

Βρυξέλλες, 8.11.2017
COM(2017) 675 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Επίτευξη των στόχων όσον αφορά την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών

**Η Ευρωπαϊκή Ένωση που προστατεύει τον πλανήτη, ισχυροποιεί τους καταναλωτές της
και υπερασπίζεται τη βιομηχανία της και τους εργαζομένους της**

*«Επιθυμώ να αναλάβει η Ευρώπη ηγετικό ρόλο στον αγώνα
κατά της κλιματικής αλλαγής»*

*Επιθυμία της Επιτροπής είναι να γίνει η βιομηχανία μας πιο ισχυρή και πιο
ανταγωνιστική.*

*Καλώ λοιπόν την αυτοκινητοβιομηχανία να ξεκαθαρίσει την κατάσταση και να
επανορθώσει. Αντί να ψάχνει για παραθυράκια, οφείλει να επενδύσει στην έρευνα
για τα καθαρά αυτοκίνητα του μέλλοντος.*

*Η Επιτροπή θα υποβάλει σύντομα προτάσεις με στόχο τη μείωση των εκπομπών
διοξειδίου του άνθρακα από τον ευρωπαϊκό τομέα των μεταφορών.»*

Ο Πρόεδρος Jean-Claude Juncker,
Ομιλία για την κατάσταση της Ένωσης, 13 Σεπτεμβρίου 2017

1. Εισαγωγή

Η κλιματική αλλαγή είναι σήμερα μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ανθρωπότητα. Το μέλλον του πλανήτη μας κινδυνεύει. Αυτό αναγνωρίστηκε από τη διεθνή κοινότητα τον Δεκέμβριο του 2015 στο Παρίσι, όπου επιτεύχθηκε μια πραγματικά ιστορική συμφωνία για την κλιματική αλλαγή. Η συμφωνία του Παρισιού απέδειξε ότι η μετάβαση σε μια σύγχρονη κοινωνία με χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές δεν είναι μόνο απαραίτητη αλλά και δυνατή πλέον.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ηγείται δίνοντας το παράδειγμα. Η δράση της για την προώθηση της παγκόσμιας καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής βρίσκεται στο επίκεντρο της θετικής ατζέντας της ΕΕ για τη «*συμβολή σε μια Ευρώπη που προστατεύει, ισχυροποιεί και υπερασπίζεται*»¹. Η **μετάβαση προς μια σύγχρονη οικονομία με χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές** αποτελεί βασική πολιτική προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και έχει ενταχθεί στην προτεραιότητά της για την ανάπτυξη **ανθεκτικής Ενεργειακής Ένωσης και την άσκηση μακρόπνοης πολιτικής για την κλιματική αλλαγή**. Στόχος είναι να ενισχυθεί η ικανότητα της Ευρώπης στην αντιμετώπιση της πρόκλησης της κλιματικής αλλαγής και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών και, ταυτόχρονα, να διατηρηθεί και να επεκταθεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των βιομηχανιών μας στη δημιουργία θέσεων εργασίας, τη δημιουργία βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης και την προώθηση της καινοτομίας στον τομέα των τεχνολογιών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Αυτό σημαίνει ότι η Ευρώπη πρέπει να έχει παγκοσμίως ηγετικό ρόλο στην καινοτομία, την ψηφιοποίηση και την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές². Οι εξελίξεις αυτές μπορούν επίσης να αποβούν ανατρεπτικές, διότι, αν και δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας από τη μια πλευρά, από την άλλη απαξιώνονται άλλες για τις οποίες απαιτούνται νέες δεξιότητες και μετειδίκευση. Η μετάβαση σε μια οικονομία χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών είναι επομένως ταυτόχρονα και ευκαιρία και πρόκληση για τη βιομηχανία της ΕΕ.

Η συμβολή του τομέα των μεταφορών στην οικονομία της ΕΕ, την απασχόληση και την κινητικότητα των πολιτών είναι τεράστια. Στους τομείς των μεταφορών και της αποθήκευσης απασχολούνται περισσότερα από 11 εκατομμύρια άτομα στην ΕΕ, αριθμός που αντιστοιχεί σε ποσοστό άνω του 5 % της συνολικής απασχόλησης³ και σε ποσοστό σχεδόν 5 % του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της ΕΕ⁴. Ο τομέας αντιπροσωπεύει περίπου το 20 % των εξαγωγών προς τους κύριους εμπορικούς εταίρους της ΕΕ.

Ταυτόχρονα όμως, οι μεταφορές συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στην Ευρώπη -έρχονται μόλις σε δεύτερη θέση μετά τον τομέα της ενέργειας- όπως επίσης ευθύνονται για τη συνεχώς όλο και πιο σοβαρή ατμοσφαιρική ρύπανση στις αστικές περιοχές. Όλες οι προβλέψεις δείχνουν ότι οι μεταφορές θα συνεχίσουν να αυξάνονται σε ολόκληρη την Ευρώπη. Από το 2010 έως το 2050 εκτιμάται ότι οι επιβατικές μεταφορές θα αυξηθούν κατά περίπου 42 %. Οι εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται να

¹ Ομιλία του Προέδρου Juncker για την Κατάσταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2016), 14 Σεπτεμβρίου 2016· Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 2014.

² COM(2017) 479.

³ Έρευνα της EUROSTAT για το εργατικό δυναμικό, δεδομένα για το 2016, τομέας Η της NACE: «Μεταφορά και αποθήκευση».

⁴ EUROSTAT, εθνικοί λογαριασμοί, δεδομένα για το 2014, τομέας Η της NACE: «Μεταφορά και αποθήκευση».

αυξηθούν έως 60 %⁵. Το γεγονός αυτό καθιστά ακόμη πιο προβληματική την επίτευξη βιώσιμου συστήματος κινητικότητας.

Ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει σχεδόν το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην Ευρώπη και είναι η κύρια αιτία μείωσης της ποιότητας του αέρα στις πόλεις, η οποία αποτελεί σοβαρή απειλή για τη δημόσια υγεία. Οι οδικές μεταφορές και μόνον ευθύνονται για σχεδόν το ένα πέμπτο των συνολικών εκπομπών της ΕΕ και το 73 % των εκπομπών από τις μεταφορές⁶.

Εάν δεν ληφθούν μέτρα για την περιστολή των εκπομπών, υπάρχει ο κίνδυνος να καταστούν οι μεταφορές η μεγαλύτερη πηγή εκπομπών, εξουδετερώνοντας την πρόοδο που σημειώνεται σε άλλους τομείς και διακυβεύοντας την ικανότητα της ΕΕ να επιτύχει συνολικά τους στόχους της για μείωση των εκπομπών. **Είναι, ως εκ τούτου, απαραίτητο να αναληφθεί αποφασιστική δράση για τις εκπομπές από τις μεταφορές.**

Η φιλοδοξία για κινητικότητα χαμηλών εκπομπών έχει ενσωματωθεί στις βασικές στρατηγικές της ΕΕ στο πεδίο αυτό και ιδίως στη στρατηγική για την ενεργειακή Ένωση του Φεβρουαρίου 2015, στην οποία αναγνωρίστηκε ως κρίσιμης σημασίας η μετάβαση σε ενεργειακά αποδοτικό τομέα των μεταφορών χωρίς ανθρακούχες εκπομπές⁷. Ακολούθησε η έγκριση συγκεκριμένων μέτρων που περιγράφονται στη στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών τον Ιούλιο του 2016: τα μέτρα αυτά έχουν πλέον τεθεί σε εφαρμογή⁸. Νωρίτερα κατά το τρέχον έτος, λόγω του εκτεταμένου μετασχηματισμού που επέρχεται στον τομέα των μεταφορών, η πρωτοβουλία «Η Ευρώπη σε κίνηση» περιείχε ατζέντα για μια κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους, που συνοδεύεται από μια πρώτη δέσμη προτάσεων⁹. Πιο πρόσφατα, η Επιτροπή παρουσίασε μια ανανεωμένη στρατηγική βιομηχανικής πολιτικής της ΕΕ με σκοπό να καταστεί δυνατόν στις ευρωπαϊκές βιομηχανίες να συνεχίσουν τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης και τη βιώσιμη ανάπτυξη σε αυτό το μεταβαλλόμενο και δύσκολο περιβάλλον¹⁰.

