



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 11.02.2004
COM(2004) 78 τελικό

.

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

Εφαρμογή της κοινοτικής στρατηγικής σχετικά με τη μείωση εκπομπών CO₂ από αυτοκίνητα:

**Τετάρτη ετήσια έκθεση σχετικά με την αποτελεσματικότητα της στρατηγικής
(Έκθεση έτους 2002)**

[SEC(2004) 140]

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η στρατηγική της Κοινότητας για μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατηγά αυτοκίνητα και βελτίωση της οικονομίας σε καύσιμο^{1,2} βασίζεται στους ακόλουθους τρεις πυλώνες:

- (1) Δεσμεύσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά βελτιώσεις στην οικονομία σε καύσιμο, με σκοπό την επίτευξη για καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα μέσης ανηγμένης τιμής εκπομπής³ CO₂ 140 gr CO₂/km μέχρι τα έτη 2008/9.
- (2) Επισήμανση των αυτοκινήτων για οικονομία σε καύσιμο⁴, η οποία έχει στόχο να διασφαλιστεί ότι οι καταναλωτές έχουν στη διάθεσή τους πληροφορίες σχετικά με την οικονομία σε καύσιμο και τις εκπομπές CO₂ για καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα που διατίθενται προς πώληση ή χρηματοδοτική μίσθωση στην Κοινότητα, ώστε να είναι σε θέση να επιλέγουν ενημερωμένοι.
- (3) Προώθηση της απόδοσης καυσίμου στο αυτοκίνητο με φορολογικά μέτρα.

Μέσω του κοινοτικού ερευνητικού προγράμματος πλαίσιο παρέχεται στήριξη σε δραστηριότητες προανταγωνιστικής έρευνας, με σκοπό τη συμβολή στη μείωση CO₂ με την ανάπτυξη προηγμένων τεχνολογιών για μέλη, κινητήρια συστήματα και οχήματα.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 της απόφασης αριθ. 1753/2000/EK⁵ η Επιτροπή πρέπει να συντάσσει ετησίως έκθεση σχετικά με την αποτελεσματικότητα της στρατηγικής⁶.

2. ΣΥΝΤΟΜΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Συνολικά, αν ληφθούν υπόψη όλα τα μέτρα, σε επίπεδο ΕΕ και σε εθνικό επίπεδο, κατά το χρονικό διάστημα από 1995 έως 2002 η μέση ανηγμένη εκπομπή CO₂ από επιβατηγά

¹ COM (95)689 τελικό.

² Συμπεράσματα του Συμβουλίου, 25.06.1996.

³ Ο όρος «ανηγμένη» (ειδική) προέρχεται από την απόφαση αριθ. 1753/2000/EK και χρησιμοποιείται για να είναι εμφανές ότι οι εκπομπές CO₂ εκφράζονται σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο.

⁴ Οδηγία αριθ. 1999/94/EK, για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων.

⁵ Απόφαση αριθ. 1753/2000/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για την καθιέρωση συστήματος παρακολούθησης των μέσων όρων των ειδικών εκπομπών CO₂ από τα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα.

⁶ Πληροφορίες σχετικά με την κοινοτική στρατηγική είναι δυνατόν να αναζητηθούν επίσης στην ιστοσελίδα: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

αυτοκίνητα στην ΕΕ μειώθηκε από 186 g CO₂/km σε 166 g CO₂/km^{7,8} περίπου. Πρόκειται για μείωση κατά 10,8%. Η κοινοτική στρατηγική για τη μείωση εκπομπών CO₂ από επιβατηγά αυτοκίνητα και για βελτίωση της οικονομίας σε καύσιμο αποσκοπεί στην επίτευξη σε καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην ΕΕ μέσης ανηγμένης τιμής εκπομπής CO₂ 120 g CO₂/km έως το έτος 2005 και το αργότερο έως το έτος 2010. Πρόκειται για μείωση κατά 35%. Όπως αναφέρεται στην τελευταία έκθεση, δεν είναι πιθανόν ότι ο κοινοτικός στόχος των 120 g CO₂/km θα επιτευχθεί ήδη το έτος 2005.

Για να έχει καλυφθεί ο κοινοτικός στόχος 120 g CO₂/km το έτος 2010 θα χρειασθεί να επιτευχθεί μέση ετήσια μείωση κατά 3,5% σε επίπεδο ΕΕ. Το ποσοστό αυτό είναι σημαντικά υψηλότερο σε σχέση με ό,τι κατά μέσον όρο επιτεύχθηκε μεταξύ ετών 1995 και 2002 (περίπου 1,5%). Είχε προβλεφθεί ότι η μείωση θα αυξάνεται με την πάροδο του χρόνου αλλά είναι εμφανές πως είναι αναγκαίο να καταβληθούν περισσότερες προσπάθειες προκειμένου να καλυφθεί ο στόχος μέχρι το έτος 2010. Όσον αφορά πάντως τις δεσμεύσεις, ο άμεσος στόχος έχει έγκαιρα επιτευχθεί από τις ACEA και JAMA, οπότε θεωρείται ότι οι ενώσεις αυτές οδεύουν προς την εκπλήρωση των μακροπρόθεσμων στόχων τους.

3. ΠΡΟΟΔΟΣ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙ Η ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΤΗΣ

Από τις ενώσεις αυτοκινητοβιομηχανιών της Ευρώπης (Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων – ACEA⁹)¹⁰, της Ιαπωνίας (Ιαπωνική Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων - JAMA¹¹) και της Κορέας (Κορεατική Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων - KAMA¹²) έχουν αναληφθεί Δεσμεύσεις¹³. Στον πίνακα 1 δίδεται λεπτομερής κατάλογος των σημαντικότερων κατασκευαστών/θυγατρικών επιχειρήσεων/εμπορικών επωνυμιών με την κατανομή τους στις αντίστοιχες ενώσεις στο πλαίσιο των στοιχείων που περιέχονται στην παρούσα έκθεση.

⁷ Για πρώτη φορά στην παρούσα ανακοίνωση χρησιμοποιούνται επίσημα δεδομένα της ΕΕ. Τα δεδομένα αυτά διαβιβάζονται από τα κράτη μέλη βάσει της απόφασης αριθ. 1753/2000/ΕΚ. Πριν από το έτος 2002 η επιτήρηση βασιζόταν σε δεδομένα τα οποία παρείχαν οι ενώσεις. Όπως αναφέρεται στην τελευταία ανακοίνωση, στις εν λόγω σειρές δεδομένων υπήρχαν μικροδιαφορές. Με βάση δεδομένα της Ένωσης η μέση ανηγμένη εκπομπή CO₂ είναι 165 g CO₂/km.

⁸ Πρέπει να αναφερθεί ότι τα αριθμητικά δεδομένα για CO₂ που αναφέρονται στην παρούσα έκθεση απεικονίζουν την επιρροή όλων των μέτρων των συναφών με το CO₂ που λήφθηκαν στην Κοινότητα. Κατά τις διατάξεις του άρθρου 10 της απόφασης αριθ. 1753/2000/ΕΚ, από την Επιτροπή ζητείται να υποβάλλει έκθεση στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο μέχρι τα έτη 2003/4 και 2008/9 σχετικά με τις μειώσεις που επιτυγχάνονται με τεχνικά και με άλλα μέτρα. Το 2002 η Επιτροπή προχώρησε σε ανάθεση σύμβασης παροχής υπηρεσιών προκειμένου το θέμα αυτό να μελετηθεί λεπτομερέστερα. Τα αποτελέσματα της εργασίας θα αποτελέσουν μέρος της ανακοίνωσης του επομένου έτους.

⁹ Ευρωπαϊκές αυτοκινητοβιομηχανίες στην 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.

¹⁰ COM (98) 495 τελικό.

¹¹ Ιαπωνικές αυτοκινητοβιομηχανίες στη JAMA: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota.

¹² Κορεατικές αυτοκινητοβιομηχανίες στην KAMA: GM Daewoo Auto and Technology Company, Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation, Renault Samsung Motor Company, Ssangyong Motor Company.

¹³ COM (99) 446 τελικό.

ACEA¹⁴	ALFA ROMEO, ALPINA, ASTON MARTIN, AUDI, BAYERISCHE MOTOREN WERKE, BENTLEY, CADILLAC, CHEVROLET, CHRYSLER, CITROEN, DAIMLER, FERRARI, FIAT, FORD, GENERAL MOTORS JAGUAR, JEEP, LAMBORGHINI, LANCIA-AUTOBIANCHI, LAND-ROVER, MASERATI, MATRA, MCC (SMART), MERCEDES-BENZ, MINI, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, RENAULT, ROLLS-ROYCE, SAAB, SEAT, SKODA, VAUXHALL, VOLKSWAGEN, VOLVO
JAMA	DAIHATSU, HONDA, ISUZU, LEXUS, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, SUBARU, SUZUKI, TOYOTA
KAMA	DAEWOO, HYUNDAI, KIA, SSANGYONG

Πίνακας 1: Κατάλογος των σημαντικότερων κατασκευαστών/θυγατρικών επιχειρήσεων/εμπορικών επωνυμιών με την κατανομή τους στις αντίστοιχες ενώσεις στο πλαίσιο των στοιχείων που περιέχονται στην παρούσα έκθεση.

Οι δεσμεύσεις και των τριών συνίστανται σε ισοδύναμες προσπάθειες με τα εξής κύρια χαρακτηριστικά:

- (1) Στόχος για εκπομπές CO₂: Όλες οι δεσμεύσεις περιλαμβάνουν τον ίδιο ποσοτικοποιημένο στόχο σχετικά με για τον ανηγμένο μέσο όρο όσον αφορά καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα που πωλούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση ήτοι 140 g CO₂/km (πρέπει να επιτευχθεί έως το έτος 2008 από την ACEA και έως το έτος 2009 από JAMA και KAMA).
- (2) Μέσα επίτευξης: Οι ACEA, JAMA και KAMA δεσμεύονται να επιτύχουν το στόχο όσον αφορά το CO₂ κυρίως μέσω τεχνολογικών εξελίξεων και σχετικών μεταβολών επιπέδου αγοράς.

Επιπλέον, για τα έτη 2003/2004 έχουν τεθεί «εκτιμώμενα όρια διακυμάνσης στόχου»¹⁵. Επίσης όλες οι ενώσεις έχουν δεσμευθεί να επανεξετάσουν το έτος 2003 (ACEA και JAMA) ή το έτος 2004 (KAMA) τις δυνατότητες πρόσθετων μειώσεων CO₂ «...με σκοπό περαιτέρω πρόοδο προς την επίτευξη του στόχου της Κοινότητας για 120 g CO₂/km μέχρι το έτος 2012».

Οι δεσμεύσεις υπόκεινται σε καθεστώς επιτήρησης σχολαστικής και με διαφάνεια. Για το σκοπό αυτό κάθε χρόνο εκπονούνται «Κοινές εκθέσεις», μία με κάθε ένωση, και αποτελούν το αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των μερών. Δημοσιεύονται παράλληλα με την παρούσα ανακοίνωση ως έγγραφα SEC.

Στον υπολογισμό των στοιχείων για το έτος 2002 χρησιμοποιούνται για πρώτη φορά επίσημα δεδομένα επιτήρησης CO₂ της ΕΕ¹⁶. Κατά το παρελθόν τα δεδομένα παρείχαν οι ενώσεις.

