

ΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO₂ ΑΠΟ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΜΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ


ΣΥΝΔΥΑΖΟΝΤΑΣ ΤΙΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΓΙΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΕΡΩΝ ΜΕΙΩΣΕΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂

Οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές αυτοκινήτων έχουν δεσμευθεί πλήρως για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από τα αυτοκίνητα, ενώ η αξιόπιστη δράση τους χαρακτηρίζεται πάντα από πρακτικές, καινοτόμες και προσιτές λύσεις. Ωστόσο, προκειμένου να επιτευχθεί περαιτέρω πρόοδος, απαιτούνται συντονισμένες ενέργειες απ' όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Η κλιματική αλλαγή αποτελεί μια σύνθετη και ταυτόχρονα παγκόσμια πρόκληση. Εστιάζοντας τις προσπάθειες για τη μείωση των εκπομπών CO₂ μόνο μέσω της αυτοκινητοβιομηχανίας δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη, ενώ αντίθετα η αυτοκινητοβιομηχανία θα δεχθεί δυσανάλογη πίεση. Η λογική λύση είναι η εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης που θα συνδυάζει περαιτέρω βελτιώσεις στην τεχνολογία των αυτοκινήτων με α) αυξημένη χρήση των εναλλακτικών καυσίμων, β) έξυπνη διαχείριση της κυκλοφορίας, γ) αλλαγές στον τρόπο οδήγησης και δ) φορολόγηση με βάση τις εκπομπές CO₂. Αυτή η ολοκληρωμένη προσέγγιση απαιτεί τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων όπως είναι η βιομηχανία καυσίμου, η πολιτεία, οι οδηγοί και η αυτοκινητοβιομηχανία.

European
Automobile
Manufacturers
Association



ACEA

A photograph of a factory interior. In the center, a man in a blue long-sleeved shirt is focused on working on a car engine. The engine is mounted on a production line. In the foreground, another car engine is partially visible, slightly out of focus. The background shows a large industrial space with various machinery, overhead lights, and structural beams. The overall atmosphere is one of a busy manufacturing environment.

1} ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
ΣΤΗΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΤΟΥΝ

1



ΠΟΛΛΑΠΛΕΣ ΛΥΣΕΙΣ: Δεν υπάρχει μια «μοναδική» τεχνολογική λύση για την περαιτέρω μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα. Το πιθανότερο σενάριο είναι ότι στο μέλλον θα υπάρξει μια σειρά τεχνολογικών συνδυασμών στην αγορά, ανάλογα με τη διαφορετική χρήση των αυτοκινήτων, τις συνθήκες οδήγησης και τις προτιμήσεις των καταναλωτών. Κατά την προηγούμενη δεκαετία, τα μέλη του ACEA εισήγαγαν πάνω από 50 νέες τεχνολογίες για τη μείωση των εκπομπών CO₂ στα αυτοκίνητα, μειώνοντας έτσι τις εκπομπές πάνω από 13% ενώ πολλές ακόμη τεχνολογίες βρίσκονται σε εξέλιξη. Κάθε χρόνο η αυτοκινητοβιομηχανία επενδύει € 20 δις (4% του κύκλου εργασιών) σε έρευνα και ανάπτυξη.

ΠΕΔΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ: Οι καινοτομίες εστιάζουν στη βελτίωση των τεχνολογιών των συμβατικών κινητήρων, στη βελτίωση της αεροδυναμικής των αυτοκινήτων, στη μείωση της αντίστασης κύλισης και στη μείωση της μάζας (βάρους) των αυτοκινήτων. Καθώς δεν υπάρχουν πλέον αρκετές λύσεις συμβατικής μηχανολογίας και η εφαρμογή τους κοστίζει πολύ περισσότερο, αναπτύσσονται περισσότερο εναλλακτικές τεχνολογίες. Η βιομηχανία εξελίσσει τα υβριδικά οχήματα, τους συμβατικούς κινητήρες και τους κινητήρες κυψελών υδρογόνου σε διάφορες μορφές, προκειμένου να επιτύχει μακροπρόθεσμα τη μείωση των εκπομπών CO₂. Η χρήση εναλλακτικών καυσίμων είναι άλλη μια ουσιαστική εξέλιξη. Η συντριπτική πλειονότητα των δράσεων έρευνας και ανάπτυξης στην αυτοκινητοβιομηχανία γίνεται μεμονωμένα από κάθε κατασκευαστή, ο οποίος επιδιώκει τους δικούς του στόχους. Οι κατασκευαστές συνεργάζονται επίσης με τον φορέα έρευνας και ανάπτυξης των Ευρωπαίων κατασκευαστών αυτοκινήτων, EUCAR.