Η παρούσα δέσμη προτάσεων βάσει της πρωτοβουλίας «Η Ευρώπη σε κίνηση»¹¹ εστιάζεται στην παροχή συνδρομής στην ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία και στον τομέα της κινητικότητας να προετοιμαστούν για το μέλλον με τη διαμόρφωση ορθών όρων και κινήτρων, ώστε **η βιομηχανία να είναι ανταγωνιστική σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως επίσης να παράγει καινοτομία, ανάπτυξη και θέσεις απασχόλησης**. Ταυτόχρονα, στόχος των προτεινόμενων μέτρων είναι να διασφαλισθεί ότι η κινητικότητα θα είναι στο μέλλον **καθαρή, προσβάσιμη και οικονομικά προσιτή για όλους**, και ότι μπορεί να αποκατασταθεί

⁵ Όλες οι παραπομπές σε στοιχεία διατίθενται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής SWD (2017) 177.

⁶ Ο αριθμός των πρόωρων θανάτων στην ΕΕ λόγω της ρύπανσης από τις μεταφορές είναι σχεδόν τριπλάσιος των θανάτων από τροχαία ατυχήματα, ενώ εκατομμύρια ατόμων υποφέρουν σε όλη τους τη ζωή από ασθένειες του αναπνευστικού συστήματος και καρδιαγγειακές παθήσεις. <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>· http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

⁷ COM(2015) 80.

⁸ COM(2016) 501.

⁹ COM(2017) 283.

¹⁰ COM(2017) 479.

¹¹ Η παρούσα δέσμη μέτρων βασίζεται σε πολλούς άλλους στρατηγικούς άξονες δράσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, μεταξύ των οποίων είναι το επενδυτικό σχέδιο, η Ένωση Κεφαλαιαγορών, η ψηφιακή ενιαία αγορά, ο ευρωπαϊκός πυλώνας κοινωνικών δικαιωμάτων και η ατζέντα για νέες δεξιότητες, η δράση για το κλίμα και η κυκλική οικονομία.

η εμπιστοσύνη των καταναλωτών. Αυτό είναι ζωτικής σημασίας, μετά την κρίση εμπιστοσύνης που προκάλεσε η αυτοκινητοβιομηχανία λόγω των εκπομπών των πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων. Οι κανόνες πρέπει να είναι αυστηροί και να εφαρμόζονται ορθά, οι Ευρωπαίοι πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οικονομικά προσιτές λύσεις μεταφορών εναλλακτικές των οχημάτων που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα και οι επενδύσεις σε υποδομές εναλλακτικών καυσίμων πρέπει να είναι στοχευμένες και συντονισμένες αναλόγως.

Η παρούσα δέσμη θα καθορίσει σαφείς, ρεαλιστικούς και εφαρμόσιμους κανόνες για να διασφαλισθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των παραγόντων της βιομηχανίας που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη και να αυξηθεί η αξιοπιστία τους. Θα δώσει επίσης σαφή κατεύθυνση για την πορεία επίτευξης των συμφωνημένων δεσμεύσεων της ΕΕ στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και θα τονώσει τόσο την καινοτομία σε νέες τεχνολογίες και επιχειρηματικά μοντέλα, όσο και στην αποτελεσματικότερη χρήση όλων των τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων. Πέραν αυτού, τα μέτρα διευκόλυνσης που περιέχει η δέσμη θα βοηθήσουν να εξασφαλισθεί ομαλή μετάβαση και να καταστεί περισσότερο προβλέψιμη η μελλοντική πορεία. Οι καταναλωτές θα στραφούν όντως προς τα καθαρά οχήματα και άλλες λύσεις καθαρής κινητικότητας μόνον εάν διατίθενται υποδομές εναλλακτικών καυσίμων και εφόσον είναι σε θέση να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις σχετικά με το κόστος των διαφόρων τύπων καυσίμων και με το αντίστοιχο συνολικό κόστος της ιδιοκτησίας του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του. Τέλος, τα μέτρα έχουν επίσης ως στόχο να καταστούν προσβάσιμες νέες υπηρεσίες κινητικότητας σε όλους τους Ευρωπαίους και να δοθούν νέες προοπτικές για το μέλλον στους εργαζομένους, τις κοινότητες και τις συνιστώσες της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας, και σε άλλους που μπορούν να ζημιωθούν από αυτήν τη μετάβαση.

Νέα **πρότυπα CO₂** θα βοηθήσουν τους κατασκευαστές να ενστερνιστούν την καινοτομία και να προμηθεύουν την αγορά με οχήματα χαμηλών εκπομπών. Με την **οδηγία για τα καθαρά οχήματα** θα προωθηθούν λύσεις καθαρής κινητικότητας στις δημόσιες προσκλήσεις υποβολής προσφορών και, ως εκ τούτου, θα δημιουργηθεί σταθερή βάση για την τόνωση της ζήτησης και την περαιτέρω ανάπτυξη των λύσεων καθαρής κινητικότητας. Η δέσμη περιλαμβάνει επίσης μέτρα στήριξης των επενδύσεων για τη **διευρωπαϊκή εξάπλωση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων**, καθώς και κοινά πρότυπα. Προς το παρόν είναι υπό εκπόνηση μια **μέθοδος εύκολης σύγκρισης των τιμών των καυσίμων για τους καταναλωτές**. Η αναθεώρηση της **οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές**, με την οποία προωθείται η συνδυασμένη χρήση των διαφόρων τρόπων εμπορευματικών μεταφορών (π.χ. φορτηγά και τρένα) και της **οδηγίας για τις μεταφορές επιβατών με πούλμαν**, με την οποία θα τονωθεί η δημιουργία συνδέσεων με λεωφορεία για τις διαδρομές μεγάλων αποστάσεων σε όλη την Ευρώπη και θα προσφέρονται εναλλακτικές λύσεις στη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, θα συμβάλουν επίσης στην περαιτέρω μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές και της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Οι πρωτοβουλίες αυτές θα συμβάλουν επίσης στην ολοκληρωμένη βιομηχανική πολιτική της ΕΕ¹², ώστε τα οχήματα και άλλες μελλοντικές λύσεις κινητικότητας και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους να επινοηθούν και να παράγονται στην ΕΕ, με την **πρωτοβουλία για τις μπαταρίες** που είναι ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας εν προκειμένω. Οι πρωτοβουλίες αυτές επιδιώκεται να είναι οικονομικά αποδοτικές, τεχνολογικά ουδέτερες και χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς.

Η παρούσα δεύτερη δέσμη «Η Ευρώπη σε κίνηση» πραγματεύεται, ως εκ τούτου, **τρεις καίριες πολιτικές προτεραιότητες**:

¹² COM(2017) 479.