¹⁴ Ας σημειωθεί ότι αν και η Rover, μαζί με την MG, δεν αποτελούν πλέον επίσημο μέλος της ACEA, έχει συμφωνηθεί μεταξύ Rover, ACEA και της Επιτροπής να συμπεριλαμβάνονται οι Rover/MG στα στοιχεία ACEA.

¹⁵ Για την ACEA 165 – 170 g CO₂/km το έτος 2003· για τη JAMA 165 – 175 g CO₂ /km το έτος 2003· για την KAMA 165 – 170 g CO₂/km το έτος 2004.

¹⁶ Το άρθρο 8 της απόφασης αριθ. 1753/2000/ΕΚ απαιτεί τα κοινοτικά συστήματα παρακολούθησης να χρησιμοποιούν, από το 2003 και μετέπειτα, ως βάση για τις εθελούσιες υποχρεώσεις που συνομολογήθηκαν μεταξύ της Επιτροπής και της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Οι κυριότερες διαπιστώσεις για το διάστημα από 1995 μέχρι 2002 που καλύπτει η έκθεση είναι:

- Με βάση επίσημα δεδομένα των κρατών μελών για το έτος 2002, η μέση ανηγμένη εκπομπή CO₂ όσον αφορά τους στόλους είναι 165 g/km για την ACEA, 174 g/km για τη JAMA και 183 g/km για την KAMA¹⁷. Με βάση τα στοιχεία της ACEA, η ανηγμένη εκπομπή CO₂ για την ένωση αυτή ήταν 163 g/km. (βλέπε Πίνακα 2).
- Σε σύγκριση με το έτος 1995 η μέση ανηγμένη εκπομπή CO₂ μειώθηκε κατά 10,8% για την ACEA (12,1% με βάση τα στοιχεία της ACEA), 11,2 % για τη JAMA και 7,1% για την KAMA.
- Σε σύγκριση με το έτος 2001 και οι τρεις ενώσεις μείωσαν τη μέση ανηγμένη εκπομπή CO₂ των αυτοκινήτων τους που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά στην αγορά της ΕΕ (ACEA κατά 1,2 %¹⁸ περίπου, JAMA κατά 2,5 % περίπου και KAMA κατά 1,8 % περίπου¹⁹). Από το έτος 1995 και μετά οι βελτιώσεις απόδοσης καυσίμου για πετρελαιοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα είναι σαφώς καλύτερες σε σύγκριση με τα βενζινοκίνητα οχήματα.
- Οι JAMA και ACEA σημειώνουν ικανοποιητική πρόοδο αν και οι επιδόσεις της ACEA το 2002 είναι χαμηλότερες σε σχέση με εκείνες των προηγούμενων ετών. Η ACEA πάντως ήδη το έτος 2000 έχει φθάσει την περιοχή του ενδιάμεσου στόχου που προβλέπεται για το έτος 2003 και τώρα βρίσκεται στο κατώτατο άκρο της περιοχής αυτής. Το έτος 2002 η JAMA επέτυχε το ανώτατο όριο της περιοχής ενδιάμεσου στόχου. Μπορεί να θεωρηθεί ότι και οι δύο ενώσεις ακολουθούν ικανοποιητική πορεία.
- Η πρόοδος της KAMA εξακολουθεί να μην είναι ικανοποιητική, αν και κατά τα δύο τελευταία έτη ανέκτησε ελαφρά έδαφος. Υπάρχει πραγματικός κίνδυνος να μην επιτύχει η KAMA την περιοχή 165 έως 170 g/km του ενδιάμεσου στόχου της για το έτος 2004 ενώ μένουν μόνο δύο έτη για να καλυφθεί η διαφορά των 13 g/km. Αυτό θα μπορούσε να έχει επίπτωση σε ολόκληρη την προσέγγιση για το CO₂²⁰. Πάντως η KAMA επανεπιβεβαίωσε τη δέσμευσή της να επιτύχει τους στόχους της.
- Προκειμένου να επιτευχθεί ο τελικός στόχος των 140 g/km είναι αναγκαίες επιπλέον προσπάθειες καθώς το ετήσιο ποσοστό μείωσης και για τις τρεις ενώσεις πρέπει να

17 Το θέμα σε ποιο βαθμό στις παρατηρηθείσες μειώσεις συνέβαλαν η τεχνολογική πρόοδος και μεταβολές επιπέδου αγοράς ή άλλες παράμετροι όπως μεταβολές στη συμπεριφορά των καταναλωτών, π.χ. λόγω φορολογικών μέτρων ή σήμανσης αυτοκινήτων, θα μελετηθεί κατά το έτος 2004.

18 Το στοιχείο αυτό για τη μείωση βασίζεται σε δεδομένα της ACEA για τα έτη 2001 και 2002. Με βάση τα δεδομένα της ACEA για το έτος 2001 και τα επίσημα δεδομένα της ΕΕ για το έτος 2002 δεν υπάρχει μείωση. Μπορεί πάντως να υποθεθεί ότι αυτό βασικά οφείλεται στην αλλαγή της βάσης δεδομένων. Εάν συγκριθούν τα επίσημα δεδομένα της ΕΕ για το έτος 2002 και τα ανεπίσημα δεδομένα της ΕΕ για το έτος 2001, το ποσοστό μείωσης είναι περίπου ίσο με εκείνο που προκύπτει αν χρησιμοποιηθούν τα στοιχεία της ACEA.

19 Όλα τα δεδομένα ετών 2001 και 2002 έχουν διορθωθεί κατά 0,7% προκειμένου να ληφθεί υπόψη η μεταβολή στον κύκλο δοκιμής.

20 Πρέπει να υπομνησθεί ότι το Συμβούλιο κάλεσε την Επιτροπή «...να υποβάλει αμέσως προτάσεις, συμπεριλαμβανομένων των νομοθετικών προτάσεων, για εξέταση, εφόσον καταστεί σαφές, βάσει της παρακολούθησής και μετά από διαβούλευση με τις ενώσεις, ότι μία ή περισσότερες από τις ενώσεις δεν θα εκπληρώσουν τις δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει.» (Συμπεράσματα του Συμβουλίου, Οκτώβριος έτους 1999).

αυξηθεί. Κατά μέσο όρο το ποσοστό μείωσης πρέπει να είναι 2% περίπου ή γύρω στα 3,5 g/km κατ'έτος για το χρονικό διάστημα από 1995 έως 2008/9. Κατά τα έτη που μένουν μέχρι τα έτη 2008/9 τα μέσα ποσοστά μείωσης πρέπει να είναι 2,5 % για την ACEA, 2,8 % για τη JAMA και 3,4 % για την KAMA. Είχε πάντως εξαρχής προβλεφθεί ότι το μέσο ποσοστό μείωσης θα είναι υψηλότερο κατά τα τελευταία έτη (βλέπε Πίνακα 3).

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (3)	2002 (3)	Μεταβολή 95/02 [%] (4)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	
Βενζινοκίνητα οχήματα	188	186	183	182	180	177	172	172/171(5)	-8.5/9.0%(6)
Πετρελαιοκίνητα οχήματα	176	174	172	167	161	157	153	155/152(5)	-11.9/13.6%(6)
Κάθε καυσίμου (1)	185	183	180	178	174	169	165	165/163(5)	-10.8/12.1(6)
JAMA (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (3)	2002 (3)	Μεταβολή 95/02 [%] (4)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	
Βενζινοκίνητα οχήματα	191	187	184	184	181	177	174	172	-9.9%
Πετρελαιοκίνητα οχήματα	239	235	222	221	221	213	198	180	-24.7%
Κάθε καυσίμου (1)	196	193	188	189	187	183	178	174	-11.2%
KAMA (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (3)	2002 (3)	Μεταβολή 95/02 [%] (4)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	
Βενζινοκίνητα οχήματα	195	197	201	198	189	185	179	178	-8.7%
Πετρελαιοκίνητα οχήματα	309	274	246	248	253	245	234	203	-34.3%
Κάθε καυσίμου (1)	197	199	203	202	194	191	187	183	-7.1%
EE-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (3)	2002 (3)	Μεταβολή 95/02 [%] (4)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	
Βενζινοκίνητα οχήματα	189	186	184	182	180	178	173	172	-9.0%
Πετρελαιοκίνητα οχήματα	179	178	175	171	165	163	156	157	-12.3%
Κάθε καυσίμου (1)	186	184	182	180	176	172	167	166	-10.8%

(1) Μόνο βενζινοκίνητα και πετρελαιοκίνητα οχήματα, άλλα καύσιμα και στατιστικώς μη προσδιοριζόμενα οχήματα δεν αναμένεται ότι επηρεάζουν σημαντικά αυτές τις μέσες τιμές.

(2) Για το έτος 2002 έχουν ληφθεί δεδομένα προερχόμενα από τα κράτη μέλη. Για τη «μεταβολή 95/02» έχουν ληφθεί δεδομένα από τις ενώσεις ενώ για το έτος 2002 από τα κράτη μέλη. Νέα επιβατηγά αυτοκίνητα που τοποθετούνται στην αγορά της ΕΕ από κατασκευαστές μη καλυπτόμενους από τις δεσμεύσεις δεν πρέπει να επηρεάζουν σημαντικά τη μέση τιμή ΕΕ.

(3) Στα αριθμητικά δεδομένα για τα έτη 2001 και 2002 επέρχεται διόρθωση κατά 0,7% λόγω της μεταβολής στον κύκλο οδήγησης.

(4) Τα ποσοστά υπολογίζονται από όχι στρογγυλεμένα αριθμητικά δεδομένα για CO₂. Για το έτος 2002 έχουν ληφθεί δεδομένα από τα κράτη μέλη.

(5) Το πρώτο αριθμητικό δεδομένο βασίζεται σε στοιχεία προερχόμενα από τα κράτη μέλη. Το δεύτερο αριθμητικό δεδομένο βασίζεται σε στοιχεία από ACEA.

(6) Το πρώτο αριθμητικό δεδομένο βασίζεται σε στοιχεία έτους 2002 από τα κράτη μέλη και δεδομένα έτους 1995 από ACEA. Το δεύτερο αριθμητικό δεδομένο βασίζεται μόνο σε στοιχεία από ACEA.

Πίνακας 2: Μέση ανηγμένη εκπομπή CO₂ καινούργιων επιβατηγών αυτοκινήτων ανά τύπο καυσίμου, για κάθε ένωση χωριστά και για την Ευρωπαϊκή Ένωση

Η συνολική μέση εκπομπή CO₂ για καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν το έτος 2002 ήταν χαμηλότερη σε όλα τα κράτη μέλη σε σύγκριση με το έτος 1995 και τα ενδιάμεσα έτη (βλέπε Σχήμα 2). Πρέπει όμως να αναφερθεί ότι τα ποσοστά μείωσης διαφέρουν κάπως μεταξύ χωρών²¹.