Μειώνοντας τις
εκπομπές CO₂ από
τα αυτοκίνητα.
Με στόχο μια
ολοκληρωμένη
προσέγγιση



2} ΤΑ ΒΙΟΚΑΥΣΙΜΑ
ΚΑΤΕΧΟΥΝ
ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΟ ΡΟΛΟ

2




ΥΠΟΤΙΜΗΜΕΝΑ: Τα βιοκαύσιμα μπορούν να βοηθήσουν σημαντικά στη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα. Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων έχουν εξελίξει με τέτοιο τρόπο τους κινητήρες ώστε να λειτουργούν με διαφορετικά είδη εναλλακτικών καυσίμων και συνδυασμούς λιπαντικών. Στις πολιτικές που υιοθετεί η Ε.Ε. η σημασία των εναλλακτικών καυσίμων είχε για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα υποτιμηθεί. Τα εναλλακτικά καύσιμα θα πρέπει να εξελιχθούν και να είναι διαθέσιμα σε πολύ μεγαλύτερη κλίμακα.



ΣΗΜΑΝΣΗ: Με τα καύσιμα επόμενης γενιάς και τα μίγματα υψηλότερων προδιαγραφών να είναι πιο κοντά στην παραγωγή από ποτέ, η αυτοκινητοβιομηχανία χρειάζεται αρκετό χρόνο προκειμένου να τροποποιήσει τους κινητήρες και να εξασφαλίσει την απαιτούμενη τεχνολογική συμβατότητα. Η βιομηχανία υπογραμμίζει την ανάγκη για ξεχωριστή διάθεση των σημερινών καυσίμων στους σταθμούς ανεφοδιασμού, έτσι ώστε στο μέλλον να διασφαλιστεί ότι τα αυτοκίνητα προηγούμενης τεχνολογίας θα εφοδιάζονται με το καύσιμο που είχαν σχεδιαστεί να καταναλώνουν. Τα νέα καύσιμα πρέπει να φέρουν ξεχωριστή σήμανση και να είναι διαθέσιμα στα αυτοκίνητα του αύριο.

Μειώνοντας τις
εκπομπές CO₂ από
τα αυτοκίνητα.
Με στόχο μια
ολοκληρωμένη
προσέγγιση



3} ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟΝ
ΤΡΟΠΟ ΟΔΗΓΗΣΗΣ
ΜΕ “ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΟΔΗΓΗΣΗ”

3

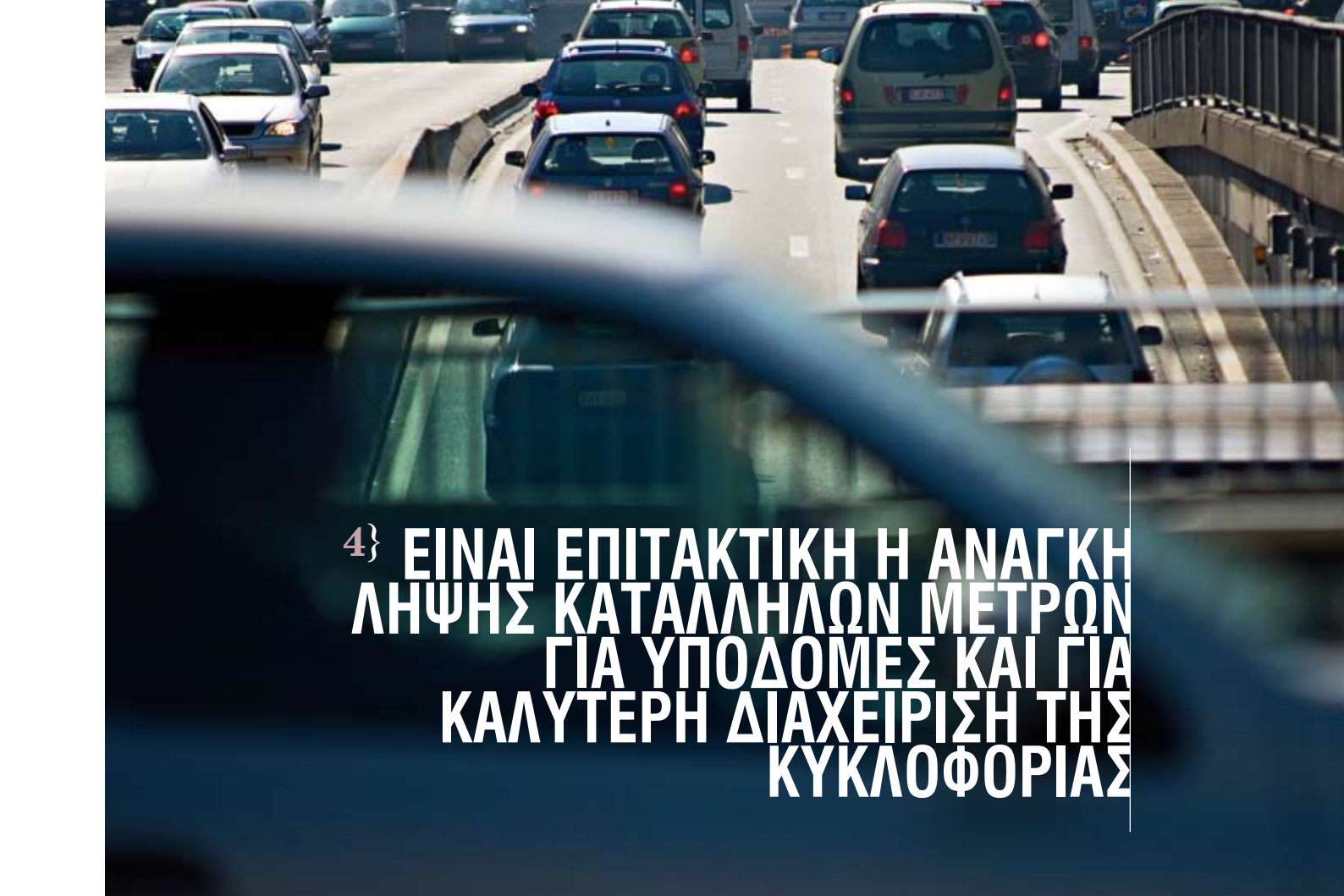


ΕΥΚΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ: Αν οι οδηγοί αλλάξουν λίγο τον τρόπο οδήγησης, η κατανάλωση καυσίμου και οι εκπομπές CO₂, μπορούν να μειωθούν σημαντικά. Η “οικονομική οδήγηση” είναι εύκολη στην εφαρμογή:

- Διατηρήστε σταθερή την ταχύτητα του αυτοκινήτου και χρησιμοποιήστε γρηγορότερα όσο το δυνατόν μεγαλύτερη σχέση στο κιβώτιο ταχυτήτων. Προβλέψτε την κίνηση της κυκλοφορίας. Σβήνετε τον κινητήρα όταν κάνετε συχνές στάσεις μέσα στην κίνηση.
- Ελέγξτε και ρυθμίστε την πίεση των ελαστικών σε τακτά χρονικά διαστήματα.
- Κάντε χρήση των ηλεκτρονικών συσκευών στο αυτοκίνητο που βοηθούν στην εξοικονόμηση κατανάλωσης καυσίμου (πχ. του υπολογιστή ταξιδιού, του συστήματος πλοήγησης, κλπ).
- Αφαιρέστε το περιττό βάρος και τις σχάρες οροφής.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΟΦΕΛΗ: Αν οι οδηγοί εκπαιδευτούν στην “οικονομική οδήγηση”, αυτό θα οδηγήσει σε αύξηση της οικονομίας καυσίμου κατά 25%, ενώ σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα το όφελος όσον αφορά την εξοικονόμηση καυσίμου από την “οικονομική οδήγηση” σε καθημερινή βάση μπορεί να φτάσει το 7%. Η “οικονομική οδήγηση” θα μπορούσε να αποτελεί μέρος των μαθημάτων για τους υποψήφιους νέους οδηγούς. Η εκπαίδευση θα μπορούσε επίσης να αφορά επαγγελματίες και έμπειρους οδηγούς. Το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα για την αντιμετώπιση της Κλιματικής Αλλαγής υπολόγισε ότι στην Ευρώπη με την “οικονομική οδήγηση” θα μπορούσαν να μειωθούν κατά 50 εκατ. τόνους οι εκπομπές CO₂ ως το 2010. Από τη μελέτη αυτή προκύπτει ξεκάθαρα ότι με την “οικονομική οδήγηση” επιτυγχάνεται και μεγάλη εξοικονόμηση κόστους, την οποία το ανεξάρτητο ερευνητικό ινστιτούτο TNO υπολόγισε σε περίπου € 128 ανά τόνο CO₂.