- την Ευρώπη που προστατεύει τον πλανήτη·
- την Ευρώπη που ισχυροποιεί τους πολίτες της·
- την Ευρώπη που υπερασπίζεται τη βιομηχανία και τους εργαζομένους της.

2. Η Ευρώπη που προστατεύει: ο καίριος ρόλος της ΕΕ στο πλαίσιο του Παρισιού και στον καθορισμό διεθνών προτύπων

Η πρόκληση της βιώσιμης κινητικότητας είναι παγκόσμιο πρόβλημα, κοινό σε όλο και περισσότερες χώρες και πόλεις στον κόσμο. Αυτό οδηγεί παγκοσμίως σε έντονη ζήτηση καθαρών προϊόντων, τεχνολογιών και επιχειρηματικών μοντέλων που υποστηρίζουν τη βιώσιμη κινητικότητα, η οποία προσφέρει τεράστια επιχειρηματική ευκαιρία για ανταγωνιστική βιομηχανία στην ΕΕ στον συγκεκριμένο τομέα.

Είναι κρίσιμο να προωθήσει η ΕΕ τη νέα γενιά προτύπων μείωσης των εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών. Αυτό θα δώσει σαφές μήνυμα στην αγορά και θα βοηθήσει την ΕΕ να διατηρήσει την πρωτοπορία της στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, ενώ παράλληλα θα ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και θα διασφαλισθεί ότι η Ευρώπη παραμένει ο παγκόσμιος φορέας καθορισμού προτύπων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η πρόταση για **νέα πρότυπα CO₂ για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά μετά το 2020** είναι, κατά συνέπεια, βασικό στοιχείο της παρούσας δέσμης. Τα πρότυπα αυτά θα βοηθήσουν τα κράτη μέλη να επιτύχουν τους στόχους τους για το κλίμα για το 2030 και θα καταστήσουν δυνατόν στις πόλεις να βελτιώσουν την ποιότητα διαβίωσης και υγείας των πολιτών τους¹³. Ο υπάρχων κανονισμός για το CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα εκτιμάται ότι συνέβαλε κατά 65 έως 85 % στη μείωση των καυσαερίων των αυτοκινήτων μετά την έκδοσή του το 2009¹⁴. Ταυτόχρονα, τα πρότυπα θα συνδέουν την υλοποίηση του πλαισίου του Παρισιού με την παγκόσμια εμπορική ατζέντα της Ευρώπης, διότι θα προσφέρουν στις βιομηχανίες μας ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, το οποίο θα τους καταστήσει δυνατόν να εξάγουν τα προϊόντα τους και να εισέλθουν σε αναδυόμενες αγορές, καθώς αυξάνεται παγκοσμίως η ζήτηση καθαρών οχημάτων. Η αναθεώρηση της **οδηγίας για τα καθαρά οχήματα** θα συντελέσει περαιτέρω στην τόνωση της ζήτησης αυτών των οχημάτων στην ΕΕ. Μια καλά ανεπτυγμένη αγορά και βιομηχανική βάση στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ουσιαστικής σημασίας για την ενίσχυση του εξαγωγικού δυναμικού μας.

Η προώθηση των πολυτροπικών μεταφορών και ο αποτελεσματικός συνδυασμός διαφορετικών μέσων μεταφοράς είναι επίσης καίριας σημασίας για τη μείωση των εκπομπών. Η αναθεώρηση της νομοθεσίας για τις **συνδυασμένες μεταφορές** θα τονώσει τη συνδυασμένη χρήση φορτηγών και σιδηρόδρομου, φορτηγίδων ή πλοίων για τη μεταφορά εμπορευμάτων, με τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους σε σύγκριση με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μόνον. Η μείωση του αριθμού φορτηγών στο οδικό δίκτυο θα έχει ως αποτέλεσμα μείωση των εκπομπών CO₂ και της ρύπανσης του αέρα από τις εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και μείωση της συμφόρησης και των τροχαίων ατυχημάτων¹⁵.

Η πρόταση επίσης της Επιτροπής για αναθεώρηση της οδηγίας **για τις μεταφορές επιβατών με πούλμαν** θα βελτιώσει την κινητικότητα των πολιτών με την προώθηση της δημιουργίας

¹³ COM(2016) 482.

¹⁴ Ricardo-AEA and TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

¹⁵ COM(2017) 648.

συνδέσεων με γραμμές λεωφορείων, οι οποίες θα προσφέρουν εναλλακτικές λύσεις στη χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων και θα αυξήσουν τη χρήση βιώσιμων συγκοινωνιών¹⁶. Οι μεταφορές αυτές θα αποφέρουν επίσης οικονομικά και κοινωνικά οφέλη, διότι θα ανταποκρίνονται περισσότερο στις ανάγκες των καταναλωτών και θα προσφέρουν πραγματικές επιλογές για τα άτομα με χαμηλότερα εισοδήματα.

Οι εν λόγω νομοθετικές προτάσεις θα υποστηριχθούν και θα ενισχυθούν από το ευρύ φάσμα υποστηρικτικών μέτρων που προβλέπονται στην παρούσα δέσμη.

3. Η Ευρώπη που ισχυροποιεί: κανέναν καταναλωτή στη δεύτερη θέση και καμία περιφέρεια πίσω

Η ελευθερία των πολιτών να κυκλοφορούν απρόσκοπτα σε όλη την επικράτεια της Ένωσης αποτελεί μείζον επίτευγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έδωσε τη δυνατότητα στους πολίτες να ταξιδεύουν εύκολα μεταξύ των κρατών μελών, είτε για επαγγελματικούς λόγους είτε για αναψυχή. Η ΕΕ έχει καθήκον προς τους πολίτες της να διευκολύνει και να καταστήσει ευκολότερη την ελεύθερη κυκλοφορία ανεξαρτήτως συνόρων. Οι μεταφορές θα συνεχίσουν να αυξάνονται, αλλά πρέπει να αναπτυχθούν με βιώσιμο τρόπο¹⁷. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση που βιώνεται καθημερινά και η κρίση που δημιουργήθηκε λόγω των εκπομπών των πετρελαιοκίνητων οχημάτων προκάλεσαν δικαιολογημένα την απαίτηση να συμβάλουν οι οδικές μεταφορές στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και της υγείας. Η απαίτηση αυτή οδήγησε σε ορισμένες περιπτώσεις στη λήψη μέτρων πολιτικής σε τοπικό επίπεδο για να αποθαρρυνθεί η χρήση του αυτοκινήτου στις αστικές περιοχές, τα οποία έχουν ήδη αρχίσει να επηρεάζουν τις επιλογές μετακίνησης των καταναλωτών.

Την επαύριο της πανωλεθρίας λόγω των πετρελαιοκίνητων οχημάτων και της σοβαρής κρίσης όσον αφορά την εμπιστοσύνη των καταναλωτών που ακολούθησε, η Επιτροπή ανέλαβε αμέσως δράση για να εξασφαλισθεί καλύτερη έκβαση για τους καταναλωτές και να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη στην προσέγγιση της ΕΕ. Θέτουμε σε ισχύ ένα **αυστηρό πλαίσιο δοκιμών για την έγκριση τύπου** με βάση νέες διαδικασίες δοκιμών που θα διασφαλίζουν αποτελεσματική συμμόρφωση με τους κανόνες¹⁸. Το πλαίσιο αυτό θα προβλέπει επίσης σταθερή βάση για την εφαρμογή νέων προτύπων εκπομπών CO₂ μετά το 2020.