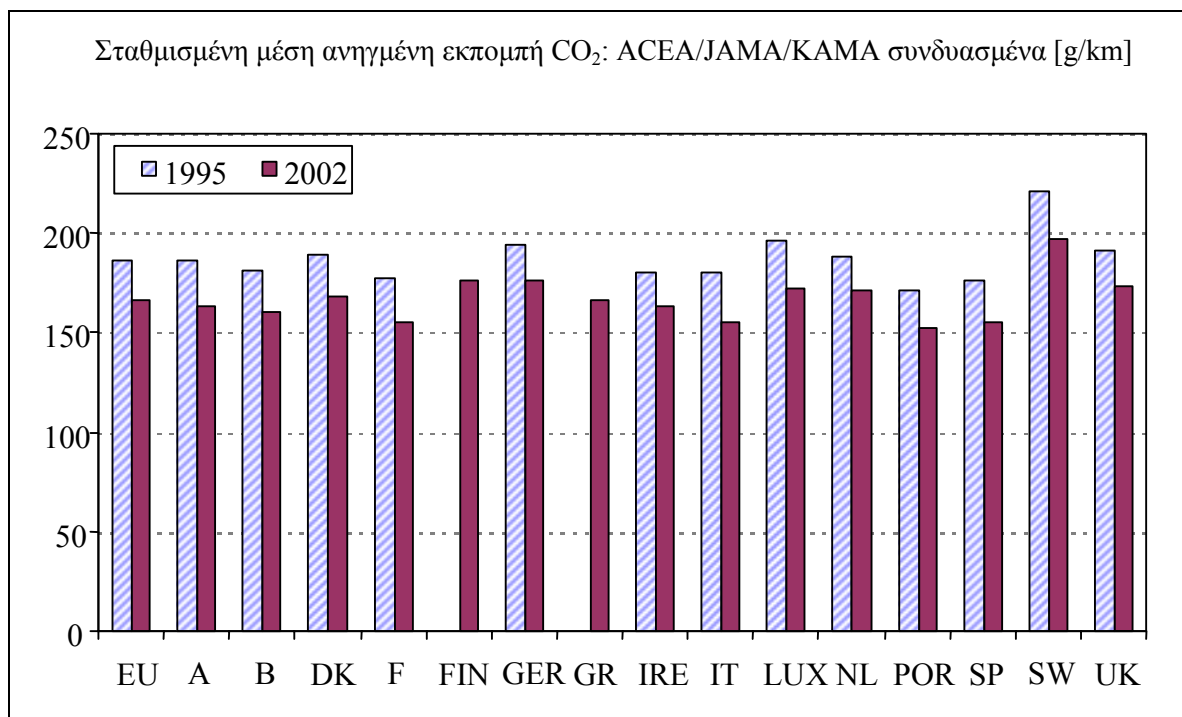
	1995	2002	140g/km Στόχος: διαφορά (% από 2002)	140g/km Στόχος : διαφορά (g/km από 2002)	140g/km Στόχος: διαφορά (% από 2002)	140g/km Στόχος: διαφορά (g/km από 2002)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	Σύνολο	Σύνολο	Ανά έτος	Ανά έτος
ACEA όλα τα καύσιμα*	185	165/163	15,2%/13,9%	25/23	2,5%/2,3%	4,2/3,8
JAMA όλα τα καύσιμα**	196	174	19,5%	34	2,8%	4,9
KAMA όλα τα καύσιμα**	197	183	23,5%	43	3,4%	6,1

* Το πρώτο αριθμητικό στοιχείο βασίζεται σε δεδομένα από τα κράτη μέλη. Το δεύτερο αριθμητικό στοιχείο βασίζεται σε δεδομένα ACEA

**Με βάση δεδομένα από τα κράτη μέλη

Πίνακας 3: Επίτευξη του στόχου 140g/km τα έτη 2008/2009

²¹ Για την Ελλάδα και τη Φινλανδία δεν είναι δυνατόν να δοθούν αριθμητικά στοιχεία έτους 1995 διότι δεν διατίθενται σχετικά δεδομένα.



Δεδομένα έτους 1995 όπως δόθηκαν από τις ενώσεις. Για το έτος 2002 εμφανίζονται τα επίσημα δεδομένα ΕΕ. Στα δεδομένα έτους 2002 έχει επέλθει διόρθωση κατά 0,7% για προσαρμογή όσον αφορά τη μεταβολή κύκλου.

Σχήμα 1: Μέση ανηγμένη εκπομπή CO₂ καινούργιων επιβατηγών αυτοκινήτων στην ΕΕ και στα κράτη μέλη το 1995 και το 2002 (σταθμισμένες μέσες τιμές βάσει των στοιχείων για πετρελαιοκίνητα και βενζινοκίνητα οχήματα)²²

Όλες οι ενώσεις αύξησαν περαιτέρω το μερίδιο πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων στις αντίστοιχες πωλήσεις τους κατά την περίοδο αναφοράς (βλέπε Πίνακα 4). Αυτό είχε προβλεφθεί βραχυπρόθεσμα. Όσον αφορά το στόχο 2008/09, ήταν κατανοητό ότι οι ενώσεις δεν θα μπορούσαν να τον επιτύχουν μόνο με απλές αυξήσεις του μεριδίου του πετρελαίου αλλά με τεχνολογικές εξελίξεις και μεταβολές επιπέδου αγοράς σχετικές με τις εξελίξεις αυτές²³. Από την άποψη αυτή είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι το Συμβούλιο κάλεσε την Επιτροπή «... να καταβάλλει συνεχείς προσπάθειες για σημαντική μείωση των εκπομπών ναοσωματιδίων και ιδίως να προβλέψει μια νέα διαδικασία μέτρησης για τα ΙΧ οχήματα, τα ελαφρά εμπορικά οχήματα και τα βαρέα οχήματα λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα πρόσφατων μελετών σχετικά με τις επιπτώσεις στην υγεία από τις εκπομπές ναοσωματιδίων»²⁴. Πρόσφατα η Επιτροπή άρχισε τις εργασίες για τις οριακές τιμές εκπομπών EURO 5 προς εφαρμογή γύρω στο έτος 2010. Είναι δυνατόν να αναμένεται ότι, μεταξύ άλλων, τα όρια για εκπομπές σωματιδίων και άλλων αερίων ρύπων θα καταστούν αυστηρότερα. Παράλληλα συνεχώς περισσότεροι κατασκευαστές δηλώνουν ότι σκοπεύουν να εφοδιάσουν τα πετρελαιοκίνητα επιβατηγά τους οχήματα με ηθμό σωματιδίων. Επιπλέον, κατά το παρελθόν, η ACEA εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την εισαγωγή τεχνολογίας απευθείας έγχυσης βενζίνης. Υποτίθεται ότι η τεχνολογία αυτή θα αναχαιτίσει την έντονη

²² Όσον αφορά την ΕΕ, για το έτος 1995 δεν περιλαμβάνονται δεδομένα για την Ελλάδα ή τη Φινλανδία λόγω ανεπάρκειας των διαθέσιμων δεδομένων. Για το έτος 2002 τα δύο εν λόγω κράτη μέλη περιλαμβάνονται.

²³ Οι τρεις “Κοινές εκθέσεις” δεν εξετάζουν περαιτέρω το πολύπλοκο αυτό θέμα των μεταβολών επιπέδου αγοράς.

²⁴ Συμπεράσματα του Συμβουλίου, 18/19.12.2000.

τάση προς πετρελαιοκίνητα επιβατηγά αυτοκίνητα. Οι εξελίξεις αυτές πρέπει να εξετασθούν όταν τεθεί θέμα περαιτέρω διάδοσης της πετρελαιοκίνησης του επιβατικού στόλου αυτοκινήτων στην ΕΕ.

Τα αριθμητικά στοιχεία της ACEA που δίδονται στην παρούσα ανακοίνωση περιλαμβάνουν τις Rover/MG. Εφόσον όμως οι Rover/MG – οι οποίες αρχικά καλύπτονταν από την επιτροπή ως τμήμα της BMW- δεν αποτελούν πλέον μέλος της ACEA, η ACEA δήλωσε ότι η ένωση δεν είναι δυνατό να αναλάβει καμία ευθύνη σχετικά με την πρόοδο της Rovers για το CO₂ μέχρι το έτος 2008.

Πρόκειται για την πρώτη φορά κατά την οποία επήλθε μεταβολή στη σύνθεση. Η Επιτροπή θα καταβάλει κάθε προσπάθεια προκειμένου να διασφαλισθεί ότι οι μεταβολές στη σύνθεση δεν θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις ούτε στην ακεραιότητα των δεσμεύσεων ούτε στην ομαλότητα του πεδίου δράσης.

									Μεταβολή '95-02' (2)
ΑΧΕΑ	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	
Βενζίνη	73.4%	72.9%	73.1%	70.3%	65.8%	60.9%	58.2%	56.3%	-17.1
Πετρέλαιο	24.0%	24.3%	24.3%	27.0%	31.0%	35.8%	39.4%	43.6%	19.6
Όλα τα καύσιμα	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	11 649 782	13.8%
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	Μεταβολή '95-02' (2)
Βενζίνη	82.1%	82.1%	83.2%	81.6%	80.4%	80.8%	79.1%	77.3%	-4.8
Πετρέλαιο	9.5%	10.4%	11.2%	13.1%	14.9%	16.5%	17.4%	22.6%	13.1
Όλα τα καύσιμα	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	1 501 937	21.7%
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	Μεταβολή '95-02' (2)
Βενζίνη	87.9%	87.6%	89.2%	85.9%	81.9%	80.9%	85.2%	77.8%	-10.1
Πετρέλαιο	1.6%	1.8%	2.3%	6.1%	7.4%	8.3%	13.9%	22.0%	20.4
Όλα τα καύσιμα	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	325 436	92.5%
ΕΕ-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	Μεταβολή '95-02' (2)
Βενζίνη	74.5%	74.2%	74.6%	72.1%	68.0%	63.9%	61.2%	59.2%	-15.3
Πετρέλαιο	22.2%	22.4%	22.3%	24.7%	28.4%	32.6%	36.4%	40.7%	18.5
Όλα τα καύσιμα (3)(5)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	13 477 155	15.7%

(1) Τα καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα που τοποθετούνται στην αγορά της ΕΕ από κατασκευαστές, οι οποίοι δεν καλύπτονται από τη δέσμευση δεν επηρεάζουν σημαντικά τα στοιχεία.

(2) Η μεταβολή κατά το χρονικό διάστημα 1995-2002 για βενζινοκίνητα και πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα αντιπροσωπεύει τη μεταβολή του απόλυτου μεριδίου κάθε τύπου καυσίμων επί του συνόλου των ταξινομήσεων. Η μεταβολή για το σύνολο των αυτοκινήτων συνίσταται στην αύξηση ή τη μείωση των νέων ταξινομήσεων απολύτως. Η μεταβολή για το σύνολο των αυτοκινήτων αντιπροσωπεύει την αύξηση των νέων ταξινομήσεων στην ΕΕ-15 κατά το εν λόγω χρονικό διάστημα.

(3) Τα σύνολα περιλαμβάνουν οχήματα που δεν προσδιορίζονται στατιστικώς και οχήματα που χρησιμοποιούν «άλλους τύπους» καυσίμων.

(4) Για το έτος 2002 τα παρεχόμενα δεδομένα προέρχονται από τα κράτη μέλη.

(5) Ο συνολικός αριθμός ταξινομήσεων που δίδεται στον πίνακα για το έτος 2002 βασίζεται σε δεδομένα από τα κράτη μέλη. Δεν περιλαμβάνεται κάποιο πλήθος αυτοκινήτων, π.χ. εκείνα τα οποία δεν αφορά η εκπομπή CO₂. Το σύνολο ταξινομήσεων που αναφέρεται από τις ενώσεις είναι κατά 500.000 περίπου οχήματα υψηλότερο. Αυτό δεν έχει σημαντική επιρροή στο εμφανιζόμενο μερίδιο βενζίνης/πετρελαίου.

