετωπικές συγκρούσεις. Η αυξημένη παθητική ασφάλεια τείνει να προσθέτει βάρος στα αυτοκίνητα αν και σημασία έχουν άλλα στοιχεία του σχεδίου. Μεταξύ άλλων προτάσεων που πρόκειται να υποβληθούν στο εγγύς μέλλον περιλαμβάνεται και πρόταση για πρόσθιο μέρος του αυτοκινήτου λιγότερο επικίνδυνο για τους πεζούς.

Τα μέτρα για μείωση της κατανάλωσης καυσίμου δεν θα πρέπει να αποβαίνουν σε βάρος του στόχου για παθητική ασφάλεια. Οι δύο προτεινόμενες οδηγίες, από τη στιγμή που θα εκδοθούν, θα αποτελούν σημαντικό εχέγγυο σχετικά. Παράλληλα, υπό το φως των προτεινόμενων οδηγιών, ίσως χρειασθεί να γίνει βραχυπρόθεσμα κάποιος συγκερασμός μεταξύ των στόχων της ασφάλειας και της εξοικονόμησης καυσίμου, αφού οι προτεινόμενες οδηγίες ενδέχεται να περιορίσουν τις δυνατότητες για μείωση της κατανάλωσης καυσίμου μέσω της μείωσης του βάρους των οχημάτων, αν και νέα και ελαφρότερα υλικά ενδέχεται να δημιουργήσουν νέες δυνατότητες σχετικά. Είναι δυνατόν ωστόσο να βελτιωθεί σημαντικά η αποδοτικότητα του καυσίμου ακόμη και με τη σημερινή σύνθεση του στόλου των οχημάτων, με ενθάρρυνση της βέλτιστης πρακτικής και με μετατόπιση των προτιμήσεων προς μοντέλα χαμηλότερης ισχύος σε κάθε κατηγορία αυτοκινήτων.

Με τα δεδομένα αυτά, η Επιτροπή πιστεύει ότι, από τη στιγμή που θα τεθούν σε ισχύ νέα κοινοτικά πρότυπα αντίστασης των οχημάτων στις συγκρούσεις, οι στόχοι για ασφάλεια του οχήματος και για μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO₂ συμβιβάζονται μεταξύ τους. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα αυτοκίνητα θα γίνονται αναπόφευκτα ολοένα και περισσότερο ασφαλή αφού κάτι τέτοιο απαιτείται από το κοινό. Η πρόκληση για συμβιβασμό του στόχου αυτού με την ανάγκη για βελτιωμένη κατανάλωση καυσίμου θα είναι διαρκής.

9. Όπως έχει ήδη δηλώσει η Επιτροπή², η τεχνολογική πρόκληση που έχει να αντιμετωπίσει η αυτοκινητοβιομηχανία συνίσταται σε βελτιστοποίηση της παραγωγής της με κριτήρια την άνεση και την αξιοπιστία, την ασφάλεια, τον έλεγχο των επιβλαβών εκπομπών και τη βελτίωση της κατανάλωσης καυσίμου, ώστε να εξακολουθήσει να είναι κοινωνικώς και περιβαλλοντικώς αποδεκτή. Υπάρχουν σήμερα τεχνολογίες με τις οποίες μπορεί να βελτιωθεί η απόδοση καυσίμου χωρίς να θίγονται τα άλλα κριτήρια. Επειδή οι σημερινές τιμές των καυσίμων είναι τέτοιες ώστε οι καταναλωτές να μην ζητούν αυτοκίνητα που να καταναλώνουν λιγότερο, οι τεχνολογίες αυτές δεν εφαρμόζονται στα σημερινά μοντέλα. Χρειάζεται συνεπώς μια πολιτική που να εξασφαλίζει βελτίωση των επιδόσεων των νέων αυτοκινήτων σε εξοικονόμηση καυσίμων χωρίς να θίγονται άλλοι στόχοι.

¹ COM(94) 519 τελικό, 13.12.1994 και COM(94) 520 τελικό, 13.12.1994

² Ανακοίνωση σχετικά με την αυτοκινητοβιομηχανία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, COM(94) 49 τελικό, 23.2.1994

III. Τεχνική σκοπιμότητα και κόστος

10. Ευθυγραμμιζόμενη με τα αιτήματα των κρατών μελών και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η Επιτροπή έχει καθορίσει ως στόχο κατανάλωσης καυσίμου για τα νέα βενζινοκίνητα οχήματα τα 5 λίτρα ανά 100 km κατά μέσον όρο και τα 4,5 λίτρα ανά 100 km για τα νέα πετρελαιοκίνητα οχήματα μέχρι το 2005. Οι εμπειρογνώμονες με τους οποίους συζήτησε η Επιτροπή συμφωνούν ότι είναι δυνατή η επίτευξη μιας τέτοιας τάξεως μέσης κατανάλωσης καυσίμου με τη βοήθεια της βέλτιστης διαθέσιμης τεχνολογίας. Η βελτίωση αυτή μπορεί να επιτευχθεί κατά το μεγαλύτερο ποσοστό με τεχνικές μετατροπές και με μετατόπιση των προτιμήσεων προς αυτοκίνητα χαμηλότερης ισχύος μέσα σε κάθε τμήμα της αγοράς, ενώ μικρή μείωση της κατανάλωσης καυσίμου μπορεί να προέλθει από ελαφρότερα ή/και μικρότερα αυτοκίνητα.

Οι τεχνικές βελτιώσεις για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου προϋποθέτουν ορισμένο προκαταρκτικό χρόνο για να ενσωματωθούν στα σημερινά μοντέλα παραγωγής και να καλύψουν συνολικά όλες τις σειρές μοντέλων. Πολλά πράγματα συναρτώνται με τον κύκλο παραγωγής των μεμονωμένων κατασκευών. Ενώ μέχρι το 2005 μπορεί οπωσδήποτε να σημειωθεί σημαντική πρόοδος προς την κατεύθυνση των στόχων της εξοικονόμησης καυσίμου, η εφαρμογή νέων τεχνολογιών σε όλες τις σειρές μοντέλων ενδέχεται να χρειαστεί περισσότερο χρόνο.

11. Πρέπει επιπλέον να ληφθεί υπόψη το κόστος των τεχνικών μετατροπών που χρειάζεται να γίνουν για να επιτευχθούν οι προαναφερθέντες στόχοι (5 λίτρα ανά 100 km και 4,5 λίτρα ανά 100 km). Το επιπλέον κόστος που θα επιβαρύνει τον καταναλωτή τη στιγμή που θα αγοράζει αυτοκίνητο υψηλότερης απόδοσης καυσίμου, θα αντισταθμιστεί από την εξοικονόμηση καυσίμου καθόλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος. Με τις σημερινές τιμές καυσίμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μια βελτίωση στην εξοικονόμηση καυσίμου της τάξεως που αναφέρεται παραπάνω μπορεί να αποφέρει εξοικονόμηση καυσίμου καθόλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος πλέον των 3.000 ECU. Μια προκαταρκτική ανάλυση δείχνει ότι υπάρχει σημαντικό δυναμικό "μη μεταμέλειας" για βελτιώσεις στην εξοικονόμηση καυσίμου έτσι ώστε το κόστος ενός αποδοτικότερου αυτοκινήτου για τον καταναλωτή να ισοφαρίζεται από την εξοικονόμηση καυσίμου καθόλη τη διάρκεια ζωής του αυτοκινήτου (βλ. παράρτημα). Μόνο μετατροπές που υπερβαίνουν το δυναμικό "μη μεταμέλειας" συνεπάγονται πρόσθετο κόστος για τον κάτοχο του αυτοκινήτου. Ταυτοχρόνως, το δυναμικό "μη μεταμέλειας" δεν είναι μια ευκρινής κατευθυντήρια γραμμή, αφού ποικίλλει ανάλογα με τη διαμόρφωση των τιμών του καυσίμου.