Πρέπει επίσης να δοθεί προσοχή στη διευκόλυνση της **πρόσβασης των καταναλωτών σε προσιτές** νέες και καθαρότερες μορφές κινητικότητας και να διασφαλισθούν για όλους τα οφέλη αυτών των νέων υπηρεσιών κινητικότητας και η ομοιόμορφη κατανομή τους σε ολόκληρη την Ένωση. Με τις νέες τεχνολογίες και την καινοτομία, καθώς και με τα συνεργατικά επιχειρηματικά μοντέλα το σύστημα κινητικότητάς μας γίνεται πιο βιώσιμο. Ωστόσο, θα πρέπει να αποφύγουμε τη δημιουργία ψηφιακού χάσματος, το οποίο θα προκαλέσει νέες ανισότητες ή θα στερήσει ορισμένες περιφέρειες ή περιοχές από τα οφέλη αυτών των καινοτομιών.

Οι λύσεις χαμηλών και μηδενικών εκπομπών δεν θα αποτελέσουν διαδεδομένη πραγματικότητα στους δρόμους της Ευρώπης χωρίς την ύπαρξη **επαρκούς υποδομής**

¹⁶ COM(2017) 647.

¹⁷ COM(2016) 501.

¹⁸ COM(2016) 031. Πέραν αυτού, εισάχθηκαν σε επίπεδο ΕΕ νέες διαδικασίες δοκιμών για τις εκπομπές των αυτοκινήτων τόσο σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης όσο και σε συνθήκες εργαστηρίου, αυτές δε οι νέες δοκιμές εφαρμόζονται στους νέους τύπους οχημάτων από τον Σεπτέμβριο του 2017.

εναλλακτικών καυσίμων. Η βιομηχανία αναγγέλλει τώρα σημαντικές επενδύσεις, ιδίως στην παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων. Η ύπαρξη επαρκούς υποδομής θα είναι ζωτικής σημασίας για να στραφούν οι καταναλωτές σε αξιόπιστες λύσεις αντί των οχημάτων συμβατικών καυσίμων. Η περίοδος 2020-2025 θα είναι κρίσιμης σημασίας στην Ευρώπη, καθώς οι τρέχουσες προβλέψεις δείχνουν ότι τα οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών θα αποτελούν έως και το 7 % του ευρωπαϊκού στόλου το 2025¹⁹. Θα χρειασθεί να κινητοποιηθούν γρήγορα επενδύσεις ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να καταστεί η έλλειψη υποδομών σημείο συμφόρησης του αύριο.

Η ΕΕ διαθέτει ήδη σαφές πλαίσιο πολιτικής για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, σύμφωνα με το οποίο τα κράτη μέλη έχουν πρωταρχικό ρόλο στη φάση εξάπλωσής τους στο έδαφός τους²⁰. Ωστόσο, **η φιλοδοξία των εθνικών στρατηγικών πολιτικής δεν κυμαίνεται σε επαρκές επίπεδο για να καλυφθεί η μελλοντική ζήτηση.** Επιπλέον, είναι σημαντικό να είναι διαλειτουργικές οι υποδομές και οι υπηρεσίες ανεξαρτήτως συνόρων. Οι καταναλωτές θα πρέπει να ζουν την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών ως κινητικότητα χωρίς προβλήματα²¹. Οι δημόσιες αρχές και οι παράγοντες της αγοράς πρέπει να εξασφαλίσουν διαλειτουργικές υπηρεσίες υποδομών.

Η εξάπλωση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων πρέπει να επιταχυνθεί και να καλυφθούν τα κενά²². Εδώ είναι ακριβώς που η ΕΕ μπορεί και πρέπει να κάνει τη διαφορά. Η χρηματοδοτική στήριξη της ΕΕ θα είναι ζωτικής σημασίας για να καλυφθούν εν μέρει οι χρηματοδοτικές ανάγκες σε πεδία όπου εξακολουθούν να υπάρχουν ανεπάρκειες της αγοράς σε επενδύσεις, όπως είναι το κεντρικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Η εν λόγω δημόσια στήριξη πρέπει να θεωρηθεί ως τρόπος μόχλευσης σημαντικών ιδιωτικών επενδύσεων, μεταξύ άλλων με νέες μεθόδους χρηματοδότησης, όπως ο συνδυασμός επιχορηγήσεων και δανείων που προωθείται από το σχέδιο επενδύσεων για την Ευρώπη²³. Η δέσμη μέτρων περιλαμβάνει **σχέδιο δράσης για την τόνωση των επενδύσεων σε υποδομές εναλλακτικών καυσίμων** και την ανάπτυξη δικτύου σταθμών ταχείας και διαλειτουργικής επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού σε καύσιμα σε όλη την Ένωση²⁴.

Η Επιτροπή αυξάνει τη χρηματοδοτική στήριξη με σκοπό τη μόχλευση των δημοσίων και των ιδιωτικών επενδύσεων στην κατασκευή υποδομών εναλλακτικών καυσίμων· ποσό έως 800 εκατ. EUR διατίθενται προς τον σκοπό αυτό²⁵. Το ποσό αυτό θα συνδυασθεί με τα σημαντικά

¹⁹ SWD(2017) 650.

²⁰ Οδηγία 2014/94.

²¹ «Οραματίζομαι (...) ο οδηγός να είναι σε θέση να φορτίζει το ηλεκτρικό του αυτοκίνητο στον αυτοκινητόδρομο όπως βάζει σήμερα βενζίνη», ομιλία του Προέδρου Juncker στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τον Νοέμβριο του 2014.

²² Χρειάζονται 1,5 δισ. EUR έως το 2025 μόνο για τον εξοπλισμό των διαδρόμων του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου με βασική υποδομή για όλα τα εναλλακτικά καύσιμα. Οι επενδυτικές ανάγκες είναι σημαντικά υψηλότερες εάν ληφθεί υπόψη όλο το δίκτυο μεταφορών.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan_en

²⁴ COM(2017) 652.

²⁵ Η Επιτροπή διαθέτει σήμερα 350 εκατ. EUR από τον προϋπολογισμό του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» για τις μεταφορές, ποσό το οποίο θα μπορούσε να αποφέρει συνολικές επενδύσεις ύψους μέχρι και 1,7 δισ. EUR από, μεταξύ άλλων, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και δημόσιες και ιδιωτικές τράπεζες βάσει πρόσκλησης «ανάμειξης» του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη». Ποσό έως 450 εκατ. EUR θα διατεθεί από μη εκταμιευθέντα έσοδα του προγράμματος NER300 μέσω του χρεωστικού μέσου του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη», το οποίο διαχειρίζεται η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Περισσότερες πληροφορίες στη διεύθυνση: https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300_en

κονδύλια που διατίθεται ήδη στο συγκεκριμένο πεδίο βάσει του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» και των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων²⁶. Η πολιτική συνοχής μπορεί να υποστηρίξει την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, για όλους τους τρόπους μεταφοράς και όλα τα καύσιμα, όπως οι σταθμοί επαναφόρτισης σε μεμονωμένες πόλεις, καθώς και στις μικρές κοινότητες, όπως όμως μπορεί επίσης να συνεισφέρει στη χρηματοδότηση της προμήθειας οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων, π.χ. καθαρών αστικών λεωφορείων²⁷.