Μειώνοντας τις
εκπομπές CO₂ από
τα αυτοκίνητα.
Με στόχο μια
ολοκληρωμένη
προσέγγιση



**4} ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΗ Η ΑΝΑΓΚΗ
ΛΗΨΗΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΜΕΤΡΩΝ
ΓΙΑ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΓΙΑ
ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

4




ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ: Η δημιουργία των κατάλληλων υποδομών προσφέρει τεράστια δυνατότητα για τη μείωση των εκπομπών CO₂. Καθώς η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι κύρια πηγή εκπομπών CO₂, η καλύτερη σχεδίαση των δρόμων και η έξυπνη διαχείριση της κυκλοφορίας προσφέρουν αποτελεσματικές λύσεις. Σε σχετική έρευνα του ACEA, βρέθηκε ότι αν αντικατασταθεί το 50% των σημερινών σηματοδοτών με μοντέρνους δυναμικούς σηματοδότες, οι εκπομπές CO₂ θα μπορούσαν να μειωθούν κατά 2,4 εκατ. τόνους ετησίως. Επίσης, με τη βελτίωση της επιφάνειας των δρόμων, η αντίσταση κύλισης μπορεί να μειωθεί μέχρι και 40%, με αποτέλεσμα τη μείωση των εκπομπών CO₂ κατά 5%.



Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ: Μια πρόσφατη μελέτη στην Ιαπωνία κατέδειξε τις επιπτώσεις στη μείωση των εκπομπών CO₂ από τη βελτίωση της ροής της κυκλοφορίας. Το νέο οδικό τμήμα “Oji section” στο δρόμο ταχείας κυκλοφορίας του Τόκιο που δόθηκε στην κυκλοφορία το Δεκέμβριο του 2002, συντέλεσε στο να μειωθούν οι εκπομπές CO₂ στο κέντρο του Τόκιο από 22.000 ως 31.000 τόνους ετησίως. Η μείωση αυτή αντιστοιχεί σε ετήσια κατανάλωση καυσίμου περίπου 10.000 αυτοκινήτων. Στην πρόσφατα υιοθετημένη στρατηγική της για τη μείωση των εκπομπών CO₂, η Ιαπωνία περιέλαβε ευρύτατα μέτρα για υποδομές. Συνολικά, το 52% της μείωσης εκπομπών CO₂ θα προέρχεται από τη λήψη διάφορων μέτρων και όχι από την τεχνολογία των αυτοκινήτων.

Μειώνοντας τις
εκπομπές CO₂ από
τα αυτοκίνητα.
Με στόχο μια
ολοκληρωμένη
προσέγγιση

A young child with curly hair, wearing a dark jacket, is looking out of the open driver-side window of a dark-colored car. The car is parked at a gas station, with a green fuel nozzle visible in the foreground. In the background, there is a white building with a sign showing two people riding bicycles. The scene is brightly lit, suggesting daytime.

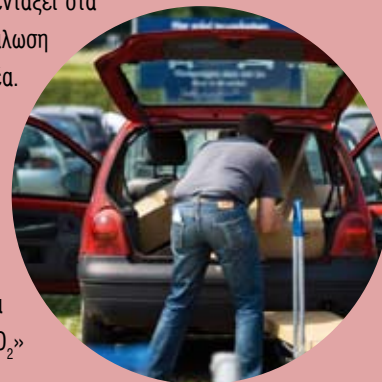
5} ΤΟ ΚΛΕΙΔΙ ΕΙΝΑΙ
Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΜΕ ΒΑΣΗ
ΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO₂ ΚΑΙ
ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ
ΚΑΥΣΙΜΩΝ