12. Υπό το φως των ανωτέρω, η Επιτροπή κρίνει ότι πρέπει να σημειωθεί σημαντική πρόοδος προς την κατεύθυνση των στόχων για 5 λίτρα ανά 100 km σε ό,τι αφορά τα νέα βενζινοκίνητα αυτοκίνητα και 4,5 λίτρα ανά 100 km για νέα πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα. Οι στόχοι αυτοί μπορούν μάλιστα να επιτευχθούν εάν ληφθούν υπόψη οι μελλοντικές προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης που θα έχουν ως κίνητρο τα κοινοτικά μέτρα μείωσης των εκπομπών CO₂. Το έτος 2005 αποτελεί όμως έναν μάλλον φιλόδοξο χρονικό ορίζοντα. Αντίθετα, ένας χρονικός ορίζοντας που θα υπερβαίνει το 2005 για την επίτευξη του στόχου εξοικονόμησης καυσίμου θα διευκολύνει την ανανέωση χωρίς να επιβληθεί μια μείζονος κλίμακας αντικατάσταση του στόλου με χαμηλού κυβισμού αυτοκίνητα. Στο μεταξύ, η Κοινότητα και τα κράτη μέλη οφείλουν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για τη μετατόπιση του στόλου των οχημάτων προς αυτή την κατεύθυνση.

IV. Κριτήρια αξιολόγησης των μέσων

13. Η Επιτροπή έχει μελετήσει μια σειρά μέσων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν καταρχήν για τη μείωση εκπομπών CO₂ από αυτοκίνητα ΙΧ μέσω βελτιωμένης απόδοσης καυσίμου. Κάθε μέσο έχει πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Η αποτελεσματικότητά του σε ό,τι αφορά τη μείωση των εκπομπών CO₂ εξαρτάται επίσης και από την ένταση με την οποία εφαρμόζεται. Για να αποσαφηνιστούν τα μέτρα που πρέπει να επιβληθούν, η Επιτροπή έχει θέσει ως κριτήριο αναφοράς για την ανάλυση των διαφόρων μέσων (βλ. παρακάτω) τους στόχους 5 λίτρα ανά 100 km και 4,5 λίτρα ανά 100 km για την κατανάλωση καυσίμου στα καινούργια αυτοκίνητα.

Για να δοθεί η δυνατότητα στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να συζητήσουν εμπεριστατωμένα επί των εναλλακτικών λύσεων για μια στρατηγική βελτίωσης της απόδοσης καυσίμου στα ΙΧ αυτοκίνητα, η Επιτροπή επιθυμεί να περιγράψει τα μέσα αυτά στην παρούσα ανακοίνωση, πριν προχωρήσει σε σκιαγράφηση της δικής της πρότασης στρατηγικής. Τα υπέρ και κατά των διαφόρων μέσων θα εξεταστούν με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:

- * Κόστος-αποτελεσματικότητα. (Να σημειωθεί ότι οι παρατηρήσεις στην παρούσα ανακοίνωση σχετικά με το κριτήριο αυτό βασίζονται σε ποιοτική μάλλον αξιολόγηση παρά σε ποσοτική ανάλυση.)
- * Αναγνώριση της σημασίας του αυτοκινήτου στη σημερινή κοινωνία και μη αποκλεισμός ορισμένων ομάδων από την κατοχή και χρήση αυτοκινήτου (κριτήρια δικαιοφροσύνης). Προσοχή πρέπει να δίδεται ώστε τα μέτρα να μην έχουν αρνητικές επιπτώσεις για τα ηλικιωμένα π.χ. άτομα ή για τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

V. Φορολογία

14. Η φορολογική αντιμετώπιση των αυτοκινήτων ποικίλλει σε μεγάλο βαθμό μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών, όχι μόνο από πλευράς φορολογικής επιβάρυνσης αλλά και από πλευράς συνδυασμού διαφόρων τύπων φορολογίας. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν μεικτή φορολογία επί του αυτοκινήτου (π.χ. ΦΠΑ, εισφορά), φορολογία για την κατοχή αυτοκινήτου (π.χ. τέλη κυκλοφορίας, ασφάλεια) και φορολογία χρήσεως (φορολογία επί των καυσίμων, διόδια). Επιπλέον, οι παράγοντες που επηρεάζουν τη φορολογική πολιτική για τα αυτοκίνητα ποικίλλουν επίσης σημαντικά μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών, και συνδέονται πολλές φορές με παραδοσιακά, κοινωνικά και πολιτισμικά κριτήρια επιπλέον των οικονομικών, βιομηχανικών και δημοσιονομικών που είναι άλλωστε αυτονόητα. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής έχουν δρομολογήσει μια σε βάθος επανεξέταση των συστημάτων φορολόγησης των αυτοκινήτων στα διάφορα κράτη μέλη για να εξακριβωθούν οι συνέπειες τόσο διαφορετικών συστημάτων για τη σωστή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Στο πλαίσιο του εγχειρήματος αυτού θα εξεταστεί επίσης κατά πόσον η φορολογία αυτοκινήτου εξυπηρετεί άλλες κοινοτικές πολιτικές, μεταξύ των οποίων και η περιβαλλοντική.

Παρά τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα της φορολογικής πολιτικής που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη για το αυτοκίνητο, προωθείται προς μελέτη σειρά προτάσεων για την καθιέρωση φορολογικών μέτρων με σκοπό τη μείωση των εκπομπών CO₂ και την εξοικονόμηση καυσίμου. Τα φορολογικά μέσα μπορούν καταρχήν να χρησιμοποιηθούν για να γίνει διάκριση της οικονομικής επιβάρυνσης του αγοραστή ή κατόχου αυτοκινήτου, αφενός για τις εκπομπές CO₂ και αφετέρου για την κατανάλωση καυσίμου. Η διαφοροποίηση αυτή θα αυξήσει την εκ μέρους των καταναλωτών ζήτηση

για αυτοκίνητα με υψηλότερη απόδοση καυσίμου. Τέτοια κίνητρα/αντικίνητρα πρέπει να ενσωματωθούν στις εισφορές κατά την αγορά καθώς και στα τέλη κυκλοφορίας ή να εφαρμόζονται ως φορολογικά κίνητρα σε συνδυασμό με ένα πρότυπο αναφοράς για το CO₂.

Η εφαρμογή οιασδήποτε από τις εναλλακτικές φορολογικές λύσεις που παρουσιάζονται στην ανά χειράς ανακοίνωση θα αποτελέσει ένα σημαντικό βήμα ώστε να ενσωματωθεί στις μεταφορές η μία από τις μέχρι τώρα εξωτερικές δαπάνες αυτών και να διευρυνθεί η εφαρμογή οικονομικών μέσων για την επίτευξη περιβαλλοντικών στόχων. Η Επιτροπή σκοπεύει να ανοίξει μια ευρύτερη συζήτηση επί του θέματος υποβάλλοντας μια Πράσινη Βίβλο στο εγγύς μέλλον.

1. Διαφοροποίηση των εισφορών κατά την αγορά

15. Η διαφοροποίηση των τιμών του αυτοκινήτου για τον καταναλωτή ανάλογα με την κατανάλωση καυσίμου μπορεί να αποτελέσει ισχυρό κίνητρο ζήτησης αυτοκινήτων με βελτιωμένη απόδοση καυσίμου, συνεπώς και κίνητρο για τη βιομηχανία ώστε να παράγει τέτοια αυτοκίνητα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με διαφοροποίηση των εισφορών κατά την αγορά αναλόγως προς την απόδοση καυσίμου. Αρκετά κράτη μέλη επιβάλλουν σήμερα εισφορά κατά την αγορά· ένα μάλιστα (η Αυστρία) εφαρμόζει ήδη εισφορά κατά την αγορά σε συσχετισμό με την κατανάλωση καυσίμου.

Για να εξασφαλίσει την αποτελεσματικότητα της διαφοροποίησης των εισφορών κατά την αγορά με κριτήριο τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα, ένα κοινοτικό πλαίσιο οφείλει

- * να ορίσει μια βασική τιμή εκπομπής CO₂ η οποία θα μειώνεται σταδιακά στο πλαίσιο προσδιορισμένου χρονοδιαγράμματος·
- * να καθορίσει κατευθυντήριες για τη διαφοροποίηση των φορολογικών συντελεστών αναλόγως των εκπομπών CO₂·
- * να καθορίσουν τις περιοχές εντός των οποίων τα κράτη μέλη θα μπορούν να μεταβάλλουν τη σχέση φορολογικής κλίμακας και βασικής τιμής εκπομπής CO₂.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις που έγιναν για λογαριασμό της Επιτροπής από την ομάδα εκπομπών μηχανοκίνητων οχημάτων (MVEG) και από ένα ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, η διαφορά φορολογίας που απαιτείται για την επίτευξη του στόχου 5 l/100 km για τα βενζινοκίνητα οχήματα και 4,5 l/100 km για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα μέχρι το 2005 θα είναι της τάξεως των 45 ECU για κάθε επιπλέον g CO₂ ανά km (αυτό σημαίνει 1050 ECU για κάθε επιπλέον λίτρο καυσίμου που θα καταναλώνουν τα βενζινοκίνητα οχήματα ανά 100 km και 1180 ECU για κάθε επιπλέον λίτρο καυσίμου που θα καταναλώνουν τα πετρελαιοκίνητα οχήματα ανά 100 km).