Η στενή συνεργασία και ο συντονισμός μεταξύ της Επιτροπής, των κρατών μελών και τοπικών αρχών είναι απαραίτητοι για να διασφαλιστεί η κάλυψη τυχόν κενών και ότι δεν θα μείνουν «επί ξύλου κρεμάμενοι» οι καταναλωτές και τα καθαρά τους αυτοκίνητα. Οι οδηγοί πρέπει να ξέρουν ότι μπορούν να οδηγούν σε ολόκληρη την ΕΕ και να επαναφορτίζουν τα αυτοκίνητά τους με ευκολία όταν και όποτε χρειάζεται. **Καμία περιοχή της ΕΕ και κανένας καταναλωτής δεν πρέπει να μείνει πίσω.**

Η παρούσα δέσμη υποστηρίζει τα κράτη μέλη, τις περιφέρειες και τις πόλεις να αυξήσουν τις καθαρές μεταφορές που προσφέρουν στους πολίτες. Η προσπάθεια αυτή ενισχύεται από την περαιτέρω συμβολή των δημόσιων συμβάσεων στη διείσδυση των καθαρών οχημάτων στην αγορά με την **προώθηση των καθαρών οχημάτων στους διαγωνισμούς δημοσίων συμβάσεων**²⁸. Οι πόλεις διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην εφαρμογή της συμφωνίας του Παρισιού, ιδίως με τις πολιτικές τους για καθαρή κινητικότητα. Στην τελετή του Συμφώνου των Δημάρχων τον Φεβρουάριο του 2018 θα συγκεντρωθούν περισσότεροι από 700 Ευρωπαίοι δήμαρχοι για να τονωθεί περαιτέρω η εν λόγω δράση σε τοπικό επίπεδο.

Πέραν αυτού η δέσμη μέτρων θα συμπληρωθεί από τις συνεχιζόμενες προσπάθειες βελτίωσης της ικανότητας των καταναλωτών να κάνουν πιο εμπεριστατωμένες επιλογές κατά την αγορά ή τη χρήση ενός οχήματος, καθώς προβλέπεται μια **μεθοδολογία για τη σύγκριση του κόστους των διαφόρων τύπων διαθέσιμων καυσίμων**, με την οποία αναδεικνύονται τα οφέλη της μετάβασης σε λύσεις καθαρότερης κινητικότητας. Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή εκπονεί μαζί με τα κράτη μέλη μια ευρωπαϊκή **μεθοδολογία σύγκρισης των τιμών των καυσίμων** και έχει θέσει ήδη στη διάθεση των καταναλωτών ένα **εργαλείο οικολογικής οδήγησης**, το οποίο τους επιτρέπει να συγκρίνουν τις επιπτώσεις των διαφόρων τεχνολογιών στην κατανάλωση καυσίμου και στις εκπομπές CO₂²⁹.

Η «Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για καθαρές μεταφορές» που δρομολόγησαν η Επιτροπή και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων με σκοπό τη χρηματοδότηση έργων στις καθαρές μεταφορές, η οποία εστιάζεται στις συγκοινωνίες, με αξιοποίηση της χρηματοδότησης από τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» και/ή το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων. Στο πλαίσιο του **Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης**, από το οποίο διατίθεται ποσό της τάξης των 35 δισ. EUR για τη στήριξη ενεργειακά αποδοτικού τομέα των μεταφορών χωρίς ανθρακούχες εκπομπές, ποσό ύψους 12,4 δισ. EUR προορίζεται για καθαρές αστικές συγκοινωνίες. Μέσω της ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας (INTERREG), ιδίως, η εξάπλωση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων με συνεκτικό τρόπο μπορεί να εξασφαλιστεί σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Αρκετά κράτη μέλη

²⁶ Έχει προγραμματιστεί ποσό ύψους περίπου 70 δισ. EUR από το Ταμείο Συνοχής και τα Ευρωπαϊκά Περιφερειακά και Διαρθρωτικά Ταμεία για να καταστεί το σύστημα μεταφορών της ΕΕ πιο αποτελεσματικό, πιο φιλικό προς το περιβάλλον και μικρότερης έντασης άνθρακα.

²⁷ Οι εξόχως απόκεντρες περιοχές θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως σημεία δοκιμής των λύσεων καθαρής και εναλλακτικής ενέργειας. Βλ. COM(2017) 623.

²⁸ COM(2017) 653.

²⁹ <https://green-driving.jrc.ec.europa.eu/>

έχουν ήδη αξιοποιήσει την ευκαιρία να προγραμματίσουν την εξάπλωση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων ή την αγορά καθαρού τροχαίου υλικού για τις συγκοινωνίες (π.χ. ηλεκτρικά λεωφορεία). Παραδείγματος χάρη, στην Τσεχική Δημοκρατία με το πρόγραμμα μεταφορών υποστηρίζεται (με περίπου 30 εκατ. EUR) η εξάπλωση σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η αγορά ηλεκτρικών λεωφορείων με τη στήριξη των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων προβλέπεται σε αρκετά κράτη μέλη, μεταξύ των οποίων η Πολωνία, η Σλοβακία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Σλοβενία και η Ισπανία.

4. Η Ευρώπη που υπερασπίζεται: προώθηση της βιομηχανικής ανταγωνιστικότητας της ΕΕ με σκοπό την τόνωση της απασχόλησης, της ανάπτυξης και των επενδύσεων

Η αντιμετώπιση της ενεργειακής και κλιματικής πρόκλησης είναι μια σημαντική ευκαιρία για τη βιομηχανία της ΕΕ να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της και να ενισχύσει με την καινοτομία την ηγετική της θέση σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι κύριοι εμπορικοί εταίροι μας κινούνται ήδη προς αυτή την κατεύθυνση, με την Κίνα να θέτει φιλόδοξους στόχους για την παραγωγή και την εισαγωγή το 2019 και το 2020 καθαρών οχημάτων (δηλ. ηλεκτρικών οχημάτων και οχημάτων με κυψέλες καυσίμου), στόχοι που αντιστοιχούν σε περίπου 5 % όλων των νέων πωλήσεων το 2019. Το αυτοκίνητο επινοήθηκε στην Ευρώπη και η Ευρώπη πρέπει να ηγηθεί στην εκ νέου επινοήσή του.

Περισσότερο από ποτέ, η βιομηχανία της ΕΕ εν γένει και οι τομείς της αυτοκινητοβιομηχανίας και της κινητικότητας ειδικότερα υπόκεινται σε μείζονες μετασχηματισμούς της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας, των προσφερόμενων προϊόντων τους και των διεργασιών τους. Η μείωση των εκπομπών, η καινοτομία στον τομέα των ηλεκτρικών συστημάτων κίνησης και τα οχήματα αυτόνομης οδήγησης και τα συνδεδεμένα οχήματα αποτελούν τις μεγαλύτερες εξελίξεις τους, ενώ η ψηφιοποίηση και η αυτοματοποίηση μετασχηματίζουν επίσης εκ βάθρων τις παραδοσιακές μεθόδους παραγωγής. Οι αξιακές αλυσίδες στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των συστατικών στοιχείων, μεταβάλλονται ραγδαία και εισέρχονται στην αγορά νέοι συντελεστές. Ταυτόχρονα, η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία έχει πλέον το μείζον καθήκον να ανακτήσει την εμπιστοσύνη των καταναλωτών.

Η αυτοκινητοβιομηχανία έχει ζωτική σημασία για την ευημερία της Ευρώπης, διότι δίνει δουλειά σε 12 εκατ. άτομα στην παραγωγή, την πώληση, τη συντήρηση και τις μεταφορές και αντιπροσωπεύει το 4 % του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της ΕΕ. Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ συγκαταλέγεται μεταξύ των μεγαλύτερων κατασκευαστών μηχανοκίνητων οχημάτων στον κόσμο. Αντιπροσωπεύει τον μεγαλύτερο ιδιωτικό παράγοντα της Ευρώπης που συμβάλλει στην έρευνα και την καινοτομία, με επενδύσεις άνω των 50 δισ. EUR ετησίως³⁰.