Πίνακας 4: Τάσεις στη σύνθεση καινούργιων αυτοκινήτων που ταξινομούνται στην αγορά, για κάθε ένωση και για την ΕΕ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, όλες οι ενώσεις δήλωσαν στην αντίστοιχη δέσμευσή τους ότι θα επιτύχουν τον τελικό στόχο κυρίως με τεχνολογικές εξελίξεις και μεταβολές επιπέδου αγοράς συναφείς προς τις εξελίξεις αυτές. Πράγματι, στις μειώσεις που έχουν επιτευχθεί έως τώρα συνέβαλαν τεχνολογικές εξελίξεις του είδους αυτού (κυρίως η εισαγωγή ταχύστροφων πετρελαιοκινητήρων άμεσης έγχυσης (TAE - HDI) και, σε μικρότερο βαθμό, η εισαγωγή βενζινοκινητήρων άμεσης έγχυσης (BAE - GDI), μετάδοσης με συνεχή μεταβολή (ΜΣΜ - CVT), μεταβλητής διαδρομής βαλβίδων ΜΔΒ - VVL), καθώς και άλλες τεχνικές βελτιώσεις, και οχήματα εναλλακτικών καυσίμων (ΟΕΚ - AFV) καθώς και οχήματα διπλού καυσίμου (ΟΔΚ - DFV). Από το έτος 2000 η ACEA και, σε μικρότερο βαθμό, η JAMA εισήγαγαν επιβατηγά αυτοκίνητα που εκπέμπουν 120 g CO₂/km ή λιγότερο (εκπληρώνοντας μία από τις δεσμεύσεις). Το έτος 2002 η ACEA υπερέβη τις 580.000 και η JAMA τις 44.000 περίπου ταξινομήσεις αυτοκινήτων αυτού του είδους. Μένει η ΚΑΜΑ που δεν έχει ακόμη εισαγάγει παρόμοια μοντέλα στην αγορά.

Σχετικά με τις υποθέσεις στις οποίες βασίζονται οι δεσμεύσεις, οι ενώσεις εξακολουθούν να επιστούν την προσοχή σε ορισμένα ζητήματα τα οποία θεωρούν αρνητικά όσον αφορά τα μέτρα μείωσης για το CO₂ (βλέπε «Κοινές εκθέσεις»). Μεταξύ άλλων ζητημάτων που έχουν ήδη αναφερθεί κατά το παρελθόν, η ACEA επέσυρε την προσοχή στη δυσχερή οικονομική κατάσταση της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η Επιτροπή συμμαρτίζεται την άποψη που εξέθεσε η ACEA ότι η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη κατέστη μάλλον άτονη πρόσφατα και ότι αυτό θα ήταν δυνατό να έχει επίδραση στις οικονομικές επιδόσεις της βιομηχανίας και στους καταναλωτές. Εάν οι συνθήκες αυτές εξακολουθήσουν επί μακρό χρονικό διάστημα είναι δυνατόν να επηρεαστούν οι δυνατότητες του κλάδου να προσφέρει νέα τεχνολογία στην αγορά. Πάντως η ACEA επιβεβαίωσε ότι η υφιστάμενη οικονομική κατάσταση δεν θα μεταβάλει τη δέσμευσή της να επιτύχει το στόχο της όσον αφορά το CO₂ το έτος 2008.

Εκτός από τις εργασίες σχετικά με φορολογικά μέτρα (βλ. κεφάλαιο VI), η αναθεώρηση έτους 2003 (2004 για την ΚΑΜΑ) θα έχει μεγάλη σημασία για την περαιτέρω εξέλιξη της κοινοτικής στρατηγικής. Επί του παρόντος δεν υπάρχουν νομοθετικές απαιτήσεις οι οποίες υποχρεώνουν τη βιομηχανία να επιτύχει 120 g CO₂/km μέχρι το έτος 2012 ή οποιαδήποτε άλλη ημερομηνία αλλά σύμφωνα με το κείμενο των δεσμεύσεων, καθώς και τις συστάσεις της Επιτροπής, η ACEA και η JAMA το έτος 2003 *"... θα επανεξετάσουν τις δυνατότητες επιπρόσθετης μείωσης του CO₂, με σκοπό να προσεγγιστεί περαιτέρω ο στόχος της Κοινότητας για 120 g CO₂/km μέχρι το έτος 2012"*. Το Σεπτέμβριο έτους 2003 άρχισαν άτυπες διαβουλεύσεις μεταξύ ACEA και της Επιτροπής και JAMA και της Επιτροπής. Και η ACEA και η JAMA δήλωσαν την πρόθεσή τους να παρουσιάσουν το αποτέλεσμα των αντίστοιχων αναθεωρήσεών τους μέχρι το Δεκέμβριο 2003 το αργότερο. Ανεξαρτήτως του αποτελέσματος της προαναφερόμενης αναθεώρησης, κατά το έτος επιτήρησης 2003 (2004 για την ΚΑΜΑ) θα πραγματοποιηθούν συγκρίσεις μεταξύ των πραγματικών επιτευγμάτων και «εκτιμώμενων ορίων διακύμανσης στόχων»²⁵, ως μέρος της «Μείζονος αναθεώρησης». Αυτή η «Μείζων αναθεώρηση» θα εξετάζει, επιπλέον, θέματα σχετικά με τις υποθέσεις στις οποίες βασίζονται οι δεσμεύσεις. Ακόμη, όπως ζητείται με βάση τις διατάξεις του άρθρου 10 της απόφασης αριθ. 1753/2000, οι ανακοινώσεις για το ενδιάμεσο έτος στόχου (έτος επιτήρησης 2003 για ACEA και JAMA, και 2004 για ΚΑΜΑ) θα εξετάζουν θέματα σχετικά με τα αίτια όσον αφορά τις παρατηρηθείσες μειώσεις. Πρέπει να εκτιμηθεί προσεκτικά κατά πόσον οι μειώσεις

25 Για την ACEA 165 – 170 g CO₂/km το έτος 2003· για τη JAMA 165 – 175 g CO₂/km το έτος 2003· για την ΚΑΜΑ 165 – 170 g CO₂/km το έτος 2004.

που σημειώθηκαν οφείλονται σε τεχνικά μέτρα που λήφθηκαν από τους παραγωγούς ή σε μεταβολές της συμπεριφοράς του καταναλωτή.

4. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΑΡΙΘ. 1753/2000/ΕΚ

Η επονομαζόμενη απόφαση για την «Επιτήρηση» τέθηκε σε ισχύ στις 30 Αυγούστου έτους 2000. Τα δεδομένα που έχουν συλλεχθεί δυνάμει της εν λόγω απόφασης χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά το έτος 2002 ως επίσημα δεδομένα για την επιτήρηση των εθελούσιων δεσμεύσεων της αυτοκινητοβιομηχανίας για μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατηγά αυτοκίνητα. Για το έτος 2002 διαβίβασαν δεδομένα όλα τα κράτη μέλη, αν και ορισμένα με αρκετή καθυστέρηση.

Για τον εντοπισμό και την επίλυση ενδεχόμενων προβλημάτων συναφών με την εφαρμογή της απόφασης, το έτος 2001 η Επιτροπή - κατ'εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 3 και 6 της απόφασης - συγκρότησε επιτροπή ειδικών. Προς υποστήριξη της ομάδας η Επιτροπή προχώρησε σε μελέτη με σκοπό τη βελτίωση της μεταφοράς δεδομένων και τον εντοπισμό ενδεχόμενων ασυνεπειών μεταξύ δεδομένων. Η ομάδα συναντήθηκε τέσσερις φορές και σημείωσε πρόοδο σε διάφορα θέματα μεθοδολογίας και διαβίβασης δεδομένων.

Οι δύο πρώτες αποστολές εκ μέρους των κρατών μελών (2000 και 2001) χρησιμοποιήθηκαν κυρίως για σύγκριση των δεδομένων προς εκείνα που υποβλήθηκαν με τις κοινές εκθέσεις επιτήρησης των ενώσεων κατασκευαστών αυτοκινήτων. Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι στις εκθέσεις τους οι ενώσεις έχουν χρησιμοποιήσει στατιστικά δεδομένα για το CO₂ προερχόμενα από την ΑΑΑ (Επικουρική ένωση για το αυτοκίνητο - ACEA και KAMA) ή από συστήματα εμπορίας (JAMA).

Πάντως, καθώς κατέστησαν διαθέσιμα επίσημα δεδομένα της ΕΕ, υπάρχει ασυνέχεια σε σχέση με σειρές δεδομένων παρελθόντων ετών οπότε, λόγω υφιστάμενων διαφορών (βλ. κατωτέρω) δεν είναι ορθή η απλή παράθεση των επίσημων δεδομένων για τα πρόσφατα έτη στα ιστορικά δεδομένα των ενώσεων.

Οι κύριες διαστάσεις της ασυνέχειας αυτής είναι:

Κάλυψη χωρών: Τα δεδομένα ΕΕ για το έτος 2002 καλύπτουν 15 κράτη μέλη ενώ τα δεδομένα για το CO₂ της ACEA και, από το έτος 2001, της KAMA, δεν περιέλαβαν ποτέ την Ελλάδα και μέχρι πρόσφατα δεν περιέλαβαν τη Φινλανδία. Τα δεδομένα της JAMA καλύπτουν όλα τα κράτη μέλη.

Μεθοδολογικές διαφορές: Η ΑΑΑ και τα συστήματα εμπορίας συνδέουν τις καταχωρίσεις στη δική τους, υψηλής ανάλυσης, τράπεζα δεδομένων για προδιαγραφές οχημάτων, οι οποίες στη συνέχεια χρησιμοποιούνται για τις ταξινομήσεις όλων των κρατών μελών. Όσον αφορά τα δεδομένα για την ΕΕ, κάθε κράτος μέλος διαθέτει δικό του πλέγμα προδιαγραφών για οχήματα, προς τα οποία συνδέει τις εθνικές του ταξινομήσεις. Στις εν λόγω προδιαγραφές οχημάτων υφίστανται διακυμάνσεις σε επίπεδο κρατών μελών. Το γεγονός αυτό θα ήταν δυνατό να προκαλέσει μικρές διαφορές στα συνολικά αποτελέσματα καθώς και σε ορισμένα από τα υψηλότερης λεπτομέρειας δεδομένα ανάλυσης τάσεων.

Διαφορές δεδομένων ταξινόμησης: Φαίνεται ότι από τα επίσημα δεδομένα ΕΕ διαφεύγει σημαντικό ποσοστό νέων πωλήσεων αυτοκινήτων. Το έτος 2002 η διαφορά ανέρχεται σε

500.000 περίπου οχήματα (ίση προς το 4% των συνολικών ταξινομήσεων)²⁶. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι τα δεδομένα ΕΕ δεν λαμβάνουν υπόψη ταξινομήσεις αυτοκινήτων όπου δεν παρέχονται δεδομένα για το CO₂ ενώ στην περίπτωση των δεδομένων των ενώσεων, αν δεν υπήρχαν πληροφορίες για το CO₂ και ο παρέχων τα δεδομένα δεν ήταν σε θέση να καλύψει τα κενά δεδομένων με τη βοήθεια δικών του δεδομένων, τα οχήματα αυτά περιλαμβάνονταν σε κατηγορία "άγνωστα".