16. Κόστος - αποτελεσματικότητα : Καθώς οι εισφορές κατά την αγορά με βάση το CO₂ τροποποιούν το αρχικό κόστος του καινούργιου αυτοκινήτου για τον καταναλωτή, οι φόροι αυτοί αναμένεται να έχουν σημαντική άμεση επίδραση στην απόφαση αγοράς. Ένα δημοσιονομικό μέσο που έχει ως στόχο την απόφαση αγοράς αντισταθμίζει το γεγονός ότι ο καταναλωτής δεν συνεκτιμά πλήρως την εν δυνάμει μελλοντική εξοικονόμηση καυσίμου κατά τη στιγμή αγοράς του οχήματος, ενδέχεται συνεπώς να είναι χαμηλού κόστους. Θεραπεύει επίσης το γεγονός ότι ο παραγωγός εφαρμόζει ορισμένες τεχνολογίες για να μειωθεί η κατανάλωση καυσίμου, αφού το κόστος αυτών των τεχνολογιών ισοφαρίζεται με χαμηλότερη φορολογία κατά τη στιγμή πώλησης του αυτοκινήτου. Η σημερινή αποτελεσματικότητα του μέτρου εξαρτάται από το μέγεθος της φορολογικής διαφοράς. Η κοινή βασική τιμή εκπομπής CO₂ για κάθε χρόνο σε κοινοτικό πλαίσιο εγγυάται ότι η αυτοκινητοβιομηχανία και οι

καταναλωτές λαμβάνουν ένα ισχυρό σήμα σχετικά με τη σκοπούμενη βελτίωση της κατανάλωσης καυσίμου.

Καθώς το μέτρο αυξάνει το κόστος των νέων αυτοκινήτων, τουλάχιστον πάνω από ορισμένη στάθμη κατανάλωσης καυσίμου, μπορεί ωστόσο να επιφέρει μια συνολική επιβράδυνση της ανανέωσης του στόλου αυτοκινήτων. Κάτι τέτοιο δεν θα ήταν ευπρόσδεκτο ούτε σε ό,τι αφορά τη μείωση των εκπομπών CO₂ ούτε και σε ό,τι αφορά τον έλεγχο των επιβλαβών εκπομπών, αφού θα είχε ως αποτέλεσμα τα γηραιότερα, πλέον ρυπαντικά και με χαμηλότερη απόδοση καυσίμου αυτοκίνητα να αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του στόλου των οχημάτων. Οι διαφοροποιημένες εισφορές κατά την αγορά ανεξαρτήτως εισοδήματος μπορούν εν δυνάμει να υπερνικήσουν αυτό το φαινόμενο αφού οι τιμές των αυτοκινήτων κατά μέσον όρο δεν θα αυξηθούν και η επίπτωση στην ανανέωση του στόλου μάλλον θα είναι ουδέτερη. Εάν εφαρμοστεί αυτή η εναλλακτική λύση, οι επιπτώσεις στα διάφορα κράτη μέλη θα είναι διαφορετικές ανάλογα με τη δομή της βιομηχανίας κάθε χώρας και τον στόλο των οχημάτων της.

17. Κριτήρια δικαιοφροσύνης : Ο βαθμός κοινωνικής αποδοχής του μέσου αυτού εξαρτάται κατά πολύ από τους φορολογικούς συντελεστές. Το μέσο αυτό επιτρέπει ολική ή μερική απαλλαγή των αυτοκινήτων με υψηλή αποδοτικότητα καυσίμου από πρόσθετες φορολογικές επιβαρύνσεις, πράγμα που βελτιώνει την κοινωνική αποδοχή του μέτρου. Ακόμη και αν επιβληθεί φόρος σε όλα τα καινούργια αυτοκίνητα, οι καταναλωτές έχουν τη δυνατότητα να περιορίσουν το πρόσθετο κόστος επιλέγοντας ένα μοντέλο με υψηλότερη απόδοση καυσίμου.

2. Διαφοροποίηση των ετήσιων τελών κυκλοφορίας με βάση τις εκπομπές CO₂

18. Τέλη κυκλοφορίας εισπράττουν σε ετήσια βάση όλα τα κράτη μέλη. Τα κριτήρια βάσει των οποίων υπολογίζονται τα τέλη κυκλοφορίας διαφέρουν ανάλογα με την ιπποδύναμη, τον κυβισμό, το βάρος και την παλαιότητα. Διαφέρουν επίσης μεταξύ των κρατών μελών τα φορολογικά συστήματα, οι φορολογικοί συντελεστές, η εξέλιξη της φορολογίας και η φορολογική μεταχείριση των πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων. Καθώς η κατανάλωση καυσίμου εξαρτάται εν μέρει από τον κυβισμό, την ιπποδύναμη και το βάρος, τα περισσότερα από τα ισχύοντα τέλη κυκλοφορίας συνδέονται κατά το μάλλον ή ήττον με τις εκπομπές CO₂. Η σημερινή ωστόσο διαφοροποίηση των ετήσιων τελών κυκλοφορίας είναι πάρα πολύ μικρή για να επηρεάζει σημαντικά τις εκπομπές CO₂.

Ένα μέσο για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα μέσω βελτιωμένης απόδοσης καυσίμου μπορεί να βασιστεί στα ετήσια τέλη κυκλοφορίας. Σε μία τέτοια περίπτωση, οι εκπομπές CO₂ θα αποτελέσουν σημαντική βάση υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας.

Όπως και παραπάνω με τις εισφορές κατά την αγορά, για τους ίδιους λόγους ένα κοινοτικό πλαίσιο οφείλει

- * να ορίσει μια βασική τιμή εκπομπής CO₂ η οποία θα μειώνεται σταδιακά στο πλαίσιο προσδιορισμένου χρονοδιαγράμματος·
- * να καθορίσει κατευθυντήριες για τη διαφοροποίηση των φορολογικών συντελεστών αναλόγως των εκπομπών CO₂·
- * να καθορίσουν τις περιοχές εντός των οποίων τα κράτη μέλη θα μπορούν να μεταβάλλουν τη σχέση φορολογικής κλίμακας και βασικής τιμής εκπομπής CO₂.

Για την περίπτωση υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας με βάση το CO₂, η φορολογική απόκλιση που απαιτείται για να επιτευχθεί ο στόχος 5 l/100 km για τα βενζινοκίνητα οχήματα και 4,5 l/100 km για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα είναι η ίδια όπως και στην περίπτωση των εισφορών κατά την αγορά με βάση το CO₂ (βλ. παραπάνω). Η μετατροπή της απόκλισης αυτής σε φορολογική απόκλιση για τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας εξαρτάται από τον βαθμό κατά τον οποίο οι καταναλωτές λαμβάνουν υπόψη το μελλοντικό κόστος. Με την παραδοχή ότι οι καταναλωτές είναι ευαίσθητοι απέναντι στο μελλοντικό κόστος¹, θα χρειαστεί για την επίτευξη των ανωτέρω στόχων απόδοσης καυσίμου μια διαφοροποίηση των ετήσιων τελών κυκλοφορίας της τάξεως των 6 ECU για κάθε επιπλέον γραμμάριο CO₂ ανά km (= 140 ECU για κάθε επιπλέον λίτρο καυσίμου που καταναλώνεται από βενζινοκίνητα οχήματα ανά 100 km και 160 ECU για κάθε επιπλέον λίτρο καυσίμου που καταναλώνεται από πετρελαιοκίνητα οχήματα ανά 100 km). Με την παραδοχή ότι οι καταναλωτές είναι ευαίσθητοι απέναντι μόνο στις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν κατά τη διάρκεια π.χ. των 4 πρώτων ετών μετά την αγορά του αυτοκινήτου, η φορολογική απόκλιση πρέπει να είναι της τάξεως των 12 ECU για κάθε επιπλέον γραμμάριο CO₂ ανά km (=280 ECU για κάθε επιπλέον λίτρο καυσίμου που καταναλώνεται από βενζινοκίνητα οχήματα ανά 100 km και 315 ECU για κάθε επιπλέον λίτρο καυσίμου που καταναλώνεται από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα ανά 100 km).