Φιλοδοξία μας είναι να καταστεί μακροπρόθεσμα η βιομηχανία της ΕΕ ισχυρότερη και πιο ανταγωνιστική. **Η καινοτομία, η ψηφιοποίηση και η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι το κλειδί για να διατηρήσει στο μέλλον η Ευρώπη την πρωτοπορία στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας.** Πρόκειται για κεντρικό πυλώνα της ευρύτερης βιομηχανικής πολιτικής της ΕΕ³¹.

Αυτοί οι εν εξελίξει μετασχηματισμοί στη βιομηχανία ασκούν επίσης σημαντική πίεση στο εργατικό δυναμικό να προσαρμοστεί· ως εκ τούτου, πρέπει να συνοδευθούν από μέτρα που

³⁰ Βλ. έκθεση GEAR2030: http://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_en

³¹ COM(2017) 479.

θα εξασφαλίζουν ομαλή μετάβαση και αύξηση της ανθεκτικότητας, ώστε **οι πολίτες και οι τοπικές αρχές να είναι σε θέση να εκμεταλλευτούν τις νέες ευκαιρίες**. Τα μέτρα αυτά πρέπει να έχουν ως αντικείμενο νέες απαιτήσεις εργασίας, να υποστηρίζουν τη διά βίου μάθηση και να στηρίζουν τους εργαζόμενους στη μετάβασή τους σε άλλη θέση εργασίας με ενεργό βοήθεια σε εκείνους των πληττόμενων κλάδων οι οποίοι ενδέχεται να χρειαστεί να εγκαταλείψουν τον τομέα και να επανεκπαιδευθούν και να βρουν νέες θέσεις εργασίας. Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως εργοδότες, εκπρόσωποι των εργαζομένων και πάροχοι εκπαίδευσης και κατάρτισης, υποστηρίζει την ανθεκτικότητα και την ανταγωνιστικότητα των αγορών εργασίας, αντιμετωπίζει τα χάσματα και τις αναντιστοιχίες στις δεξιότητες και υποστηρίζει την ανάπτυξη νέων δεξιοτήτων με τη μάθηση στο εξωτερικό. Στις κύριες πρωτοβουλίες συγκαταλέγεται το θεματολόγιο της ΕΕ για τις δεξιότητες³² και το σχέδιο στρατηγικής για την τομεακή συνεργασία στον τομέα των δεξιοτήτων³³, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το πρόγραμμα Erasmus+³⁴. Η Επιτροπή καθόρισε επίσης τρόπους για να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό καινοτομίας της Ευρώπης μέσω της «έξυπνης εξειδίκευσης» σε περιφερειακό επίπεδο, μεταξύ άλλων, με τη δημιουργία κοινωνικής ανθεκτικότητας στις κοινότητες μέσω της δημιουργίας οικονομικής δραστηριότητας και θέσεων απασχόλησης, ενώ παράλληλα, παρέχει στήριξη στις περιφέρειες που βρίσκονται σε μεταβατικό στάδιο³⁵. Εργαλεία για τη βιομηχανία και τους φορείς εκπαίδευσης και κατάρτισης θα αναπτυχθούν και για την υποστήριξη της συλλογής πληροφοριών και της πρόβλεψης δεξιοτήτων³⁶.

Η νομοθεσία της ΕΕ πρέπει να προβλέπει κατάλληλα κίνητρα ώστε η βιομηχανία να κινηθεί σε πορεία απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, και να διατηρήσει την τεχνολογική και βιομηχανική πρωτοπορία σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό σημαίνει ότι οι επενδύσεις στην απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές πρέπει να πραγματοποιηθούν εκ παραλλήλου με τις επενδύσεις στην ψηφιοποίηση και την αυτοματοποίηση, ώστε η Ευρώπη να μπορέσει να ηγηθεί και σε αυτόν τον σημαντικό τεχνολογικό αγώνα. Παρά την αναμενόμενη ταχεία αύξηση των καθαρών, ιδίως των ηλεκτρικών οχημάτων, προβλέπεται ότι το 2030 αν δεν χαραχθούν νέες πολιτικές, περίπου το 90 % των αυτοκινήτων στους δρόμους της Ευρώπης θα εξακολουθήσουν να κινούνται μόνο με κινητήρα εσωτερικής καύσης³⁷. Για την ισόρροπη και βιώσιμη διαδικασία μετασχηματισμού απαιτούνται συνεχείς επενδύσεις για την αύξηση της απόδοσης των καυσίμων των οχημάτων και για την επιτυχή εμπορία οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Αυτή η ισόρροπη προσέγγιση αφήνει περιθώρια για συνεχείς βελτιώσεις της απόδοσης των κινητήρων εσωτερικής καύσης και θα δώσει τον απαραίτητο χρόνο για την κατασκευή υποδομών και για τη διείσδυση καθαρών οχημάτων καλύτερων επιδόσεων στην αγορά σε προσιτές τιμές για όλους τους Ευρωπαίους³⁸.

Η πρόταση της Επιτροπής για τα **πρότυπα εκπομπών CO₂ από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά** μετά το 2020 περιλαμβάνει, συνεπώς, φιλόδοξους πλην όμως ρεαλιστικούς στόχους μείωσης των εκπομπών για το 2025 και το 2030. Εισάγει επίσης ένα ευέλικτο

³² COM(2016) 381.

³³ Το σχέδιο στρατηγικής εφαρμόζεται πειραματικά σε έξι τομείς, μεταξύ των οποίων είναι και ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&intPageId=4320&langId=en>

³⁴ http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node_el

³⁵ COM(2017) 376.

³⁶ <http://skillspanorama.cedefop.europa.eu/en>

³⁷ SWD(2017) 650.

³⁸ «Έως το 2024 το μέσο 4ετές κόστος χρήσης ενός ηλεκτρικού οχήματος θα φθάσει το αντίστοιχο κόστος ενός βενζινοκίνητου αυτοκινήτου.» Βλ. μελέτη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Καταναλωτών (BEUC): http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-122_low_carbon_cars_in_the_2020s-brochure.pdf

σύστημα αναγνώρισης με βάση αναφοράς το ποσοστό των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, αντί να επιβάλλει κάποια συγκεκριμένη τεχνολογία με σταθερές ποσοστώσεις. Δίνει σαφές και ηχηρό μήνυμα στους επενδυτές στον τομέα των εναλλακτικών συστημάτων κίνησης και υποδομών καυσίμων, με την πρόθεση να δοθούν σαφή κίνητρα στους πρωτοπόρους να επενδύσουν περισσότερο σε τεχνολογίες χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Η ενδιάμεση επανεξέταση της νομοθεσίας θα επιτρέψει στην Επιτροπή να αξιολογήσει την αποτελεσματικότητα της νομοθεσίας και, εφόσον ενδείκνυται, να προτείνει τροποποιήσεις.