Πρόβλημα της ασαφούς ζώνης: η ACEA θεωρεί ότι ορισμένα κράτη μέλη ταξινομούν τα οχήματα με βάση το φορολογικό καθεστώς (εμπορικό ή ιδιωτικό όχημα) και όχι σύμφωνα με βάση τους ορισμούς κατηγοριών M1/N1. Το θέμα αυτό απαιτεί περαιτέρω μελέτη.

Πεδίο δεδομένων: Τα επίσημα δεδομένα ΕΕ καλύπτουν – όπως καθορίζεται στη δέσμευση - τις εκπομπές CO₂ αυτοκινήτων που χρησιμοποιούν όλα τα καύσιμα, περιλαμβανόμενων των ΟΕΚ. Τα δεδομένα ενώσεων για το CO₂ είχαν σταθερά ως βάση τα βενζινοκίνητα και πετρελαιοκίνητα οχήματα²⁷.

Επί του παρόντος η διαφορά μεταξύ δεδομένων ΕΕ και ενώσεων όσον αφορά γενικά τη μέση τιμή CO₂ είναι μόνο λίγο μεγαλύτερη από 1% για την ACEA και γύρω στο 0,1% για τη JAMA²⁸. Η Επιτροπή ζήτησε από τις ενώσεις κατασκευαστών αυτοκινήτων να διευκρινίσουν ορισμένα από τα θέματα αυτά, σε άμεση συνεργασία με τους προμηθευτές των δεδομένων τους και τις αρμόδιες εθνικές οργανώσεις. Κατά την περίοδο 2002/2003 πραγματοποιήθηκε κάποιο έργο όσον αφορά τη συγκρισιμότητα αλλά η πρόοδος ήταν ελάχιστη για λόγους κόστους και για λόγους εμπορικής εχεμύθειας που ζητήθηκε από τους προμηθευτές δεδομένων. Οι εργασίες για την ποιότητα δεδομένων θα συνεχισθούν και αναμένεται ότι μακροπρόθεσμα οι διαφορές μεταξύ δεδομένων θα μειωθούν.

5. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΑΡΙΘ. 1999/94/ΕΚ

Η οδηγία για την «Επισήμανση» εκδόθηκε στις 13 Δεκεμβρίου 1999. Ζητήθηκε η εφαρμογή της από τα κράτη μέλη μέχρι τις 18 Ιανουαρίου έτους 2001. Έως τα τέλη Οκτωβρίου 2003 η οδηγία εφαρμοζόταν από όλα τα κράτη μέλη εκτός από τη Γερμανία. Κατά τις διατάξεις του άρθρου 226 της συνθήκης ΕΚ, η Επιτροπή παρέπεμψε την υπόθεση στο Δικαστήριο, το οποίο εξέδωσε την απόφασή του στις 24.09.2003²⁹.

Το έτος 2003 το παράρτημα III της οδηγίας τροποποιήθηκε³⁰ και η Επιτροπή δημοσίευσε σύσταση όσον αφορά τα «άλλα μέσα»³¹.

26 Πρέπει να σημειωθεί ότι η διαφορά αυτή δεν οδηγεί αυτομάτως σε διαφορές των υπολογιζόμενων μέσων τιμών CO₂. Αυτό θα συνέβαινε μόνο εφόσον τα χαρακτηριστικά των δεδομένων που δεν περιλαμβάνονται αποκλίνουν συστηματικά από τα χαρακτηριστικά του συνολικού στόλου.

27 Πρέπει να αναφερθεί ότι το πλήθος των ΟΕΚ ήταν κατά το παρελθόν τόσο μικρό, και παραμένει ακόμη, ώστε τα οχήματα αυτά είναι αμελητέα για τον υπολογισμό της μέσης τιμής CO₂.

28 Η ΚΑΜΑ δεν συνέλεξε δικά της δεδομένα για το έτος επιτήρησης 2002.

29 C-74/02.

30 ΕΕ L 186/34 της 25.07.2003.

31 ΕΕ L 82/33 της 29.03.2003.

Ήδη η Επιτροπή αναμένει τις εκθέσεις των κρατών μελών κατά τις διατάξεις του άρθρου 9 - οι οποίες πρέπει να υποβληθούν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2003³² - προκειμένου να μελετηθεί η ανάγκη περαιτέρω μέτρων, π.χ. καλύτερος τρόπος αντιμετώπισης των υπόλοιπων θεμάτων που απομένουν προς επίλυση όπως αναφέρεται στο άρθρο 9.

6. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΜΕ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

6.1. Εργασίες σχετικές με οχήματα

Το έτος 2002 η Επιτροπή δημοσίευσε τα αποτελέσματα των εργασιών της σχετικά με φορολογικά μέτρα πλαίσιο³³. Επικεντρωμένη στα τέλη ταξινόμησης (ΤΤ) και στα ετήσια τέλη κυκλοφορίας (ΕΤΤ) η Επιτροπή συμπέρανε ότι:

- τα φορολογικά μέτρα αποτελούν σημαντικό συμπληρωματικό μέσο στήριξης για την επίτευξη του στόχου της ΕΕ 120 g CO₂/km για τα καινούργια αυτοκίνητα έως το έτος 2005, ή το έτος 2010 το αργότερο, με συμβολή στην εκπλήρωση των δεσμεύσεων της ΕΕ που απορρέουν από το πρωτόκολλο του Κιότο·
- τα εθνικά τέλη για αυτοκίνητα πρέπει να καθορίζουν αμεσότερη σχέση μεταξύ επιπέδου φορολόγησης και επιδόσεων ως προς το CO₂ για κάθε καινούργιο επιβατηγό αυτοκίνητο. Η διαφοροποιημένη φορολόγηση αυτοκινήτων έχει αναγνωριστεί ως σημαντική παράμετρος για τη βελτίωση της μέσης κατανάλωσης καυσίμου για πωλούμενα καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα. Οι υφιστάμενοι φόροι αυτοκινήτου πρέπει να αντικατασταθούν από φόρους βασιζόμενους πλήρως στις εκπομπές CO₂, άλλως στα υφιστάμενα ΤΤ και ΕΤΤ πρέπει να προστεθεί ένα στοιχείο το οποίο επηρεάζεται από το CO₂. Επιπρόσθετα στοιχεία

32 Κατά το κείμενο του άρθρου 9 της οδηγίας 1999/94/ΕΚ: «Τυχόν τροποποιήσεις που απαιτούνται προκειμένου να προσαρμοστούν τα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας, εγκρίνονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 10, ύστερα από διαβούλευση με τις ενώσεις καταναλωτών και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη.

Προκειμένου να συμβάλει στην εν λόγω διαδικασία προσαρμογής, κάθε κράτος μέλος διαβιβάζει στην Επιτροπή, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003, έκθεση σχετικά με την αποτελεσματικότητα των διατάξεων της παρούσας οδηγίας, η οποία καλύπτει την περίοδο από την 18η Ιανουαρίου 2001 έως την 31η Δεκεμβρίου 2002. Η μορφή αυτής της έκθεσης καθορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 10, το αργότερο στις 18 Ιανουαρίου 2001.

Επιπλέον, η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 10, λαμβάνει μέτρα τα οποία αποσκοπούν:

α) στον περαιτέρω προσδιορισμό της μορφής της ετικέτας που μνημονεύεται στο άρθρο 3, με τροποποίηση του παραρτήματος I·

β) στον περαιτέρω προσδιορισμό των απαιτήσεων σχετικά με τον οδηγό που μνημονεύεται στο άρθρο 4, με σκοπό την κατά κατηγορίες κατάταξη των νέων μοντέλων αυτοκινήτων, επιτρέποντας έτσι την κατάρτιση καταλόγου με συγκεκριμένες κατηγορίες των μοντέλων ανάλογα με τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου, συμπεριλαμβανομένης μιας κατηγορίας όπου θα κατατάσσονται τα πλέον αποδοτικά ως προς την κατανάλωση καυσίμων νέα μοντέλα·

γ) στη θέσπιση συστάσεων προκειμένου οι αρχές των διατάξεων περί διαφημιστικών εντύπων που μνημονεύονται στο άρθρο 6 πρώτη παράγραφος να εφαρμοστούν και σε άλλα μέσα ενημέρωσης και διαφημιστικό υλικό.»

Προτάσεις τροποποιητικές της οδηγίας, αν καταστεί αναγκαίο, πιθανότατα δεν θα είναι δυνατόν να γίνουν πριν το έτος 2005, με εφαρμογή πιθανότατα όχι πριν τα έτη 2006/2007.

33

COM(2002)431 τελικό.

θα μπορούσαν επίσης να επιτρέψουν να ληφθούν υπόψη άλλοι εθνικοί περιβαλλοντικοί στόχοι, π.χ. η έγκαιρη εισαγωγή των προτύπων EURO IV.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αντέδρασε θετικά στην ανακοίνωση³⁴. Στο Συμβούλιο οι συζητήσεις άρχισαν το Μάιο έτους 2003 και δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί.

6.2. Εργασίες σχετικές με το καύσιμο

Αν και χωρίς άμεση σχέση επί του παρόντος προς την κοινοτική στρατηγική για τη μείωση εκπομπών CO₂ από αυτοκίνητα, θα μπορούσε να είναι ενδιαφέρον να ληφθεί υπόψη η οδηγία αριθ. 2003/96/ΕΚ την οποία το Συμβούλιο εξέδωσε τον Οκτώβριο 2003. Η οδηγία αυτή αναδιαρθρώνει το κοινοτικό πλαίσιο για τη φορολόγηση ενεργειακών προϊόντων και ηλεκτρικής ενέργειας. Καθορίζει υψηλότερα ή εισάγει νέα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας για κάποια ενεργειακά προϊόντα και προβλέπει κίνητρα για την προώθηση της περιβαλλοντικά φιλικότερης χρησιμοποίησης ενεργειακών προϊόντων. Μακροπρόθεσμα η εργασία αυτή θα ήταν δυνατό να αποκτήσει στενότερη σχέση με τη στρατηγική για το CO₂ και τα αυτοκίνητα, π.χ. σε περίπτωση που περισσότερα αυτοκίνητα μεταχθούν σε ηλεκτρική ενέργεια ή υδρογόνο ως πηγή ενέργειας.

7. ΆΛΛΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Τα συμπεράσματα του Συμβουλίου Περιβάλλοντος, της 10^{ης} Οκτωβρίου 2000, ζητούσαν από την Επιτροπή να μελετήσει μέτρα μείωσης εκπομπών για ελαφρά εμπορικά οχήματα (ΕΕΟ, με βάση τεχνικούς όρους ίσους προς εκείνους για οχήματα κατηγορίας N1³⁵) και συστήματα κλιματισμού κινητών μέσων χρησιμοποιούμενα σε επιβατηγά αυτοκίνητα³⁶. Στη συνέχεια περιγράφεται η υφιστάμενη ως σήμερα πρόοδος των εργασιών..