5



ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ: Η φορολόγηση των αυτοκινήτων και των εναλλακτικών καυσίμων με βάση τις εκπομπές CO₂ μπορεί δυνητικά να μειώσει σημαντικά τις εκπομπές CO₂, διαμορφώνοντας τη ζήτηση των καταναλωτών και θέτοντας οικονομικά κίνητρα για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων και τους προμηθευτές καυσίμων. Ένα σύστημα φορολόγησης με βάση τις εκπομπές CO₂ ενισχύει την ενημέρωση των καταναλωτών για το ζήτημα και καθιστά συμμετοχούς τους οδηγούς και τους ιδιοκτήτες αυτοκινήτων. Η πρόσφατη εμπειρία από κράτη-μέλη της Ε.Ε. (πχ. Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία και Σουηδία) έδειξε ότι η εφαρμογή τέτοιων φορολογικών μέτρων μπορεί να επηρεάσει σημαντικά τη συμπεριφορά και τη ζήτηση των καταναλωτών.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ: Σήμερα, έντεκα κράτη-μέλη της Ε.Ε. έχουν εντάξει στα φορολογικά τους συστήματα κριτήρια που βασίζονται στις εκπομπές CO₂ ή /και στην κατανάλωση καυσίμου. Ένα χρόνο πριν, ο αριθμός των αντίστοιχων κρατών-μελών ήταν μόλις εννέα. Ωστόσο τα σημερινά συστήματα φορολόγησης των κρατών-μελών της Ε.Ε. διαφέρουν αρκετά μεταξύ τους και γι' αυτόν το λόγο δεν αποτελούν ένα ξεκάθαρο μήνυμα για τις αγορές. Οι κατασκευαστές αντιμετωπίζουν μια κατακεραμιτισμένη Ευρωπαϊκή αγορά και δεν είναι σε θέση να επωφεληθούν από τις οικονομίες κλίμακας. Οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές αυτοκινήτων επιδιώκουν την εναρμονισμένη (ενιαία) φορολόγηση αυτοκινήτων και εναλλακτικών καυσίμων στην Ε.Ε. Η φορολόγηση δεν πρέπει ούτε να ευνοεί αλλά ούτε και να αποκλείει μια συγκεκριμένη τεχνολογία και κάθε «γραμμάριο CO₂» πρέπει να φορολογείται το ίδιο.



Μειώνοντας τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα. Με στόχο μια ολοκληρωμένη προσέγγιση

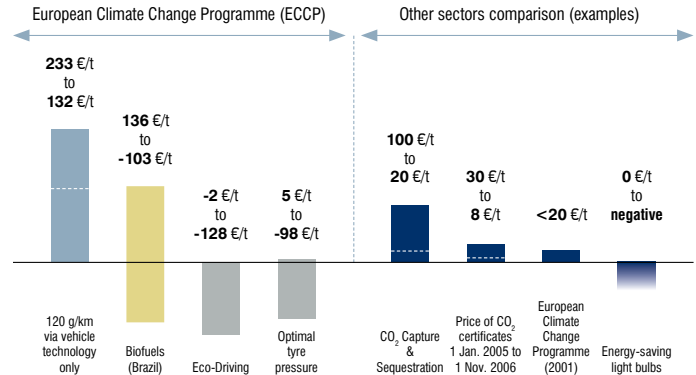
ΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂ ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ;

Στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Προγράμματος για την Κλιματική Αλλαγή, το ανεξάρτητο ερευνητικό ινστιτούτο TNO, πραγματοποίησε το 2006 μια εκτίμηση για τα κόστη και το ποσοστό μείωσης εκπομπών CO₂, βάσει διάφορων μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της τεχνολογίας αυτοκινήτων, των βιοκαυσίμων και των υποδομών. Το κόστος για την επίτευξη του στόχου των 120g CO₂/χμ ως το 2012 βάσει της τεχνολογίας αυτοκινήτων υπολογίστηκε περίπου στα € 3.600 κατά μέσο όρο ανά αυτοκίνητο. Το κόστος μείωσης σε 130g CO₂/χμ ανέρχεται περίπου στα € 2.500 ανά αυτοκίνητο, το οποίο είναι επίσης πολύ υψηλό και θέτει σε κίνδυνο την παραγωγή αυτοκινήτων στην Ευρώπη.

ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΕΣ: Λαμβάνοντας υπόψη την τιμή της τεχνολογίας και την οικονομία καυσίμου, το ινστιτούτο TNO υπολόγισε ότι το κόστος για τους καταναλωτές από τη μείωση εκπομπών μέσω της τεχνολογίας αυτοκινήτων, κυμαίνεται μεταξύ € 132 και € 233 ανά μειούμενο τόνο CO₂, ανάλογα με την τιμή πετρελαίου. Αυτό το κόστος είναι δέκα φορές μεγαλύτερο από το αντίστοιχο κόστος άλλων μέτρων που σχετίζονται με την κυκλοφορία.