Η Επιτροπή κρίνει σημαντικό **να διατηρηθεί ένας ουδέτερος από τεχνολογική άποψη ορισμός των οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών**, με σκοπό να δοθούν κίνητρα για τη διείσδυση των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών στην αγορά, διότι αυτά έχουν τις μεγαλύτερες δυνατότητες μείωσης των εκπομπών CO₂, αλλά και επειδή προσφέρουν παράλληλα πολύ σημαντικά οφέλη για καθαρό αέρα. Η προσέγγιση αυτή θα επιτρέψει ρυθμιστική σταθερότητα για την βιομηχανία, διότι θα της δώσει επαρκή χρόνο προγραμματισμού, ενώ παράλληλα θα επιταχύνει την αύξηση των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά της ΕΕ προς όφελος των Ευρωπαίων καταναλωτών και της ποιότητας διαβίωσης των πολιτών λόγω της καθαρότερης ατμόσφαιρας στις πόλεις μας.

Τα συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα οχήματα έχουν σημαντικό δυναμικό μείωσης της συμφόρησης, των ανθρακούχων εκπομπών, της ρύπανση του αέρα και του αριθμού θανάτων στους δρόμους μας. Τα οχήματα αυτά εισέρχονται ήδη στην αγορά της ΕΕ και αποτελούν περαιτέρω προκλήσεις και ευκαιρίες για την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας. Για να αξιοποιηθούν πλήρως τα οφέλη της ευρείας κλίμακας διασυννοριακής δοκιμής και των προγραμμάτων έρευνας και χρηματοδότησης τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και κρατών μελών, πρέπει να εξασφαλίσουμε ότι η διασυννοριακή και πανευρωπαϊκή εξάπλωση και υιοθέτηση της τεχνολογίας αυτής πραγματοποιείται με συνεκτικό και καλά συντονισμένο τρόπο. Πέραν της υποστήριξης της έρευνας και της καινοτομίας στο συγκεκριμένο πεδίο, η Επιτροπή συνεχίζει τις εργασίες της σε όλα τα συναφή θέματα πολιτικής και ρύθμισης, μεταξύ άλλων λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις της ομάδας υψηλού επιπέδου GEAR 2030³⁹.

Η ευρείας κλίμακας ηλεκτροκίνηση σε ολόκληρη την Ευρώπη σημαίνει ότι θα αυξηθεί σημαντικά ο απαιτούμενος αριθμός **μπαταριών** εντός της ΕΕ. Πράγματι, οι μπαταρίες βρίσκονται στο επίκεντρο αυτής της νέας βιομηχανικής επανάστασης και είναι ο κύριος παράγοντας για τη μετάβαση στην καθαρή κινητικότητα. Η ανάπτυξη και παραγωγή τους διαδραματίζουν στρατηγικό ρόλο στην επιτελούμενη μετάβαση σε καθαρές μορφές κινητικότητας και καθαρά ενεργειακά συστήματα.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις στην παγκόσμια αγορά η ζήτηση μπαταριών ιόντων λιθίου θα φθάσει τα 210 - 535 GWh έως το 2025, σε σύγκριση με τα 78 GWh σήμερα. Σύμφωνα με τις προβλέψεις στην αγορά της Ευρώπης η ζήτηση κυμαίνεται από 37 έως 117 GWh το 2025, ενώ σήμερα είναι κάτω των 10 GWh⁴⁰.

Η πρόταση σχετικά με τα πρότυπα CO₂ για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και για το σύστημα αναγνώρισης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, θα επιφέρει την απαιτούμενη σαφήνεια και προβλεψιμότητα όσον αφορά τον ρυθμό εξάπλωσης στην ΕΕ μέχρι το 2030 και ταυτόχρονα θα διευκολύνει την πρόσβαση των καταναλωτών σε οικονομικά προσιτές και καθαρότερες μορφές κινητικότητας. Οι εξαγγελίες των

³⁹ Βλ. επίσης έκθεση GEAR2030.

⁴⁰ JRC Science for Policy Support, EU competitiveness in Advanced Li-ion Batteries for E-mobility and Stationary Storage Applications – Opportunities and Actions, Σεπτέμβριος 2017.

κατασκευαστών αυτοκινήτων όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα και το επίπεδο φιλοδοξίας διεξόδου των νέων ηλεκτροκίνητων μοντέλων στην αγορά τα επόμενα έτη επιβεβαιώνουν την αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης μπαταριών. Από βιομηχανική άποψη, η αύξηση της ζήτησης θα απαιτήσει σημαντικές επενδύσεις στην αξιακή αλυσίδα των μπαταριών από σήμερα μέχρι το 2025, καθώς και μαζική αύξηση της παραγωγής στοιχείων μπαταρίας. Ως εκ τούτου, έχουμε μπροστά μας μια σαφή ευκαιρία στην Ευρώπη να προσελκύσουμε επενδύσεις στην αξιακή αλυσίδα της ΕΕ.

Κατά συνέπεια, η Ευρώπη χρειάζεται να λάβει επείγοντως αποφασιστικά μέτρα για τη **δημιουργία πλήρους αξιακής αλυσίδας για την ανάπτυξη και την κατασκευή προηγμένων μπαταριών στην ΕΕ**. Αυτό θα πρέπει να ισχύσει σε όλα τα στάδια του κύκλου ζωής των μπαταριών, καθώς και στην εκ νέου χρήση ή την ανακύκλωση, όπως και στην αύξηση της αποδοτικότητας της χρήσης πόρων και πρώτων υλών. Θα έχει επίσης ζωτική σημασία **να περάσουμε γρήγορα από την έρευνα στη δοκιμή και την επίδειξη κατασκευής στοιχείων μπαταρίας προηγμένης τεχνολογίας**. Οι ευρωπαϊκές εταιρείες έχουν την εμπειρογνώση και την ικανότητα να καταστήσουν την Ευρώπη πρωτοπόρο ήπειρο στην ηλεκτροκίνηση και τις μπαταρίες νέας γενεάς. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη δημιουργία πανευρωπαϊκού και διατομεακού οικοσυστήματος μπαταριών, ικανού να μεθερμηνεύσει το τεχνολογικό προβάδισμα σε ανταγωνιστική παραγωγή στην Ευρώπη συστημάτων μπαταριών υψηλών επιδόσεων με βάση τις ανάγκες των πελατών.

Λόγω του ύψους και του επείγοντος των επενδύσεων που απαιτούνται αυτό δεν μπορεί να γίνει αποσπασματικά. Απαιτείται **πανευρωπαϊκή προσέγγιση**. Με βάση το ταχέως μεταβαλλόμενο παγκόσμιο τοπίο του ανταγωνισμού, η προσέγγιση αυτή δεν θα πρέπει να εστιασθεί σε ένα και μόνον έργο ή σε μία και μόνον τεχνολογία, αλλά να στοχεύσει στην προώθηση και τον συντονισμό έργων βιομηχανικής προέλευσης σε όλη την αλυσίδα εφοδιασμού με μπαταρίες σε κοινές πρωτοβουλίες για τη συγκέντρωση εμπειρογνώσεως και χρηματοδοτικών πόρων σε αυτό το συγκεκριμένο πεδίο. Κάθε ευρωπαϊκή στρατηγική για τις μπαταρίες πρέπει να αφορά πολύ περισσότερα από τις μπαταρίες οχημάτων, λόγω της ευρείας προέκτασης σε ολόκληρα τα ευρωπαϊκά συστήματα κινητικότητας και ενέργειας, ακόμη και πέραν αυτών, δεδομένων των σαφών επιπτώσεων στη βιομηχανική πολιτική και τις στρατηγικές κυκλικής οικονομίας της ΕΕ, καθώς και στις οικονομικές εταιρικές σχέσεις με τρίτες χώρες, και ιδίως με την Αφρική όσον αφορά τις πρώτες ύλες⁴¹.