7.1. Ελαφρά εμπορικά οχήματα

Τα ελαφρά εμπορικά οχήματα (ΕΕΟ) αποτελούν την τρίτη μεγαλύτερη κατηγορία οδικών πηγών εκπομπής CO₂ μετά τα επιβατηγά αυτοκίνητα (ΕΑ) και τα βαρέα οχήματα (ΒΟ). Κατά το έτος 2000 το μερίδιο των ΕΕΟ στο σύνολο οδικών εκπομπών CO₂ ανερχόταν σε 13%, με εκπομπές περίπου 90 Mt CO₂. Με βάση τις υφιστάμενες τάσεις προβλέπεται ότι κατά την επόμενη δεκαετία οι εκπομπές αυτές θα αυξηθούν τόσο απολύτως όσο και σχετικώς³⁷.

34 Έκθεση αριθ. Α5-0265/2003, που εγκρίθηκε από το ΕΚ στις 6 Νοεμβρίου 2003.

35 Τα οχήματα N1 ορίζονται ως οχήματα χρησιμοποιούμενα για τη μεταφορά εμπορευμάτων, με μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.

36 Το Συμβούλιο για το Περιβάλλον, της 10^{ης} Οκτωβρίου 2002, καταλήγει ότι:
“Στον τομέα της πολιτικής μεταφορών το Συμβούλιο ζητεί από την Επιτροπή να μελετήσει και να προετοιμάσει μέτρα στους ακόλουθους τομείς, λαμβανόμενων υπόψη του ποσοστού αύξησης των εκπομπών από τον τομέα των μεταφορών καθώς και της ανάγκης να αντανακλώνται τα κοινωνικά και περιβαλλοντικά κόστη για κάθε τρόπο μεταφοράς, όπως περιγράφεται και στην έκθεση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Ελσίνκι:

- μείωση εκπομπών CO₂ από οχήματα, ειδικότερα μείωση εκπομπών CO₂ από ελαφρά εμπορικά οχήματα

- μείωση όλων των αερίων θερμοκηπίου (ΑΘ) από κλιματισμό σε οχήματα ”.

37 Αριθμητικά δεδομένα έτους 2000. Στα επιβατηγά αυτοκίνητα αντιστοιχούν περίπου 420 Mt ενώ στα βαρέα οχήματα, περιλαμβανόμενων λεωφορείων, περίπου 200 Mt. Για λεπτομερέστερα στοιχεία βλέπε Τεχνική έκθεση 74 Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος: Εκτιμήσεις εθνικού και κεντρικού επιπέδου για ατμοσφαιρικές εκπομπές από οδικές μεταφορές (European Environment Agency: National and central estimates for air emissions from road transport. Technical Report 74).

Για τη μελέτη, την ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών λύσεων όσον αφορά τη μείωση εκπομπών για ΕΕΟ, προαπαιτούμενο αποτελούν οι τυποποιημένοι κανόνες και διαδικασίες για τη μέτρηση εκπομπών CO₂. Για το λόγο αυτό το έτος 2001 η Επιτροπή εξέδωσε πρόταση με αντικείμενο τη μέτρηση εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμου από ελαφρά εμπορικά οχήματα³⁸. Με βάση την πρόταση αυτή η κατανάλωση καυσίμου και οι εκπομπές CO₂ για τα οχήματα αυτά πρέπει να καθορίζονται, στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου, βασικά κατά τον αυτό τρόπο όπως για οχήματα N1 (επιβατηγά). Το Σεπτέμβριο έτους 2002 η πρόταση διήλθε τη φάση της πρώτης ανάγνωσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Σεπτέμβριο έτους 2003 εγκρίθηκε η κοινή θέση του Συμβουλίου. Είναι πιθανό ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα δεχθεί την κοινή θέση το Δεκέμβριο 2003, οπότε η πράξη πρέπει να θεωρείται εγκριθείσα σύμφωνα με την κοινή θέση.

Οι τροποποιήσεις που επήλθαν στην πρόταση της Επιτροπής από τα δύο όργανα είναι σημαντικές στο βαθμό που προτείνουν τον καθορισμό μεταγενέστερης ημερομηνίας για την εφαρμογή υποχρεωτικών μετρήσεων CO₂ και κατανάλωσης καυσίμου: έτος 2009 αντί 2007 στην πρόταση της Επιτροπής. Πλήρη στοιχεία για οχήματα κατηγορίας I, περιλαμβανόμενων των πολυεργοστασιακών οχημάτων, θα απαιτούνται από 01.01.2007 και μετά. Πλήρη στοιχεία για οχήματα κατηγοριών II και III, περιλαμβανόμενων των πολυεργοστασιακών οχημάτων, θα απαιτούνται από 01.01.2009 και μετά. Οι πληροφορίες σχετικά με μετρηθείσες τιμές κατανάλωσης και CO₂ οχημάτων ταξινομημένων στην κατηγορία N1 θα είναι διαθέσιμες ένα έτος αργότερα, δηλαδή το έτος 2008 για οχήματα κατηγορίας I και το έτος 2010 για οχήματα κατηγοριών II και III.

Επίσης το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο περιέλαβαν δυνατότητες ομαδοποίησης οχημάτων σε οικογένειες. Η ομαδοποίηση αυτή, σε συνδυασμό με τον κανόνα "Παρέκκλιση 6%"³⁹ – έχει ασαφή επιρροή στην ακρίβεια των τιμών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμου τις τελικά αναφερόμενες για συγκεκριμένο τύπο ή έκδοσης ή παραλλαγής οχήματος. Έτσι, κάποια τροπολογία ζητεί από την Επιτροπή να μελετήσει τις επιπτώσεις της αρχής της "ομαδοποίησης" καθώς και ορισμένων από τις υπόλοιπες εισαχθείσες τροποποιήσεις εντός δύο ετών μετά τη θέση της οδηγίας σε εφαρμογή, με σκοπό την υποβολή, εφόσον κριθεί σκόπιμο, μέτρων για την προσαρμογή της οδηγίας στην τεχνική πρόοδο.

Πρόσφατα η Επιτροπή πραγματοποίησε αρχική μελέτη με αντικείμενο εναλλακτικές λύσεις για μείωση εκπομπών CO₂ και τη χάραξη πολιτικής για ΕΕΟ – καλύπτει το χρονικό διάστημα 2005 έως 2015 – με στενή συμμετοχή των ενδιαφερομένων. Τα αποτελέσματα της μελέτης είναι πλέον διαθέσιμα⁴⁰. Τα κύρια συμπεράσματα είναι:

Η αγορά N1: Εκτιμάται ότι στην αγορά υπάρχουν περίπου 20 εκατομμύρια ελαφρών εμπορικών οχημάτων N1. Σημειώθηκε σταθερή αύξηση νεοταξινομούμενων N1 από ελαφρά άνω του 1 εκατομμυρίου το έτος 1995 σε άνω του 1,5 εκατομμυρίου το έτος

38 Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση των οδηγιών αριθ. 70/156/ΕΚ και 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου, όσον αφορά τη μέτρηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και της κατανάλωσης καυσίμων των οχημάτων της κατηγορίας N1 (COM(2001)543 τελικό).

39 Σύμφωνα με το σημείο 11.1 του παραρτήματος I του σχεδίου τροποποίησης, η έγκριση τύπου είναι δυνατό να επεκτείνεται σε οχήματα του ίδιου τύπου ή διαφορετικού τύπου με διαφορές όσον αφορά τη μάζα αναφοράς, τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα, τις συνολικές σχέσεις μετάδοσης και τον τεχνικό εξοπλισμό κινητήρα και τα παρελκόμενα, εφόσον οι μετρούμενες από την τεχνική υπηρεσία εκπομπές CO₂ δεν υπερβαίνουν κατά πλέον του 6% για οχήματα κατηγορίας N1 την τιμή της έγκρισης τύπου.

40 "Κατάρτιση μέτρων για μείωση εκπομπών CO₂ από οχήματα N1", μελέτη που εκτελέστηκε από RAND Europe, Institut für das Kraftfahrtwesen Aachen, Transport&Mobility Λουβαίν.

2000. Στην ACEA αντιστοιχεί μερίδιο αγοράς περίπου 90% οχημάτων N1, στη JAMA περίπου 6-8% ενώ η KAMA διατηρεί το μεγαλύτερο μέρος του απομένοντος 2-4%. Οι πετρελαιοκινητήρες κυριαρχούν για το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς οχημάτων N1 με 95% περίπου διείσδυση στις νέες πωλήσεις.

Αναμενόμενες μελλοντικές τάσεις αγοράς: Αναμένεται ότι στην ΕΕ οι πωλήσεις οχημάτων N1 θα αυξάνονται κατά 2% ετησίως. Τα μελλοντικά μερίδια των υποκατηγοριών παραμένουν αβέβαια. Συνέχιση της τάσης που παρατηρήθηκε από έτος 1995 έως 2000 θα αυξήσει περαιτέρω το μερίδιο των κατηγοριών II και III.

Εξέλιξη εκπομπών CO₂: Καθώς οι εκπομπές CO₂ οχημάτων N1 δεν περιλαμβάνονται ακόμη στη διαδικασία δοκιμών ΕΕ, δεν υπάρχουν αξιόπιστα βασικά δεδομένα. Κατόπιν τούτου - σύμφωνα με τη μελέτη - διαθέσιμες είναι μόνο λίγες εκτιμήσεις από ευρεία σειρά πηγών. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις η ανηγμένη εκπομπή CO₂ για καινούργια οχήματα N1 κατά τα τελευταία έτη μειώνεται. Από την άποψη αυτή πρέπει να σημειωθεί ότι οι εκδοχές AUTO OIL II⁴¹ προβλέπουν ετήσια μείωση των ανηγμένων εκπομπών CO₂ από οχήματα N1 κατά 1,2% περίπου. Πάντως η αριθμητική αυτή τιμή εγκρίθηκε από την αυτοκινητοβιομηχανία και είναι δυνατόν να ληφθεί πλέον ως ο καλύτερος δείκτης προσδοκιών σχετικά με τη μελλοντική τεχνολογική εξέλιξη. Συγκριτικά, η ζητηθείσα ετήσια τιμή μείωσης CO₂ για επιβατηγά οχήματα σύμφωνα με τις δεσμεύσεις όσον αφορά το CO₂ είναι περίπου 1,9%. Όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ μελλοντικά, σύμφωνα με εκτιμήσεις – υπό αμετάβλητες συνθήκες και με διατήρηση σταθερών των μεριδίων αγοράς των τριών υποκατηγοριών – οι εκπομπές καινούργιων οχημάτων N1 είναι πιθανό ότι θα αυξηθούν από 9.500 Kt το έτος 2005 σε 11.500 Kt το έτος 2015.

Κατευθύνουσες δυνάμεις στην αγορά: Σύμφωνα με τους κατασκευαστές οι προτεραιότητες πελατών κατά την αγορά οχημάτων N1 ιεραρχούνται ως εξής: κόστος κτήσης, λειτουργικότητα, στιβαρότητα, ασφάλεια και δυναμισμός. Δεδομένου ότι η οριακή οικονομία λόγω βελτιωμένης απόδοσης καυσίμου αποτελεί σχετικά σημαντικό μέρος του συνολικού κόστους κτήσης, δεν αναμένεται ότι θα παίξει μείζονα ρόλο στη λήψη απόφασης ούτε για τους πελάτες ούτε για τους κατασκευαστές.