19. Κόστος - αποτελεσματικότητα : Σε ορισμένα κράτη μέλη η πείρα δείχνει ότι τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας έχουν ορισμένη επίπτωση στα χαρακτηριστικά του στόλου των οχημάτων. Καθώς το ύψος των ετήσιων τελών κυκλοφορίας είναι στις περισσότερες περιπτώσεις μάλλον χαμηλό, είναι δύσκολο να εκτιμηθεί η σημασία της επίπτωσης αυτής.

Διάφοροι παράγοντες επηρεάζουν την αποτελεσματικότητα των ετήσιων τελών κυκλοφορίας που βασίζονται στις εκπομπές CO₂. Εάν αληθεύει ότι οι καταναλωτές δεν συνεκτιμούν πλήρως τις δαπάνες για όλη τη διάρκεια ζωής του αυτοκινήτου όταν το αγοράζουν, η ολική φορολογική επιβάρυνση καθόλη τη διάρκεια ζωής του αυτοκινήτου πρέπει να είναι υψηλότερη από τη φορολογική επιβάρυνση κατά τη στιγμή της αγοράς του αυτοκινήτου (βλ. προηγούμενα). Από την άλλη, η τιμή μεταπώλησης εξαρτάται μεταξύ άλλων από τις φορολογικές επιβαρύνσεις του αυτοκινήτου. Εάν οι καταναλωτές συνεκτιμήσουν την τιμή μεταπώλησης του αυτοκινήτου τη στιγμή που το αγοράζουν, αυτό σημαίνει ότι είναι ευαίσθητοι απέναντι σε μελλοντικές πάγιες φορολογικές επιβαρύνσεις, μεταξύ των οποίων τα τέλη κυκλοφορίας. Είναι παρ'όλα αυτά σαφές ότι τα τέλη κυκλοφορίας είναι ένας παράγοντας λιγότερο άμεσος για να αποτρέψει τον καταναλωτή από την αρχική του απόφαση για αγορά αυτοκινήτου από όσο είναι οι εισφορές κατά την αγορά.

Ένας φόρος κυκλοφορίας που θα βασίζεται στις εκπομπές CO₂ μπορεί βραχυπρόθεσμα να επιβραδύνει την ανανέωση του υπάρχοντος στόλου οχημάτων εάν ο φόρος ισχύσει μόνο για τα καινούργια αυτοκίνητα ώστε να μην επιβαρυνθούν και οι κάτοχοι των ήδη κυκλοφορούντων αυτοκινήτων (μολονότι ο φόρος θα μπορούσε να εφαρμοστεί για όλα τα οχήματα εξ υπαρχής). Η γενικευμένη εφαρμογή του φόρου κυκλοφορίας με βάση τις εκπομπές CO₂ σε όλα τα αυτοκίνητα θα αποτελούσε διαρκές κίνητρο για βελτίωση της απόδοσης καυσίμου με παραμερισμό των αυτοκινήτων χαμηλής απόδοσης καυσίμου.

20. Κριτήρια δικαιοφροσύνης: Η αύξηση των φορολογικών συντελεστών που απαιτείται ώστε να επηρεαστεί ο καταναλωτής να αγοράσει αυτοκίνητο υψηλής απόδοσης καυσίμου θα οδηγήσει σε αύξηση των δαπανών συντήρησης των

¹ αν λάβουμε ως διάρκεια ζωής του αυτοκινήτου τα 10 έτη και ποσοστό υφαίρεσης 8%

αυτοκινήτων χαμηλότερης απόδοσης. Σήμερα ο βαθμός αποδοχής τελών κυκλοφορίας με βάση τις εκπομπές CO₂ εξαρτάται από τη σχέση μεταξύ φορολογικής κλίμακας και βασικής τιμής εκπομπών CO₂. Εν πάση περιπτώσει, οι καταναλωτές έχουν τη δυνατότητα να αποφύγουν πρόσθετες δαπάνες επιλέγοντας ένα αυτοκίνητο υψηλότερης απόδοσης καυσίμου.

3. Πρότυπα αναφοράς CO₂ και πλαίσιο φορολογικών κινήτρων

21. Βάση για ένα τέτοιο μέτρο θα είναι ένα πρότυπο αναφοράς CO₂ ενσωματωμένο στις διαδικασίες έγκρισης τύπου οχήματος. Το πρότυπο αυτό συνδέεται με το βάρος του οχήματος, τον κυβισμό ή την ιπποδύναμη. Θα δίδονται φορολογικά κίνητρα για οχήματα των οποίων οι εκπομπές CO₂ θα βρίσκονται κάτω από το πρότυπο αναφοράς. Το πρότυπο αυτό θα μειώνεται σταδιακά στο πλαίσιο ορισμένου χρονοδιαγράμματος, η μείωση δε αυτή θα είναι μεγαλύτερη για τα μεγαλύτερα οχήματα. Τα φορολογικά κίνητρα μπορούν να ενταχθούν στο πλαίσιο των τελών κυκλοφορίας ή των εισφορών κατά την αγορά.

Αντίθετα προς τους φόρους, οι διαδικασίες έγκρισης τύπου αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως έχουν ήδη εναρμονιστεί στο πλαίσιο της κοινοτικής νομοθεσίας.¹ Η ανάπτυξη ενός εναρμονισμένου κοινοτικού πλαισίου φορολογικών κινήτρων για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα ΙΧ αυτοκίνητα προϋποθέτει απλώς την προσθήκη ενός προτύπου αναφοράς CO₂ στην ήδη ισχύουσα διαδικασία πιστοποίησης τύπου. Στην πράξη αυτό σημαίνει

- * καθορισμό ενός προτύπου αναφοράς CO₂ το οποίο θα μειώνεται σταδιακά στο πλαίσιο ορισμένου χρονοδιαγράμματος·
- * θέσπιση ενός πλαισίου φορολογικών κινήτρων, όπου θα περιλαμβάνεται ένα ανώτατο όριο φορολογικών κινήτρων, που θα δίδονται για οχήματα των οποίων οι εκπομπές CO₂ θα είναι χαμηλότερες του προτύπου αναφοράς στο πλαίσιο των τελών κυκλοφορίας ή των εισφορών κατά την αγορά.

Το πρότυπο αναφοράς πρέπει να τεθεί κατά τρόπο που να εγγυάται ότι καταναλωτές και αυτοκινητοβιομηχανία λαμβάνουν σαφές μήνυμα σχετικά με τις σκοπούμενες βελτιώσεις της απόδοσης καυσίμου.

Ένα εγγενές μειονέκτημα των προτύπων που συνδέονται προς ορισμένα χαρακτηριστικά του οχήματος (βάρος, κυβισμός, ιπποδύναμη) στο πλαίσιο μείωσης των εκπομπών CO₂ είναι το ενδεχόμενο μιας ούτως ειπείν παραδοξολογίας: ένα αυτοκίνητο υψηλής κατηγορίας μπορεί να ανταποκρίνεται στο πρότυπο αναφοράς και να ευνοηθεί έτσι από κάποιο φορολογικό κίνητρο, ενώ ένα αυτοκίνητο χαμηλότερης κατηγορίας ενδέχεται να μην μπορεί να ανταποκριθεί στο "αυστηρότερο" πρότυπο και να μην τύχει φορολογικού κινήτρου ακόμη κι αν εκπέμπει λιγότερο CO₂.

22. Κόστος - αποτελεσματικότητα: Η αποτελεσματικότητα ενός μέσου βασιζόμενου σε πρότυπα εξαρτάται από τα πρότυπα αναφοράς που καθορίζονται για κάθε έτος και από τα φορολογικά κίνητρα που εφαρμόζονται. Τα πρότυπα αναφοράς πρέπει να καθορίζονται με βάση την κατανάλωση καυσίμου των αυτοκινήτων κάθε κατηγορίας με την υψηλότερη απόδοση καυσίμου και να μειώνονται ανάλογα με τις αναμενόμενες τεχνικές βελτιώσεις.

¹ Οδηγία του Συμβουλίου 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε την τελευταία φορά με την οδηγία 94/12/ΕΟΚ

Σε σύγκριση με ένα οικονομικό μέσο, το κοινωνικό κόστος ενός μέσου βασιζόμενου σε πρότυπα αναμένεται υψηλότερο, αφού περιορίζει το δυναμικό για ευέλικτη προσαρμογή βιομηχανών και καταναλωτών.