Η ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΙΝΑΙ Η ΛΥΣΗ: Είναι λοιπόν απαραίτητο να βρεθεί ο πιο αποτελεσματικός, από άποψη εξοικονόμηση κόστους, τρόπος για την επίτευξη του μέγιστου δυνατού αποτελέσματος μείωσης εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα. Η ανάλυση του κόστους από ανεξάρτητους ερευνητές έδειξε ότι οι μεγαλύτερες μειώσεις εκπομπών CO₂ μπορούν να επιτευχθούν χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο η κατασκευή αυτοκινήτων στην ΕΕ. Γι' αυτόν το λόγο η αυτοκινητοβιομηχανία προτείνει το συνδυασμό διάφορων μεθόδων, που περιλαμβάνουν την αλλαγή της συμπεριφοράς των οδηγών, τη λήψη μέτρων για τις υποδομές, τα εναλλακτικά καύσιμα, τη φορολόγηση με βάση τις εκπομπές CO₂ και την τεχνολογία των αυτοκινήτων.

Societal costs compared

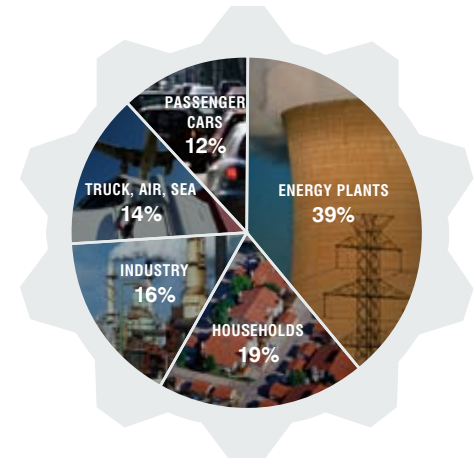


ΠΟΣΟ CO₂ ΕΚΠΕΜΠΕΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ;

Στην Ευρώπη, τα επιβατικά αυτοκίνητα συνεισφέρουν κατά 12% στις εκπομπές CO₂, σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Ε.Ε. των 25. Το αντίστοιχο μερίδιο των μεταφορών είναι 26%, των εργοστασίων 39%, της βιομηχανίας 16% και των νοικοκυριών 19%.

ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΧΡΗΣΗ: Οι εκπομπές από τα καινούρια αυτοκίνητα έχουν μειωθεί πάνω από 13% την τελευταία δεκαετία. Η πλειονότητα των εκπομπών CO₂ προέρχεται από το γερασμένο στόλο αυτοκινήτων, την έλλειψη διαχείρισης της κυκλοφορίας και την αύξηση των αποστάσεων που διανύει ο μέσος οδηγός. Μεταξύ του 1995 και του 2003, οι οδηγοί στην Ε.Ε. των 25 αύξησαν ετησίως τις αποστάσεις που διανύουν κατά 16,4%. Επιπλέον, ο αριθμός των ιδιοκτητών αυτοκινήτων αυξάνεται με πιο γρήγορο ρυθμό από την παραγωγή καινούριων αυτοκινήτων.

ΓΕΡΑΣΜΕΝΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ: Ο μέσος όρος ηλικίας των αυτοκινήτων στην Ε.Ε. των 15 είναι σήμερα 8 έτη ενώ στα καινούρια κράτη-μέλη η ηλικία αυτή φτάνει τα 14 έτη, γεγονός που αποβαίνει σε βάρος της περιβαλλοντικής απόδοσης του στόλου των αυτοκινήτων. Η στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα δεν μπορεί να επικεντρωθεί μόνο στα καινούρια αυτοκίνητα και στην τεχνολογία των αυτοκινήτων. Η κλιματική αλλαγή είναι ένα σύνθετο και παγκόσμιο πρόβλημα το οποίο μπορεί να αντιμετωπιστεί μόνο με συνδυασμένες προσπάθειες.



CO₂ emissions in the EU

SOURCE: EU Commission 2004

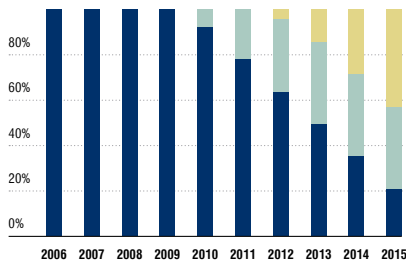
ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΑΡΚΗΣ ΧΡΟΝΟΣ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ: Ο ΧΡΟΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ Ο ΚΥΚΛΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΦΤΑΣΟΥΝ ΩΣ ΚΑΙ ΤΑ 12 ΧΡΟΝΙΑ