Τεχνολογικές εναλλακτικές λύσεις: Έχουν εντοπισθεί σημαντικού πλήθους διαθέσιμες σήμερα τεχνολογίες οι οποίες θα ήταν δυνατό να μειώσουν την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ οχημάτων N1 – βλ. Πίνακα 5. Ενώ τα αριθμητικά στοιχεία για μειώσεις CO₂ θεωρούνται αρκετά αξιόπιστα, οι εκτιμήσεις κόστους είναι λιγότερο βέβαιες. Βασίζονται σε βιβλιογραφική ανασκόπηση κόστους για τον τελικό καταναλωτή. Είναι πραγματιστικό να υποθεθεί ότι οι πραγματικές δαπάνες για τους κατασκευαστές είναι σημαντικά χαμηλότερες. Κατά κανόνα εκτιμάται ότι το κόστος παραγωγής είναι κατά 2 έως 3 φορές χαμηλότερο σε σχέση με τις τιμές τελικού καταναλωτή. Οι πραγματικές όμως δαπάνες για τον τελικό καταναλωτή συνιστούν σε απόλυτο βαθμό θέμα ανταγωνισμού και εμπορίας, οπότε αποτελούν σημαντικό παράγοντα για τους κατασκευαστές.

<u>Τεχνολογική λύση</u>	<u>Εξοικονόμηση CO₂</u>	<u>Εκτιμώμενο κόστος εκφραζόμενο σε τιμές καταναλωτή</u>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Κινητήρας <ul style="list-style-type: none"> ■ Σύστημα έγχυσης ■ Σύστημα βαλβίδων ■ Συστήματα ελέγχου εξαγωγής ■ Υπερπλήρωση, σμίκρυνση ■ Υβριδικοί ■ Καύσιμα <ul style="list-style-type: none"> ■ Εναλλακτικά καύσιμα ■ Διαχείριση ενέργειας <ul style="list-style-type: none"> ■ Παρελκόμενα ■ Εκκινητής/γεννήτρια ■ Σύστημα μετάδοσης <ul style="list-style-type: none"> ■ Αρχή μετάδοσης ■ Αυτόματη μετάδοση ■ Αμάξωμα / Πλαίσιο <ul style="list-style-type: none"> ■ Βελτιστοποίηση αεροδυναμικής ■ Βελτιστοποίηση αντίστασης κύλισης ■ Ελαφρά κατασκευή 	<ul style="list-style-type: none"> - 15% έως - 20% - 10% έως - 15% + 2% - 25% (κατηγορία 1) - 11% έως - 20% - 10% έως - 19% - 1% έως - 2% - 6% έως - 30% - 3% έως - 18% - 3% έως - 15% - 4% - 2% - 4% έως - 7% 	<ul style="list-style-type: none"> + 700€ έως + 1000€ + 250€ + 100€ έως 3.500€ + 20% κόστους κινητήρα + 2500€ έως + 7000€ + 1500€ + 50€ + 1000€ + 260€ έως + 900€ + 100€ + 1500€ + 100€ + 1600€

Πίνακας 5: Δυνατότητες μείωσης CO₂ το έτος 2010 και εκτιμώμενο κόστος τεχνολογίας, εκφραζόμενο σε τιμές καταναλωτή

Υπολογισμοί ανά εκδοχή: Με βάση τις προσδιοριζόμενες τεχνολογικά δυνατές λύσεις και κόστη, η μελέτη ανέπτυξε δύο εκδοχές, μία πραγματιστική και μία βέλτιστη, προκειμένου να εκτιμηθούν η μελλοντική αξιολόγηση εκπομπών CO₂ και τα συναφή ειδικά κόστη⁴². Στον πίνακα 6 εμφανίζονται τα αποτελέσματα των ερευνών αυτών. Σε περίπτωση εφαρμογής των πραγματιστικών τεχνολογικών λύσεων για όλες τις πωλήσεις αυτοκινήτων το έτος 2005, οι εκπομπές CO₂ αναμένεται ότι θα μειωθούν κατά 6,7% από 9550 Kt σε 8910 Kt. Σε περίπτωση εφαρμογής των βέλτιστων τεχνολογικών λύσεων, η μείωση αναμένεται ότι θα ανέλθει σε 13,3%. Το έτος 2010 οι αριθμητικές τιμές είναι 11,3% και 23,3% αντίστοιχα για τις δύο λύσεις. Το έτος 2015 οι αριθμητικές τιμές είναι 22,8% και 28,5%. Όλες αυτές οι τιμές μείωσης αφορούν τη συνήθη εκδοχή. Πρέπει να αναφερθεί ότι οι υποτιθέμενες ετήσιες μειώσεις για την "πραγματιστική εκδοχή"

42 Η εν λόγω μελέτη εκτίμησε τη βασική περίπτωση εκπομπών CO₂ για τα έτη 2005, 2010 και 2015 με χρησιμοποίηση του μοντέλου TREMOVE. Στην αρχή εκτιμήθηκαν τα πλήθη για το συνολικό στόλο και το στόλο καινούργιων NI και στη συνέχεια τις εκπομπές CO₂ για καινούργια οχήματα ανά κατηγορία. Με αυτό σαν βάση αξιολογήθηκαν οι τεχνολογικές λύσεις. Η βασική περίπτωση για εκπομπές CO₂ στηρίζεται σε παρεκβολή για τον υφιστάμενο σήμερα στόλο και τις υφιστάμενες τεχνολογίες. Η μέση διανυόμενη χιλιομετρική απόσταση εκτιμάται ότι ανέρχεται ελαφρά από 19.738 το έτος 2000 σε 20.016 χιλιόμετρα μέχρι το έτος 2015. Τελικά υπολογίστηκαν οι μειώσεις εκπομπών CO₂ οι συναφείς με διάφορες εκδοχές.

πλησιάζουν πολύ την τιμή μείωσης που έχει δοθεί στο AUTO OIL II. Αυτό σημαίνει ότι συμβαδίζουν με τις μελλοντικές τεχνολογικές προσδοκίες των ομάδων εμπειρογνομόνων AUTO OIL II.

Εκδοχή σταθερής αγοράς			2005	2010	2015
Τιμές βάσης	Συνολικό CO ₂ για καινούργια EEO (Kt)	για	9,550	9,818	11,463**
"Πραγματιστική εκδοχή"	Συνολικό CO ₂ για καινούργια EEO (Kt)	για	8,910	8,704	8,848
	Κόστη μείωσης (Ευρώ/τόνο)*		-18	5	14
"Βέλτιστη εκδοχή"	Συνολικό CO ₂ για καινούργια EEO (Kt)	για	8,280	7,558	8,196
	Κόστη μείωσης (Ευρώ/τόνο)*		-8	54	52

* Τα κόστη μείωσης περιλαμβάνουν κόστη επένδυσης (βλ. Πίνακα 5) και οικονομία σε καύσιμο, λαμβανομένων υπόψη εκτιμήσεων μελλοντικών τιμών καυσίμων.

** Παράκληση να σημειωθεί ότι η αύξηση εκπομπών από το έτος 2010 έως το έτος 2015 οφείλεται σε αναμενόμενη αύξηση του πλήθους νέων οχημάτων N1 εντός της εν λόγω χρονικής περιόδου.

Πίνακας 6: Εκπομπές CO₂ και σε ετήσια βάση ανηγμένα κόστη μείωσης τα έτη 2005, 2010 και 2015 για δύο εκδοχές, λαμβανομένων υπόψη των δαπανών επένδυσης και της οικονομίας σε καύσιμο

Αποτελεσματικότητα σε σχέση με το κόστος: Σύμφωνα με τη μελέτη αυτή, η ανάλυση των δύο τεχνολογικών λύσεων δείχνει ότι οι τιμές όσον αφορά τη σχέση κόστους και αποτελεσματικότητας κυμαίνονται μεταξύ 18 ευρώ ανά τόνο μείωσης μέχρι 54 ευρώ/τόνο μείωσης, ανάλογα με την εκδοχή. Αυτό φαίνεται λεπτομερέστερα στον Πίνακα 6, με βάση το κόστος για τον καταναλωτή που εμφανίζεται στον Πίνακα 5. Προς σύγκριση, ως δείκτης σχέσης κόστους/αποτελεσματικότητας στο Ευρωπαϊκό πρόγραμμα για τη μεταβολή κλίματος αναφέρεται τιμή συγκριτικής δοκιμασίας επιδόσεων μεταξύ 20 και 50

ευρώ/τόνο^{43,44}.

Τα ανηγμένα κόστη εξαρτώνται, μεταξύ άλλων, από την κατηγορία του οχήματος. Περισσότερο αποτελεσματικά σε σχέση με το κόστος είναι μέτρα που εφαρμόζονται σε οχήματα κατηγορίας I, ακολουθούμενα από το συνδυασμό τεχνολογιών που εφαρμόζονται στις κλάσεις I και II. Για ορισμένες από τις εκδοχές - ειδικότερα για τα πλέον απαιτητικά μέτρα που αφορούν τις υποκατηγορίες II και III, που προβλέπεται ότι θα αναληφθούν το έτος 2010 και το έτος 2015 – το κόστος θα υπερβεί ελαφρά το όριο των 50 ευρώ/τόνο μείωσης.

Η εργασία για τα οχήματα N1 είναι αμφίβολου αποτελέσματος και δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί. Συνεπώς είναι πρόωρο να παρουσιαστούν τελικές εναλλακτικές πολιτικές.

Υπό το πρίσμα πάντως των μέχρι τώρα διαπιστώσεων η Επιτροπή εξετάζει μέτρα μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται:

- η εισαγωγή απαιτήσεων επισημάνσης ανάλογων προς εκείνα που έχουν εισαχθεί για οχήματα M1 (βλ. οδηγία αριθ. 1999/94/EK),
- η παρακολούθηση των τάσεων εκπομπών για οχήματα N1 (βλ. απόφαση αριθ. 1753/2000/EK),
- μέτρα μείωσης εκπομπών CO₂ για οχήματα N1.

Η επιλογή χρόνου για την εφαρμογή των μέτρων αυτών θα εξαρτηθεί από το αποτέλεσμα συζητήσεων σε επίπεδο Συμβουλίου και Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τις προταθείσες τροποποιήσεις της οδηγίας αριθ. 80/1268/ΕΟΚ και τα αποτελέσματα συμπληρωματικών μελετών που θα εκτελεστούν κατά τα προσεχή έτη.

Μέτρα που αφορούν μειώσεις εκπομπών CO₂ από ελαφρά εμπορικά οχήματα είναι δυνατό να εξεταστούν μόνο εφόσον υπάρξουν διαθέσιμα συνολικά και αξιόπιστα δεδομένα για εκπομπές, μετά από μετρήσεις σύμφωνα με την πρόταση που αφορά τη μέτρηση εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμου για ελαφρά εμπορικά οχήματα.

43 Κοινό χαρακτηριστικό των διαφόρων ομάδων εργασίας ECCP ήταν ο προσδιορισμός κριτηρίου «κάτω των 20€/t ισοδ.CO2» και «κάτω των 50€/t ισοδ.CO2» ως τιμή συγκριτικής αξιολόγησης επιδόσεων για την εκτίμηση της σχέσης κόστους/αποτελεσματικότητας κάθε δυνατού μέτρου. Πρέπει όμως να αναφερθεί ότι το κριτήριο κόστους της ECCP χρησιμοποιείται μόνον για μέτρα που αφορούν την πρώτη περίοδο δέσμευσης. Για τεχνολογίες που θα εισαχθούν το έτος 2015 είναι ενδεχόμενο ότι οι μελλοντικές εκτιμήσεις σχέσης κόστους/αποτελεσματικότητας μπορεί να καταλήξουν σε διαφορετικά συμπεράσματα.