23. Κριτήρια δικαιοφροσύνης: Στο πλαίσιο του μέσου αυτού δεν θα επιβληθούν πρόσθετες φορολογικές επιβαρύνσεις στους καταναλωτές. Αντ'αυτού, μέσω των φορολογικών κινήτρων, θα μειωθούν οι δαπάνες για αυτοκίνητα υψηλότερης απόδοσης καυσίμου.

24. Στο πλαίσιο μιας συνολικής στρατηγικής, ενδέχεται να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα επιλογής μεταξύ των ως άνω φορολογικών μέσων ή κάποιου συνδυασμού αυτών ώστε να προωθηθούν στην αγορά αυτοκίνητα υψηλότερης απόδοσης καυσίμου. Έτσι θα καταστεί δυνατόν ώστε σε κάθε κράτος μέλος να υπάρξουν λύσεις καλύτερα προσαρμοσμένες στις εκάστοτε συνθήκες. Επιπλέον, ένα κοινοτικό πλαίσιο θα προσφέρει διάφορες δυνατότητες ώστε τα κράτη μέλη να αποφασίσουν περί των λεπτομερειών ενός φορολογικού μέσου, που θα συνεκτιμά την απόκλιση φόρου και το ύψος των φορολογικών κινήτρων.

4. Ειδικοί φόροι κατανάλωσης επί των καυσίμων

25. Οι τιμές των καυσίμων επηρεάζουν τις εκπομπές CO₂, τόσο επηρεάζοντας τη χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων όσο και παρέχοντας κίνητρα για υψηλότερη απόδοση καυσίμου. Οι τιμές των καυσίμων σήμερα επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης που επιβαρύνουν το πετρέλαιο. Στην οδηγία του Συμβουλίου 92/82/ΕΟΚ καθορίζονται ελάχιστοι συντελεστές για τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης επί των πετρελαιοειδών. Τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να εφαρμόζουν υψηλότερους συντελεστές, και τα περισσότερα κράτη μέλη το έχουν κάνει. Η χρήση των ειδικών φόρων κατανάλωσης ως μέσου βελτίωσης της απόδοσης καυσίμου των μηχανοκίνητων οχημάτων να βασιστεί σε μια προς τα άνω αναθεώρηση των ελάχιστων συντελεστών που ισχύουν σήμερα στην Κοινότητα. Επιπλέον, οι φόροι άνθρακος/ενέργειας στο πνεύμα της πρότασης της Επιτροπής φιλοδοξούν να παρακινήσουν σε μείωση των εκπομπών CO₂ και σε βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης σε διάφορους τομείς, μολονότι η επίπτωσή τους στον κλάδο των μεταφορών θα είναι περιορισμένη εξαιτίας της ήδη υψηλής φορολογίας του πετρελαίου¹.

Τα άλλα μέσα που προτείνονται στην παρούσα ανακοίνωση θα πρέπει να συνοδεύονται από μια στρατηγική αύξησης των τιμών καυσίμου ώστε να προληφθεί η μείωση των δαπανών κίνησης εξαιτίας της εξοικονόμησης καυσίμου, η οποία με τη σειρά της θα είναι κίνητρο για μεγαλύτερη χρήση του αυτοκινήτου.

Σύμφωνα με μελέτη που πραγματοποίησε για λογαριασμό της Επιτροπής ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας, εάν οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης επί των καυσίμων ήταν το μοναδικό μέσο που θα εχρησιμοποιείτο για εξοικονόμηση καυσίμου στα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα, η τελική τιμή καυσίμου για τον καταναλωτή θα πρέπει, μεταξύ 1996 και 2005, να αυξηθεί σταδιακά σε πραγματικές τιμές κατά 110% περίπου για την βενζίνη και κατά 150% περίπου για το ντήζελ ώστε να επιτευχθεί στα καινούργια αυτοκίνητα μια μέση απόδοση καυσίμου 5 l/100 km για τα βενζινοκίνητα και 4,5 l/100 km για τα πετρελαιοκίνητα.

26. Κόστος - αποτελεσματικότητα : Οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης επί του πετρελαίου είναι ένα μέσο με καλή σχέση κόστους - αποτελεσματικότητας για τη

¹ COM(95) 172 τελικό, 10.5.1995

μείωση των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από τις οδικές μεταφορές. Τα αποτελέσματά τους όμως είναι πιο περιορισμένα όταν πρόκειται για τη βελτίωση της απόδοσης καυσίμου των ΙΧ αυτοκινήτων. Συγκεκριμένα, το γεγονός ότι ο καταναλωτής δεν συνεκτιμά πλήρως το στοιχείο της εν δυνάμει μελλοντικής εξοικονόμησης καυσίμου όταν αγοράζει αυτοκίνητο, μειώνει τη ζήτηση για υψηλή απόδοση καυσίμου με βάση μόνο τις τιμές καυσίμου. Η κατανάλωση καυσίμου δέχεται πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση, αν και στο στόχαστρο του μέτρου βρίσκονται τα αυτοκίνητα με χαμηλή απόδοση καυσίμου. Θα επιβαρυνθούν ακόμη και οι οδηγοί αυτοκινήτων με την υψηλότερη απόδοση καυσίμου

27. **Κριτήρια δικαιοφροσύνης** : Με τις αυξήσεις των τιμών καυσίμου για τις οποίες έγινε λόγος παραπάνω, ένα μέτρο που βασίζεται μόνο στις τιμές των καυσίμων μπορεί να επηρεάσει ιδιαίτερα τους λιγότερο ευκατάστατους πολίτες. Σε σχέση μ' αυτό, οι διαφορές που υπάρχουν ως προς τη δυνατότητα προσφυγής σε εναλλακτικές προς το ΙΧ αυτοκίνητο λύσεις περικλείουν τον κίνδυνο άνιση επιβάρυνσης των πολιτών ανάλογα με τον τόπο. Ωστόσο, η κατανομή τυχόν αύξησης των ειδικών φόρων κατανάλωσης επί των καυσίμων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη χρήση των συναφών φορολογικών εσόδων.

VI. Μη φορολογικά μέσα

28. Για την εξοικονόμηση καυσίμου στα ΙΧ αυτοκίνητα μπορούν να προβλεφθούν και άλλα μέσα, μη φορολογικά.

1. Συμφωνία με την αυτοκινητοβιομηχανία

29. Θα μπορούσε να συναφθεί μια συμφωνία με την αυτοκινητοβιομηχανία σχετικά με τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου στα καινούργια αυτοκίνητα που πωλούνται. Στη συμφωνία αυτή θα περιέχεται δέσμευση της αυτοκινητοβιομηχανίας για μείωση των εκπομπών CO₂ από όλα τα καινούργια αυτοκίνητα σταδιακά μέσα σε ορισμένο χρονικό διάστημα για την επίτευξη προσδιορισμένου στόχου.

Το 1991, οι ευρωπαϊοί αυτοκινητοβιομήχανοι δεσμεύθηκαν για μείωση των εκπομπών CO₂ από όλα τα καινούργια οχήματα κατά 10% μεταξύ 1993 και 2005. Τον Μάρτιο του 1995, οι γερμανοί αυτοκινητοβιομήχανοι δεσμεύτηκαν για μείωση της μέσης κατανάλωσης καυσίμου κατά 25% για τα αυτοκίνητα γερμανικής παραγωγής που θα επωλούντο στη Γερμανία κατά το χρονικό διάστημα 1990-2005. Οι δεσμεύσεις αυτές επιβεβαιώνουν το ενδιαφέρον της βιομηχανίας να συνεργασθεί με τις δημόσιες αρχές προς την κατεύθυνση της μείωσης των εκπομπών CO₂ των προερχομένων από τις μεταφορές με πνεύμα επιμερισμού των ευθυνών.

Είναι ωστόσο σαφές ότι οι σημερινές τιμές των καυσίμων δεν ευνοούν την εφαρμογή τεχνολογιών μείωσης της κατανάλωσης καυσίμου, αλλά επιβαρύνουν επιπροσθέτως τον καταναλωτή, βραχυπρόθεσμα τουλάχιστον. Αναφορικά με την απόδοση καυσίμου, εάν εξητείτο από την αυτοκινητοβιομηχανία η επίτευξη κάποιου πιο φιλόδοξου στόχου, θα υπήρχε ο κίνδυνος αποτυχίας του στην αγορά, αφού οι καταναλωτές δεν είναι διατεθειμένοι να επιβαρυνθούν με συναφείς δαπάνες, ακόμη και αν μπορούν να αντισταθμίσουν μέρος ή το σύνολο αυτών με τη μελλοντική εξοικονόμηση καυσίμου. Συνεπώς, προς υποστήριξη μιας συμφωνίας με τη βιομηχανία θα χρειασθεί να ληφθούν μέτρα που να επηρεάζουν τη συμπεριφορά των καταναλωτών. Μια συμφωνία με τη βιομηχανία και κίνητρα για τους καταναλωτές θα πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται. (Η Επιτροπή σκοπεύει να υποβάλει μέχρι το 1996 ανακοίνωση σχετικά με ένα κοινοτικό πλαίσιο διαπραγμάτευσης συμφωνιών.)