Τα αυτοκίνητα είναι πολύπλοκα και καινοτόμα προϊόντα. Η εξέλιξή τους – από το σχεδιασμό μέχρι και την προετοιμασία της παραγωγής – μπορεί να χρειαστεί μέχρι και 5 έτη. Ο κύκλος παραγωγής ή το χρονικό διάστημα που βρίσκονται στη φάση παραγωγής, είναι περίπου 7 έτη. Οι προσαρμογές των αυτοκινήτων και των κινητήρων είναι εξαιρετικά πολύπλοκες λειτουργίες και απαιτούν μεγάλα κεφάλαια. Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές τους σχεδιάζουν την κατανομή της παραγωγής τους πολύ νωρίς. Προκειμένου τα αυτοκίνητα να πληρούν τις νέες νομοθετικές απαιτήσεις, η αυτοκινητοβιομηχανία χρειάζεται επαρκή χρόνο προετοιμασίας.

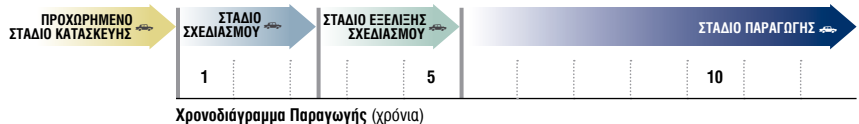
ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ: Η εφαρμογή ενός θεσμικού πλαισίου με βάση τις εκπομπές CO₂ από τα καινούρια αυτοκίνητα δεν είναι εφικτή πριν από το 2015. Οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές αυτοκινήτων, ανεξάρτητα από τυχόν υποχρεωτικά μέτρα, θα συνεχίσουν να μειώνουν τις εκπομπές CO₂, όπως ακριβώς έκαναν και κατά την προηγούμενη δεκαετία. Ωστόσο, για τεχνικούς λόγους, οι νομοθετικές απαιτήσεις πρέπει να είναι γνωστές πολλά χρόνια πριν. Είναι σημαντική κάθε λεπτομέρεια δεδομένου ότι η περαιτέρω μείωση των εκπομπών CO₂ μέσω της τεχνολογίας αυτοκινήτων επηρεάζει τα βασικά μέρη ενός αυτοκινήτου: τον κινητήρα, το βάρος και την αεροδυναμική. Οι εκπομπές CO₂ δεν μπορούν να μειωθούν μέσω φίλτρων ή άλλων στοιχείων “after market”.

Έγκαιρος προγραμματισμός παραγωγής

- Αυτοκίνητα σε προχωρημένο στάδιο της κατασκευής στα μέσα του 2007
- Αυτοκίνητα στο στάδιο σχεδιασμού στα μέσα του 2007
- Αυτοκίνητα στο στάδιο παραγωγής στα μέσα του 2007



ΕΠΑΡΚΗΣ ΧΡΟΝΟΣ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ – ΚΟΙΝΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ: Ο επαρκής χρόνος προετοιμασίας, όταν τίθενται νέες υποχρεώσεις, είναι μια κοινή πρακτική που προβλέπεται από τη νομοθεσία. Για τις προδιαγραφές Euro 6, σχετικά με την περαιτέρω μείωση των οξειδίων του αζώτου από τα αυτοκίνητα, ο χρόνος προετοιμασίας που δόθηκε ήταν περίπου 10 χρόνια ενώ το έτος εφαρμογής του σχετικού κανονισμού, για όλα τα καινούρια αυτοκίνητα, είναι το 2015. Ο επαρκής χρόνος προετοιμασίας είναι επίσης κοινή πρακτική και σε άλλους κλάδους της βιομηχανίας σε όλο τον κόσμο..

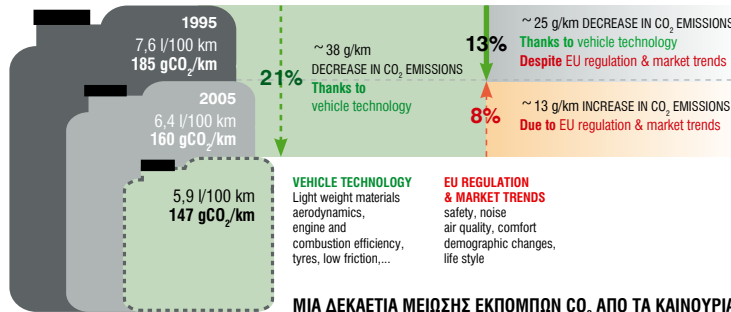


ΤΙ ΕΙΝΑΙ Η “ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΤΟΥ 1998”;

Η δέσμευση του 1998 υπογράφηκε από την Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με στόχο να καταστεί εφικτή η επίτευξη των στόχων της Συμφωνίας του Κιότο, για τους οποίους είχε δεσμευθεί η Ε.Ε. Το πιο ουσιαστικό στοιχείο αυτής της δέσμευσης είναι η μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα ως τα 140g CO₂/km μέχρι το 2008, κυρίως μέσω της τεχνολογίας των αυτοκινήτων.

ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΓΝΩΣΤΟ: Αυτό που είναι λιγότερο γνωστό είναι ότι η Δέσμευση υπήρξε μέρος μιας στρατηγικής τριών αξόνων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που είχε ως μακροπρόθεσμο στόχο τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα ως τα 120g CO₂/km μέχρι το 2012, μέσω μιας συνολικότερης δέσμης μέτρων πέρα από την τεχνολογία των αυτοκινήτων.

ΆΛΛΟΙ ΑΞΟΝΕΣ: Οι άλλοι άξονες αφορούν στη διαμόρφωση της ζήτησης των καταναλωτών μέσω της λήψης φορολογικών μέτρων και παροχής πληροφόρησης στους καταναλωτές. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει επανειλημμένως αναγνωρίσει ότι μόνο ο πρώτος άξονας – η Δέσμευση του 1998 – έχει δείξει αποτελέσματα. Δυστυχώς, αυτό είχε αρνητικές επιπτώσεις στην επίτευξη των στόχων από την αυτοκινητοβιομηχανία.



ΜΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂ ΑΠΟ ΤΑ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

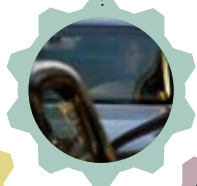
Από μόνη της η τεχνολογία δεν μπορεί να δώσει επαρκή αποτελέσματα. Οι βελτιώσεις στην τεχνολογία των αυτοκινήτων έχουν αντισταθμιστεί από τους αντικρουόμενους κανονισμούς της Ε.Ε. που αφορούν στην ποιότητα του αέρα και την ασφάλεια και από την τάση της αγοράς για μεγαλύτερα και πιο άνετα αυτοκίνητα σε συνδυασμό με τη μικρή ζήτηση για οικονομία καυσίμου. Αυτά τα ζητήματα μπορούν να αντιμετωπιστούν, ακολουθώντας μια συνολική προσέγγιση για τη μείωση των εκπομπών CO₂.

ΣΥΝΘΗΚΕΣ: Η Δέσμευση του 1998 ορίζει ρητά ότι εξωγενείς παράγοντες, όπως η νομοθεσία, οι εσωτερικές αλλαγές στις αγορές και το οικονομικό περιβάλλον μπορεί να επηρεάσουν την πρόοδο στη μείωση των εκπομπών CO₂ και υπογραμμίζει ότι αυτοί οι παράγοντες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για την αξιολόγηση της Δέσμευσης και την απόδοση της αυτοκινητοβιομηχανίας.

1 ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΘΑ
ΣΥΝΕΧΙΣΤΟΥΝ



3 ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟΝ ΤΡΟΠΟ
ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΜΕ “ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΟΔΗΓΗΣΗ”



5 Η ΛΥΣΗ ΕΙΝΑΙ Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ
ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΜΕ
ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO₂



2 ΤΑ ΒΙΟΚΑΥΣΙΜΑ
ΚΑΤΕΧΟΥΝ
ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΟ ΡΟΛΟ



4 ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ Η ΛΗΨΗ
ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΥΠΟΔΟΜΕΣ
ΚΑΙ ΓΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



Ολοκληρωμένη Προσέγγιση

Ο **ACEA** εκπροσωπεί δεκατρείς σημαντικούς Ευρωπαίους κατασκευαστές αυτοκινήτων, φορτηγών και λεωφορείων, οι οποίοι προσφέρουν απασχόληση σε 2,3 εκατομμύρια ανθρώπους και υποστηρίζουν τις εργασίες άλλων 10 εκατομμυρίων ανθρώπων. Τα μέλη του ACEA είναι: BMW Group, DAF Trucks, DaimlerChrysler, FIAT, Ford of Europe, General Motors Europe, MAN Nutzfahrzeuge, Porsche, PSA Peugeot Citroen, Renault, Scania, Volkswagen και Volvo Group



ACEA

European
Automobile
Manufacturers
Association

www.acea.be