Για να δοθεί το έναυσμα για συγκεκριμένα έργα, η Επιτροπή θα διαθέσει 200 εκατ. EUR απευθείας στην έρευνα και την καινοτομία στο πεδίο των μπαταριών βάσει του προγράμματος «Ορίζων 2020» (πρόγραμμα εργασιών 2018-2020), επιπλέον των 150 εκατ. EUR που έχουν ήδη διατεθεί. Πέραν αυτού, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων, καθώς και ειδικά προσαρμοσμένα χρηματοπιστωτικά μέσα όπως τα ενεργειακά έργα επίδειξης InnovFin, μπορούν να προσφέρουν ελκυστικούς όρους χρηματοδότησης για βιομηχανικά έργα από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων⁴².

Η Επιτροπή εργάζεται σε στενή συνεργασία με πρωτοπόρα ενδιαφερόμενα μέρη της βιομηχανίας της ΕΕ, καθώς και με τα κράτη μέλη⁴³ και θα επανέλθει σε αυτά τα θέματα στις «Ημέρες Βιομηχανίας» τον Φεβρουάριο του 2018. Η βιομηχανία και η κοινότητα καινοτομίας της ΕΕ θα δώσουν ώθηση στην εν λόγω διαδικασία, σε στενή συνεργασία με την

⁴¹ COM(2014) 297.

⁴² <http://www.eib.org/products/blending/innovfin/products/energy-demo-projects.htm>

⁴³ Συνεδρίαση υψηλού επιπέδου για την ανάπτυξη και την παραγωγή μπαταριών στην Ευρώπη, 11 Οκτωβρίου 2017, http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-17-3861_en.htm

Επιτροπή, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη για να δημιουργηθεί μια αλυσίδα ανταγωνιστικής και αποδοτικής ανάπτυξης και παραγωγής, να κατακτηθούν ευμεγέθεις αγορές και να τονωθούν η απασχόληση, η ανάπτυξη και οι επενδύσεις σε όλη την Ευρώπη. Επιπλέον, η Επιτροπή έχει στη διάθεσή της διάφορα μέσα για να διευκολύνει τις από κοινού επενδύσεις και τη συνεργασία μεταξύ φορέων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα, καθώς και ένα καλά καθορισμένο πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις για την υποστήριξη τέτοιων δράσεων⁴⁴.

Η ΕΕ έχει μεγάλο χαρτοφυλάκιο μέσων, τα οποία μπορούν να διοχετευθούν για την ανάπτυξη μπαταριών. Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονται το **Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων**, το **Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης** (με 44 δισ. EUR δυνητικά διαθέσιμα για, μεταξύ άλλων, την έρευνα και την καινοτομία στις μπαταρίες σύμφωνα με τις στρατηγικές έξυπνης εξειδίκευσης που αναπτύσσονται στις περιφέρειες της ΕΕ, και 35 δισ. EUR για ενεργειακά αποδοτικές μεταφορές χωρίς ανθρακούχες εκπομπές), και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα διαθέσει 200 εκατ. EUR απευθείας στον τομέα της έρευνας και της καινοτομίας στο πλαίσιο του προγράμματος «**Ορίζων 2020**» (2018-2020), επιπλέον των 150 εκατ. EUR που έχουν ήδη χορηγηθεί.

5. Συμπεράσματα

Με τη δεύτερη δέσμη προτάσεων στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «Η Ευρώπη σε κίνηση» επιδιώκεται να εξασφαλισθεί η ανάπτυξη, η παραγωγή και η προσφορά στην Ευρώπη κατά το δυνατόν καλύτερων λύσεων κινητικότητας, εξοπλισμού και οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, διασυνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας και ότι έχουμε την πλέον σύγχρονη υποστηρικτική υποδομή. Ταυτόχρονα, η δέσμη συμβάλλει σε καθαρότερο περιβάλλον για τους πολίτες και στη βελτίωση της ποιότητας διαβίωσης, κυρίως με τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στις πόλεις και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Τα μέτρα που προτείνονται στην παρούσα δέσμη θα συμβάλουν επίσης στην αποκατάσταση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών.

Η παρούσα δέσμη μέτρων περιλαμβάνει ένα συνδυασμό μέτρων για την προσφορά και τη ζήτηση, με σκοπό να κινηθεί η Ευρώπη σε πορεία κινητικότητας χαμηλών εκπομπών και να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας και το οικοσύστημα κινητικότητας. Η δέσμη περιέχει σαφείς συστάσεις προς τα κράτη μέλη να καλύψουν τα υπάρχοντα κενά στις υποδομές και να αντιμετωπίσουν τις ανάγκες σε υποδομές, και περιγράφει επίσης μέτρα για την κινητοποίηση της χρηματοδότησης, εφόσον χρειασθεί, σε επίπεδο ΕΕ. Κατά τον τρόπο αυτόν θα υπάρξει μεγαλύτερη πολιτική και ρυθμιστική ασφάλεια και θα τεθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού.

Η παρούσα δέσμη βασίζεται σε πολλούς άλλους στρατηγικούς άξονες εργασίας της Επιτροπής, οι οποίοι, μεταξύ άλλων, έχουν ως στόχο την αύξηση της εγκατάστασης υποδομών επαναφόρτισης σε κατοικίες, δημόσια κτίρια και χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων⁴⁵, θα βοηθήσει τις επιχειρήσεις και τους καταναλωτές της Ευρώπης να κάνουν τη μετάβαση σε μια ισχυρότερη και πιο κυκλική οικονομία, στην οποία οι πόροι θα χρησιμοποιούνται με πιο βιώσιμο τρόπο⁴⁶, και θα στηρίζει την ανθεκτικότητα και την ανταγωνιστικότητα των αγορών εργασίας. Απευθύνεται σε όλους τους Ευρωπαίους πολίτες, εργαζομένους και καταναλωτές. Θα τονώσει την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης και θα

⁴⁴ Επίσημη Εφημερίδα C 188 της 20.6.2014, σ. 4.

⁴⁵ COM(2016) 860.

⁴⁶ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_en

οδηγήσει σε απτά αποτελέσματα, τόσο για την ενιαία αγορά της ΕΕ, τα κράτη μέλη σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, όσο και στις αστικές περιοχές.

Η Επιτροπή καλεί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να συνεργαστούν στενά για την ταχεία έγκριση και εφαρμογή αυτών των διαφόρων προτάσεων και μέτρων, ώστε να καταστεί δυνατόν να μεγιστοποιηθούν και δημιουργηθούν το συντομότερο δυνατόν τα οφέλη για τη βιομηχανία, τις επιχειρήσεις, τους εργαζομένους και τους πολίτες της ΕΕ.

Η Επιτροπή θα υποβάλει την τρίτη και τελική δέσμη μέτρων «Η Ευρώπη σε κίνηση» το πρώτο εξάμηνο του 2018. Η εν λόγω δέσμη θα περιλαμβάνει προτάσεις για τα πρότυπα εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα φορτηγά, παρακολούθηση των συστάσεων της ομάδας υψηλού επιπέδου GEAR2030⁴⁷ που εγκρίθηκαν στις 18 Οκτωβρίου 2017, δράσεις στο πεδίο των συνεργατικών, διασυνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων και λύσεων κινητικότητας, καθώς και προτάσεις για τη διευκόλυνση της ηλεκτρονικής τεκμηρίωσης (e-documentation) για τις μεταφορές και για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην ΕΕ,

⁴⁷ Έκθεση GEAR2030, Οκτώβριος 2017.