2. Έρευνα και ανάπτυξη

30. Πιο μακροπρόθεσμα μπορούμε να ελπίζουμε σε εντυπωσιακά αποτελέσματα ως προς την εξοικονόμηση καυσίμου, με τη βοήθεια εντελώς νέων τεχνολογιών και ελαφρών υλικών. Για να εστιάσει και να συντονίσει καλύτερα τις κοινοτικές προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης στο πεδίο της τεχνολογίας του αυτοκινήτου, η Επιτροπή συγκρότησε μια *Task Force* για το *μελλοντικό αυτοκίνητο*. Στρατηγικός στόχος είναι να επιτευχθεί μια τεχνολογική επανάσταση, μεταξύ άλλων στα συστήματα προώθησης με εκπομπές ριζικά χαμηλότερες, καθώς και σε ό,τι αφορά τις μπαταρίες και τα συστήματα που βασίζονται σε ηλεκτρικά στοιχεία καυσίμου, επίσης δε και υβριδικές λύσεις με βελτιστοποίηση της απόδοσης των μηχανών εσωτερικής καύσεως. Για ορισμένες από τις νέες τεχνολογίες, το πλεονέκτημα του CO₂ εξαρτάται ασφαλώς σε μεγάλο βαθμό από την πηγή της πρωτογενούς ενέργειας.

Η έρευνα της ως άνω *Task Force* αποσκοπεί σε ένα ποσοτικό άλμα ως προς τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO₂ από μηχανοκίνητα οχήματα σε μια πιο μακροπρόθεσμη προοπτική. Το σχέδιο δράσης της *Task Force* αποσκοπεί σε επίδειξη πρωτότυπων τεχνολογιών από το 2000 μέχρι το 2005, και θα χρησιμοποιήσει ειδικά προγράμματα E&TA που ήδη υπάρχουν, όπως το JOULE και το BRITE-EURAM. Υπάρχει ωστόσο δυνατότητα να σημειωθεί βραχυπρόθεσμα ένα σημαντικό βήμα μπροστά με βάση τις τεχνικές δυνατότητες που μπορούν ήδη να χρησιμοποιηθούν. Στόχος της στρατηγικής που σκιαγραφείται στην παρούσα ανακοίνωση είναι να υποδείξει μια πορεία δράσης με σκοπό την εκμετάλλευση του ήδη υπάρχοντος τεχνολογικού δυναμικού.

Επιπλέον, άλλα προγράμματα, υπαγόμενα στο τέταρτο κοινοτικό πρόγραμμα πλαίσιο έρευνας και ανάπτυξης, όπως το πρόγραμμα SAVE II και το πρόγραμμα THERMIE, προσφέρουν δυνατότητες βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης των μεταφορών μέσω της ανάπτυξης και επίδειξης τεχνολογιών για τη συνετή διαχείριση της κυκλοφορίας και των μέσων μαζικής μεταφοράς καθώς και τη μείωση της ζήτησης μεταφορών μέσω προωθημένων επικοινωνιακών συστημάτων (κοινωνία της πληροφόρησης).

3. Αναγραφή στοιχείων σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου ως συμπληρωματικό μέτρο

31. Προς υποστήριξη των μέσων που εξετάζονται στην παρούσα ανακοίνωση, μπορούν να ληφθούν ορισμένα συμπληρωματικά μέτρα. Ιδιαίτερως χρήσιμη κρίνεται από την Επιτροπή η αναγραφή των εκπομπών CO₂. Η πληροφόρηση των καταναλωτών σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ για τα διάφορα μοντέλα αυτοκινήτου θα ενισχύσει την αποτελεσματικότητα των φορολογικών κινήτρων. Αφού οι αυτοκινητοβιομήχανοι γνωστοποιούν συνήθως την κατανάλωση καυσίμου, η πληροφορία αυτή μπορεί να γίνει πιο αποτελεσματική εάν παράλληλα δημοσιεύεται για κάθε μοντέλο αυτοκινήτου ένα τυποποιημένο κοστολόγιο καυσίμου για όλη τη διάρκεια ζωής του αυτοκινήτου. Ένα κοινοτικό μέτρο πρέπει συνεπώς να προβλέπει τροποποίηση της οδηγίας 93/116/EK σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου στα μηχανοκίνητα οχήματα με αντίστοιχη διάταξη. Η Επιτροπή θα υποβάλει τις αναγκαίες νομοθετικές προτάσεις.

32. Η Επιτροπή σημειώνει ότι στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου μπορεί να συμβάλει σημαντικά και ο τρόπος οδήγησης. Προτρέπει γι' αυτό την αυτοκινητοβιομηχανία και τις ενώσεις αυτοκινητιστών να προωθήσουν έναν τέτοιο τρόπο οδήγησης με ενημερωτικές εκστρατείες και με κατάλληλη εκπαίδευση των οδηγών.

VII. Προς μία κοινοτική στρατηγική βελτίωσης της απόδοσης καυσίμου στα ΙΧ αυτοκίνητα

33. Με βάση την ανάλυση του πρώτου μέρους της ανά χείρας ανακοίνωσης, η Επιτροπή πιστεύει ότι μια συνολική κοινοτική στρατηγική μείωσης των εκπομπών CO₂ από τα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα μέσω της εξοικονόμησης καυσίμου πρέπει να βασίζεται στα στοιχεία που ακολουθούν:

- * μια συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας και της αυτοκινητοβιομηχανίας, η οποία να διαλαμβάνει σαφείς στόχους και διατάξεις παρακολούθησης·
- * προώθηση της απόδοσης καυσίμου στα ΙΧ αυτοκίνητα ώστε να αποτελέσει έναν από τους στόχους μιας μελλοντικής κοινοτικής πρωτοβουλίας επί της φορολογίας των αυτοκινήτων η οποία και βρίσκεται υπό επανεξέταση·
- * η λήψη ενός συμπληρωματικού μέτρου σχετικά με τη γνωστοποίηση στοιχείων που αφορούν την εξοικονόμηση καυσίμου·
- * ανάληψη μιας φιλόδοξης προσπάθειας E&TA ώστε να βελτιωθούν οι επιδόσεις των μηχανοκίνητων οχημάτων στο πνεύμα του σχεδίου δράσης της *Task Force για το μελλοντικό αυτοκίνητο* και να προωθηθούν ενδιαφέρουσες εναλλακτικές λύσεις των οδικών μεταφορών, όπως αυτές στις οποίες αποβλέπουν η *Task Force για τις μεικτές μεταφορές* και η *Task Force για τους σιδηροδρόμους και τα σιδηροδρομικά συστήματα του μέλλοντος*.

Από τα παραπάνω τέσσερα στοιχεία, τα τρία αποτελούν το αντικείμενο της παρούσας ανακοίνωσης.