44 Έκθεση ECCP, Μάρτιος 2003. Όντως, η περιοχή 20 έως 50 ευρώ/τόνο δεν πρέπει να θεωρείται ως σημείο χωρίς καμία ελαστικότητα αλλά, λαμβανομένων υπόψη των αστάθμητων παραγόντων που σχετίζονται με την εφαρμογή κατά τρόπο συγκεκριμένο, δίδει κάποια γενική ένδειξη της σχέσης κόστους/αποτελεσματικότητας δεδομένου μέτρου ενώ άλλες παράμετροι (π.χ. οφέλη σχετικά με την ασφάλεια εφοδιασμού, σχετικά με άλλα περιβαλλοντικά θέματα ή μακροπρόθεσμα) πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη. Άλλα κοινά κριτήρια για τη διατομεακή αξιολόγηση και σύγκριση μέτρων ήσαν το χρονικό πλαίσιο για την εφαρμογή και η επιρροή σε άλλους τομείς πολιτικής, βλ. σχετικά Δεύτερη έκθεση πεπραγμένων ECCP: "Can we meet our Kyoto targets?" (Μπορούμε να επιτύχουμε τους στόχους μας του Κυότο;)

Προκειμένου να αποκτηθούν περισσότερες πληροφορίες για τα θέματα που αναφέρονται ανωτέρω, η Επιτροπή αποφάσισε να προκηρύξει μελέτη παρακολούθησης της συνέχειας επικεντρωμένη:

- i στη μέτρηση, σύμφωνα με την τροποποιημένη οδηγία αριθ. 80/1268/ΕΟΚ, της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO₂ αντιπροσωπευτικού πλήθους ελαφρών εμπορικών οχημάτων,
- ii στην εξέταση των θεμάτων που εισήχθησαν από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο άρθρο 3⁴⁵ της τροποποιημένης οδηγίας αριθ. 80/1268/ΕΟΚ, όπως ισχύει για οχήματα κατηγορίας N1 και
- iii στην περαιτέρω ανάπτυξη της αξιολόγησης δυνατοτήτων πολιτικής για μείωση εκπομπών από την κατηγορία αυτή ή τις υποκατηγορίες της, περιλαμβανόμενων των υποψηφίων χωρών.

Τα αποτελέσματα της μελέτης αυτής θα είναι διαθέσιμα μέχρι το τέλος έτους 2004.

7.2. Κλιματιστικά κινητών

Η Επιτροπή άρχισε εργασίες για κλιματιστικά κινητών με επικέντρωση σε ενδεχόμενες λύσεις για (i) μέτρηση και, αν είναι δυνατόν, μείωση της επιπλέον κατανάλωσης καυσίμου και των συναφών εκπομπών CO₂, και (ii) τη μείωση εκπομπών του ψυκτικού μέσου (HFC-134a). Και οι δύο ενέργειες αποτελούν μέρος του Ευρωπαϊκού προγράμματος για τη μεταβολή του κλίματος⁴⁶. Τα αποτελέσματα της εργασίας για το ψυκτικό μέσον παρουσιάζονται αλλού⁴⁷.

Σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου αυξάνουν οι ενδείξεις ότι η χρησιμοποίηση συστημάτων κλιματισμού σε επιβατηγά αυτοκίνητα συμβάλλει σημαντικά στις εκπομπές CO₂. Πρόκειται για πηγή η οποία δεν καλύπτεται από την υφιστάμενη νομοθεσία σχετικά με μετρήσεις κατανάλωσης καυσίμου και εκπομπής CO₂, οπότε δεν καλύπτεται από τις δεσμεύσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας⁴⁸. Σύμφωνα με εκτιμήσεις οι επιπρόσθετες εκπομπές

45 Το νέο σχέδιο άρθρου ζητεί από την Επιτροπή, το αργότερο εντός δύο ετών μετά τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας:

α) να υποβάλει μελέτη σχετικά με τις δυνατότητες απόκτησης αντιπροσωπευτικών δεδομένων για εκπομπές CO₂ και κατανάλωση καυσίμου όσον αφορά πλήρη πολυεργοστασιακά οχήματα και οχήματα των οποίων οι εκπομπές μετρώνται σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας αριθ. 88/77/ΕΟΚ, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι παράμετροι «σχέσης κόστους/αποτελεσματικότητας» των εν λόγω μετρήσεων,

β) να υποβάλει αξιολόγηση σχετικά με την ιδέα για οικογένειες οχημάτων που εισάγεται στην οδηγία,

γ) ενδεχομένως, να υποβάλει σχέδιο μέτρων για την προσαρμογή της οδηγίας στην τεχνική πρόοδο προς την επιτροπή τη συγκροτούμενη κατά τις διατάξεις του άρθρου 13 της οδηγίας αριθ. 70/156/ΕΟΚ.

46 COM(2001) 580 τελικό.

47 COM(2003) 492 τελικό.

48 Οι δεσμεύσεις εξειδικεύουν ότι οι εκπομπές CO₂ από καινούργια αυτοκίνητα θα μετρώνται σύμφωνα με την οδηγία αριθ. 93/116/ΕΚ, η οποία αποτελεί τη βάση με την οποία καθορίζονται οι στόχοι. Η δοκιμή δεν περιλαμβάνει τη χρησιμοποίηση κλιματιστικών σε κινητά. Σε κάθε περίπτωση μεταβολές της διαδικασίας δοκιμής, όπως συνέβη την τελευταία φορά με την οδηγία αριθ. 99/100/ΕΚ, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στην επιτήρηση των δεσμεύσεων για CO₂ με διόρθωση των μετρούμενων εκπομπών CO₂ προκειμένου να ευθυγραμμίζονται προς τη διαδικασία της οδηγίας αριθ. 93/116/ΕΚ. Η τελευταία διόρθωση που επήλθε είναι η αναπροσαρμογή κατά 0,7% η οποία αναφέρεται στην υποσημείωση του πίνακα 2.

είναι της τάξεως του 3% έως 8%⁴⁹. Επιπλέον, φαίνεται ότι υπάρχουν δυνατότητες μείωσης της επίδρασης της χρήσης του τεχνικού αυτού εξοπλισμού στην κατανάλωση καυσίμου κατά 50% περίπου.

Και στην περίπτωση αυτή προαπαιτούμενο για τη μελέτη της επιρροής της χρησιμοποίησης συστημάτων κλιματισμού αποτελούν οι αξιόπιστες διαδικασίες δοκιμής. Συνεπώς, η Επιτροπή στοχεύει στην ολοκλήρωση των εργασιών το ταχύτερο δυνατό, με επιδίωξη να καθιερωθούν διεθνώς εναρμονισμένες διαδικασίες δοκιμής, εφόσον αυτό είναι δυνατό.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η στρατηγική της Κοινότητας για τη μείωση εκπομπών CO₂ από επιβατηγά αυτοκίνητα και τη βελτίωση της οικονομίας σε καύσιμο έχει σκοπό την επίτευξη μέσης τιμής ανηγμένης εκπομπής CO₂ για επιβατηγά αυτοκίνητα που έχουν πρόσφατα ταξινομηθεί στην Κοινότητα 120 g CO₂/km μέχρι το έτος 2005, και το αργότερο μέχρι το έτος 2010. Η ανηγμένη τιμή CO₂/km που επιτεύχθηκε κατά το ημερολογιακό έτος 2002 ήταν 166 g CO₂/km⁵⁰, σε σύγκριση με 186 g CO₂/km το έτος 1995, το έτος αναφοράς της κοινοτικής στρατηγικής. Παρόλο που παραμένει απίθανη η επίτευξη του στόχου των 120 g CO₂/km μέχρι το έτος 2005, παραμένει πραγματιστική η επίτευξη του στόχου μέχρι το έτος 2010 εφόσον ληφθούν τα αναγκαία μέτρα και καταβληθούν όλες οι αναγκαίες προσπάθειες. Είναι σημαντικό ότι η ACEA και η JAMA επέτυχαν έγκαιρα τον ενδιάμεσο στόχο που τους είχε τεθεί για το έτος 2003.

Φαίνεται σαφώς ότι για την επίτευξη του γενικού στόχου είναι αναγκαία η εφαρμογή και των τριών πυλώνων της στρατηγικής. Η πρόσφατα δημοσιευθείσα ανακοίνωση της Επιτροπής για τη φορολόγηση επιβατηγών αυτοκινήτων παρουσιάζει, μεταξύ άλλων, εναλλακτικές λύσεις για καθεστάτα φορολόγησης που είναι δυνατόν να στηρίζουν την κοινοτική στρατηγική μείωσης εκπομπών CO₂. Επιπλέον, μεγάλη σημασία θα έχουν τα αποτελέσματα της ανασκόπησης του 2003⁵¹ για επιπρόσθετες μειώσεις CO₂ εκ μέρους των ενώσεων κατασκευαστών με σκοπό την περαιτέρω πρόοδο προς τον κοινοτικό στόχο των 120 g CO₂/km μέχρι το έτος 2012.

Η εφαρμογή των δεσμεύσεων από την αυτοκινητοβιομηχανία σημειώνει ικανοποιητική πρόοδο. Προκειμένου όμως να τηρηθεί ο τελικός στόχος των δεσμεύσεων (140 g CO₂/km) είναι ανάγκη και οι τρεις ενώσεις να αυξήσουν τις προσπάθειές τους σε βαθμό μεγαλύτερο ή μικρότερο. Με βάση τις κοινές εκθέσεις η Επιτροπή δεν έχει λόγο να θεωρεί ότι η ACEA και η JAMA δεν θα καλύψουν τις αντίστοιχες δεσμεύσεις τους. Όσον αφορά την KAMA υπάρχει βάσιμος λόγος ανησυχίας. Προκειμένου να επιτευχθεί ο ενδιάμεσος στόχος της για το έτος 2004, πρέπει από την KAMA να καταβληθούν επιπρόσθετες και σημαντικές προσπάθειες. Αυτό υπογραμμίστηκε στην KAMA η οποία επανεπιβεβαίωσε στην αποφασιστικότητά της να επιτύχει τους στόχους για τους οποίους δεσμεύθηκε.

49 “Λύσεις για τη μείωση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου οφειλόμενων σε κλιματιστικά κινητών”. Περίληψη συζητήσεων της «Συνάντησης Κορυφής MAC» που έλαβε χώρα στις Βρυξέλλες, στις 10/11 Φεβρουαρίου 2003.

(βλέπε <http://europa.eu.int/comm/environment/air/mac2003/pdf/macsummitdiscussion.pdf>)

50 Αριθμητική τιμή βασισμένη σε επίσημα δεδομένα της ΕΕ.

51 2003 για την ACEA και τη JAMA, 2004 για την KAMA.

Η εφαρμογή της οδηγίας αριθ. 1999/94 και της απόφασης αριθ. 1753/2000 σημείωσε ικανοποιητική πρόοδο και έχει σχεδόν ολοκληρωθεί.

Η Επιτροπή συνεχίζει την εργασία της σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από ελαφρά εμπορικά οχήματα και άρχισε τις εργασίες για εκπομπές CO₂ οφειλόμενες στη χρησιμοποίηση κλιματιστικών σε κινητά.