34. Με βάση τις συζητήσεις που θα διεξαχθούν στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο γύρω από την παρούσα ανακοίνωση, η Επιτροπή μπορεί να συνάψει συμφωνία με την αυτοκινητοβιομηχανία και τους εισαγωγείς αυτοκινήτων.¹ Στην περίπτωση της αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μια συμφωνία πλαίσιο με τον σύνδεσμο ευρωπαίων αυτοκινητοβιομηχάνων θα πρέπει να περιλαμβάνει δέσμευση εκ μέρους των βιομηχάνων για μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα νέας παραγωγής που πωλούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση ώστε να επιτευχθεί συγκεκριμένος στόχος σε καθορισμένο έτος. Η Επιτροπή μπορεί να συνάψει ανάλογες χωριστές συμφωνίες με τους εισαγωγείς αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Επιτροπή θεωρεί ότι εάν μέχρι το 2005 οι εκπομπές CO₂ από τα νέας παραγωγής αυτοκίνητα που θα πωληθούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση μειωθούν κατά 25% κατά μέσο όρο σε σχέση με τις τιμές του 1990, θα υπάρχει ένα λογικό σημείο αναφοράς ώστε να αναληφθεί κάποια δέσμευση στο πλαίσιο συμφωνίας με τη βιομηχανία. Η ποσοστιαία αυτή μείωση μπορεί ασφαλώς να μεταφραστεί σε στόχο μέσης κατανάλωσης καυσίμου (λίτρα ανά 100 km) σε πανευρωπαϊκή κλίμακα. Στη βιομηχανία επαφίεται να επιμερίσει μεταξύ των βιομηχάνων τις ευθύνες για την επίτευξη του στόχου αυτού, οπότε και είναι πιθανόν σε ορισμένα τμήματα της αγοράς να επιτευχθεί μεγαλύτερη μείωση παρά σε άλλα ανάλογα με την απόδοση καυσίμου που θα επιτευχθεί για τα διάφορα μοντέλα. Η *Task Force για το μελλοντικό αυτοκίνητο* θα βοηθήσει την Επιτροπή και τη βιομηχανία να εξακριβώσουν τις τεχνολογικές δυνατότητες επίτευξης ορισμένων στόχων κατανάλωσης καυσίμου. Η συμφωνία θα πρέπει να είναι συμβατή με τους κοινοτικούς κανόνες περί ανταγωνισμού και να

¹ Με την εμπλοκή των εισαγωγών στο πλαίσιο της συμφωνίας, θα πρέπει να συνεκτιμηθεί η ειδική θέση που κατέχουν οι εισαγωγείς αυτοκινήτων σε σχέση με τη σύνθεση των εισαγωγών.

συναφθεί κατά τρόπο αρκετά διαφανή ώστε να πληρούνται οι σχετικοί κανόνες ΓΣΔΕ/ΠΟΕ.

Για να εξασφαλισθεί διαφάνεια και να υπάρξει δυνατότητα ενδυνάμωσης της στρατηγικής εάν χρειασθεί, θα καθοριστούν στο πλαίσιο της συμφωνίας ένα σύνολο ενδεικτικών ενδιάμεσων στόχων και ένα σύστημα παρακολούθησης αυτών. Η πρόοδος προς την κατεύθυνση των ενδιάμεσων αυτών στόχων καθώς και του γενικού στόχου για μείωση των εκπομπών CO₂ τόσο στο σύνολο της αυτοκινητοβιομηχανίας όσο και για κάθε κατασκευαστή χωριστά θα παρακολουθούνται από κοινού από την Επιτροπή και την αυτοκινητοβιομηχανία. Η Επιτροπή θα ενημερώνει κατά διαστήματα το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τη σημειούμενη πρόοδο. Οι εκπομπές CO₂ θα μετρούνται σύμφωνα με την οδηγία 93/116/ΕΚ σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου στα μηχανικίνητα οχήματα¹, τα δε κράτη μέλη οφείλουν να κοινοποιούν στην Επιτροπή τα αντίστοιχα δεδομένα έγκρισης τύπου και τους αριθμούς των νεοκυκλοφορούντων αυτοκινήτων από κάθε μοντέλο και για κάθε έτος. Η Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση για την καθιέρωση αυτού του συστήματος ανταλλαγής δεδομένων.

35. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι, με το ισχύον κοινοτικό δίκαιο, τα κράτη μέλη διαθέτουν σημαντική ελευθερία σε ό,τι αφορά την φορολογία των αυτοκινήτων. Πιστεύει ωστόσο η Επιτροπή ότι θα προέκυπτε όφελος από ένα κοινοτικό πλαίσιο φορολογικών μέτρων που θα συνέβαλαν στη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα και στη μεγαλύτερη εξοικονόμηση καυσίμων. Αναγνωρίζει όμως ακόμη η Επιτροπή ότι ένα τέτοιο πλαίσιο πρέπει να αναπτυχθεί παράλληλα με την ανάπτυξη μιας συνολικής προσέγγισης στο πρόβλημα της φορολογίας των αυτοκινήτων στην Κοινότητα, προς όφελος της ορθής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και για την υποστήριξη άλλων στόχων.

Από ενδιαφέρον ωστόσο για την αποτελεσματικότητά του και τη δυνατότητα αποδοχής του από πολιτικής πλευράς, η Επιτροπή αποκλείει το ενδεχόμενο να βασιστεί αποκλειστικά στους ειδικούς φόρους κατανάλωσης που επιβάλλονται στα καύσιμα των μεταφορών. Τα κριτήρια δικαιοφροσύνης που εγείρονται από τους φορολογικούς συντελεστές οι οποίοι θα ήταν απαραίτητοι ώστε να επηρεαστεί σημαντικά η απόδοση καυσίμου, περιορίζουν σε μεγάλο βαθμό τη δυνατότητα αποδοχής της εναλλακτικής αυτής λύσης. Θα χρειαστούν εντούτοις υψηλότερες τιμές καυσίμων για τη συμπλήρωση οιωνδήποτε από τα λοιπά μέτρα που προτείνονται στην παρούσα ανακοίνωση ώστε να αποτραπεί μείωση του κόστους κίνησης των αυτοκινήτων εξαιτίας χαμηλότερης κατανάλωσης καυσίμου, πράγμα που θα υπονόμει τον γενικό στόχο για μείωση των εκπομπών CO₂. Ίσως και να χρειαστούν υψηλότερες τιμές καυσίμου για να συμβάλουν ώστε το εξωτερικό κόστος των μεταφορών να ενσωματωθεί πλήρως σ' αυτές.

Η επίτευξη οιοδήποτε στόχου σχετικού με τις εκπομπές CO₂ θα εξαρτηθεί αποφασιστικά αφενός από τα κίνητρα που θα δοθούν στους καταναλωτές για να αγοράζουν αποδοτικότερα αυτοκίνητα και αφετέρου από τις προσπάθειες που θα καταβάλει η ίδια η βιομηχανία για να τα παράγει και να τα διαθέτει στην αγορά. Μια συμφωνία με τη βιομηχανία και φορολογικά κίνητρα που θα επηρεάσουν τους καταναλωτές συνδέονται στενά μεταξύ τους.

36. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η στρατηγική που προωθείται μέσω της παρούσας ανακοίνωσης θα ανοίξει τον δρόμο ώστε να βελτιωθεί σημαντικά η μέση απόδοση καυσίμου των ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων βραχυπρόθεσμα έως και

¹ ΕΕ αριθ. L 329, 30.12. 1993, σ. 39

μεσοπρόθεσμα. Έτσι, η στρατηγική ανταποκρίνεται στην έκκληση του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου για τη θέσπιση κοινοτικού μέτρου μείωσης των εκπομπών CO₂ από τα ΙΧ αυτοκίνητα.

VIII. Συμπεράσματα

37. Η Επιτροπή πιστεύει ότι η κατάλληλη προσέγγιση για την ανάληψη κοινοτικής δράσης ώστε να μειωθούν οι εκπομπές CO₂ από τα ΙΧ αυτοκίνητα με βελτιωμένη απόδοση καυσίμου είναι ο συνδυασμός μιας συμφωνίας με την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία και τους εισαγωγείς αυτοκινήτων προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, συμφωνίας που θα περιέχει και δέσμευση της αυτοκινητοβιομηχανίας για επίτευξη συγκεκριμένης στάθμης εκπομπών CO₂ από τα καινούργια αυτοκίνητα εντός ορισμένου χρονικού πλαισίου· φορολογικών μέτρων για την προώθηση αποδοτικών ΙΧ αυτοκινήτων αποδοτικών σε καύσιμο στο πλαίσιο μιας συνολικής κοινοτικής πρωτοβουλίας για τη φορολογία των αυτοκινήτων· και μιας ειδικής προσπάθειας Ε&ΤΑ ώστε να προωθηθεί η ανάπτυξη μηχανοκίνητων οχημάτων χαμηλών έως μηδενικών εκπομπών CO₂ στο πνεύμα του σχεδίου δράσης της *Task Force για το μελλοντικό αυτοκίνητο*.

Η πληρέστερη ενημέρωση των καταναλωτών με τη δημοσιοποίηση δεδομένων αφορώντων τις εκπομπές CO₂ θα συμπληρώσει τη στρατηγική.

Η Επιτροπή τονίζει τη σημασία που αποδίδει στη λήψη ενός ειδικού μέτρου για μείωση των εκπομπών CO₂ από ΙΧ αυτοκίνητα. Ένα τέτοιο μέτρο χρειάζεται ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για μείωση των συνολικών εκπομπών CO₂ στην Ευρωπαϊκή Ένωση μεσοπρόθεσμα. Αναπτύσσοντας περαιτέρω τη στρατηγική που προτείνεται με την ανά χειράς ανακοίνωση, η Επιτροπή θα προχωρήσει σε περαιτέρω διαβουλεύσεις με τους αρμόδιους επιχειρηματικούς φορείς και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Για να επισπευσθεί η λήψη των αποφάσεων, η Επιτροπή καλεί το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

- * να μελετήσουν τις προτάσεις που περιέχονται στην παρούσα ανακοίνωση·
- * να εγκρίνουν τη γενική στρατηγική που προτείνεται υπό 33·
- * να λάβουν υπό σημείωση τις περαιτέρω πρωτοβουλίες που αναλαμβάνει η Επιτροπή, αναφορικά κυρίως με: (1) μια συνολική αναθεώρηση της φορολογίας των οχημάτων στα κράτη μέλη ώστε να καθοριστεί, μεταξύ άλλων, ένα φορολογικό πλαίσιο εντός του οποίου τα κράτη μέλη θα εφαρμόζουν τα σχετικά με τη φορολογία των οχημάτων φορολογικά μέσα ώστε να προωθηθεί η παραγωγή αυτοκινήτων με υψηλότερη απόδοση καυσίμου· και (2) νομοθετικές προτάσεις για τροποποίηση της οδηγίας 93/116/ΕΚ, αναφορικά με την αναγραφή πληροφοριών για την εξοικονόμηση καυσίμου στα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα·
- * να συνεργασθούν με την Επιτροπή για την ευόδωση των μελλοντικών αυτών πρωτοβουλιών.

Παράρτημα

Προκαταρκτική αξιολόγηση κόστους και οφέλους των τεχνικών μέτρων που προτείνονται για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής έχουν αναλάβει την πραγματοποίηση μιας προκαταρκτικής ανάλυσης του κόστους και του οφέλους των τεχνικών μέτρων που προτείνονται για μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα μέσω βελτιωμένης αποδοτικότητας καυσίμου. Τα αριθμητικά δεδομένα που θα προκύψουν δεν θα πρέπει να θεωρούνται οριστικά αλλά ενδεικτικά μόνο των τάξεων μεγέθους.

Τεχνολογικό δυναμικό και κόστος

Με βάση στοιχεία από το Εθνικό Συμβούλιο Έρευνας των ΗΠΑ (προσαρμοσμένα στα χαρακτηριστικά των αυτοκινήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης) αφορώντα τις ειδικές τεχνολογίες που είναι σήμερα γνωστές για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου στα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα, γνωρίζουμε τα εξής:

Συνδυασμός μηχανικών βελτιώσεων και τεχνολογιών μετάδοσης της κίνησης, αντίστασης κύλισης, αεροδυναμικής καθώς και μείωσης του βάρους του οχήματος κατά 10% με τη χρήση νέων υλικών μπορεί να οδηγήσει σε βελτίωση της απόδοσης καυσίμου στα βενζινοκίνητα οχήματα κατά 40% περίπου με μέτριες εκτιμήσεις. Οι θεωρούμενες τεχνολογίες χρησιμοποιούνται ήδη σε εμπορική κλίμακα ή βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο του σχεδιασμού. Ενισχύεται έτσι η εκτίμηση της ομάδας εκπομπών μηχανοκίνητων οχημάτων (MVEG) της Επιτροπής.

Με βάση την ίδια μελέτη, αναμένεται ότι το συνολικό κόστος για εξοικονόμηση καυσίμου κατά 40% κυμαίνεται μεταξύ 940 ECU και 2.270 ECU ανά όχημα.

Όφελος

Η Επιτροπή αναμένει ότι, ως αποτέλεσμα σταδιακής βελτίωσης της μέσης απόδοσης καυσίμου των νέας κατασκευής ΙΧ αυτοκινήτων κατά 40% μεταξύ 1996 και 2005, θα μειωθούν συνολικά οι εκπομπές CO₂ από ΙΧ αυτοκίνητα στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατά 17,5% σε σχέση με τις σημερινές τάσεις το 2005 και κατά 30,1% το 2010. Όμως, εξαιτίας της αύξησης των αυτοκινήτων και των διανυομένων χιλιομέτρων, οι συνολικές εκπομπές CO₂ από ΙΧ αυτοκίνητα θα αυξηθούν κατά 4,9% μέχρι το 2005 σε σχέση με το 1990, ενώ θα μειωθούν κατά 6,9% μέχρι το 2010 σε σχέση με το 1990.

Δυναμικό "μη μεταμέλειας"

Η εξοικονόμηση καυσίμου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του αυτοκινήτου με βελτίωση της αποδοτικότητας καυσίμου κατά 40% εκτιμάται σε 5.800 λίτρα περίπου.¹ Με τιμή καυσίμου ίση προς 0,827 ECU/l αντίστοιχη προς τη σταθμισμένη τιμή βενζίνης στην Ευρωπαϊκή Ένωση τον Σεπτέμβριο του 1994 και με ποσοστό υφαίρεσης 8%, η εξοικονόμηση κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του αυτοκινήτου υπολογίζεται σε 3.257,22 ECU (3.724,43 ECU με ποσοστό υφαίρεσης 5%). Η εξοικονόμηση καυσίμου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του αυτοκινήτου μπορεί λοιπόν να υπερβεί κατά πολύ το κόστος βελτίωσης της απόδοσης καυσίμου εάν μέρος ή το σύνολο των τεχνικών βελτιώσεων διατίθενται κατά τον πλέον συμφέροντα τρόπο.

¹ Με τις εξής προϋποθέσεις: σημερινή μέση κατανάλωση καυσίμου (βενζινοκίνητα και πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα 9,6 l/100 km, 12.600 χλμ. κατ' έτος και διάρκεια ζωής του οχήματος 12 έτη

Το Υπουργείο Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου έχει θέσει στη διάθεση των υπηρεσιών της Επιτροπής μια εκ των κάτω προς τα άνω ανάλυση της σχέσεως κόστος/όφελος για καθεμιά από τις τεχνικές βελτιώσεις. Σύμφωνα με την ανάλυση αυτή, με τις σημερινές τιμές καυσίμου στο Ηνωμένο Βασίλειο (0,64 ECU/l) μπορούν να επιτευχθούν βελτιώσεις της κατανάλωσης καυσίμου στα βενζινοκίνητα οχήματα μεταξύ 14 και 32% με κόστος που μπορεί να ανακτηθεί κατά τη διάρκεια ζωής του οχήματος (με ποσοστό υπαίρεσης 8%). Για ένα χρονικό διάστημα απόδοσης δανείου όχι μεγαλύτερο από 3 έτη, μπορεί να ανακτηθεί το κόστος των τεχνικών βελτιώσεων για εξοικονόμηση μεταξύ 5 και 28%. Για τιμή καυσίμου 0,85 ECU/l (που μπορεί να επιτευχθεί μέχρι το 2000 εάν η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου επιμείνει στη στρατηγική αύξησης της φορολογίας καυσίμων κατά 5% τουλάχιστον σε πραγματικές τιμές κατ'έτος), τα αντίστοιχα δεδομένα για αποπληρωμή δανείου καθ'όλη τη διάρκεια ζωής του αυτοκινήτου θα κυμαίνονται μεταξύ 19 και 36%, και για τριετή περίοδο αποπληρωμής του δανείου μεταξύ 11 και 28%.

Να σημειωθεί ότι οι αναλύσεις αυτές εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από το πραγματικό κόστος εφαρμογής των τεχνικών βελτιώσεων και ότι είναι εντελώς ενδεικτικές. Τα αποτελέσματα ποικίλλουν επίσης σημαντικά ανάλογα με τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται (π.χ. τιμές καυσίμου, περίοδος αποπληρωμής, ποσοστό υπαίρεσης). Επιπλέον, δεν είναι σαφές κατά πόσον στις εκτιμήσεις κόστους περιλαμβάνονται γενικότερες δαπάνες, όπως δαπάνες συντήρησης, δαπάνες ανανέωσης εργαλείων και σχεδιασμού ή άλλου είδους κόστος για τους καταναλωτές, όπως μειωμένες ανέσεις. Είναι ωστόσο σαφές ότι σημαντικό μέρος των μέτρων που απαιτούνται για την εξοικονόμηση καυσίμου κατά 40% είναι μέτρα "μη μεταμέλειας".

ISSN 0254-1483

COM(95) 689 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

14 07

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-95-757-GR-C

ISBN 92-77-98635-2

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο

21