

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την παρακολούθηση και την αναφορά δεδομένων ταξινόμησης των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων»**

COM(2010) 657 τελικό

(2011/C 218/11)

Μόνος Εισηγητής: ο κ. MANOLIU

Στις 10 Νοεμβρίου 2010, και σύμφωνα με το άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την

*Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την παρακολούθηση και την αναφορά δεδομένων ταξινόμησης των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων*

COM(2010) 657 τελικό

Το ειδικευμένο τμήμα «Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 5 Απριλίου 2011.

Κατά την 471η σύνοδο ολομέλειάς της, της 4ης και 5ης Μαΐου 2011 (συνεδρίαση της 4ης Μαΐου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 148 ψήφους υπέρ και 4 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

## 1. Συμπεράσματα

1.1 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η βιώσιμη κινητικότητα έγκειται στη μετακίνηση προσώπων και αγαθών σε ολόκληρη την Ευρώπη κατά τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο, επιτυγχάνοντας τον περιορισμό των εκπομπών και την εξοικονόμηση καυσίμων. Αυτό προϋποθέτει ενημέρωση και πρόσβαση στα πιο ενδεδειγμένα μέσα μεταφοράς, καθώς και πραγματοποίηση επενδύσεων σε τεχνολογίες, υποδομές και συστήματα διαχείρισης που προάγουν την ελεύθερη και βιώσιμη μετακίνηση.

1.2 Κατά την άποψη της ΕΟΚΕ, ως βιώσιμη κινητικότητα νοείται η θέσπιση ενός κανονιστικού πλαισίου το οποίο θα πρέπει να παρέχει στην ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία τη δυνατότητα να ακμάσει και να συνεχίσει να καινοτομεί και να προάγει τεχνολογίες και οχήματα με χαμηλές εκπομπές καυσαερίων για ένα βιώσιμο μέλλον.

1.3 Η ΕΟΚΕ έχει επισημάνει ότι το νομοθετικό πλαίσιο για την υλοποίηση του στόχου ως προς τον μέσον όρο του στόλου καινούργιων αυτοκινήτων θα πρέπει να διασφαλίζει ανταγωνιστικούς ουδέτερους και κοινωνικά ισότιμους και βιώσιμους στόχους μείωσης, σε συνάρτηση με τα διαφορετικά χαρακτηριστικά των ευρωπαϊκών κατασκευαστών αυτοκινήτων, και να αποτρέπει κάθε αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ κατασκευαστών αυτοκινήτων.

1.4 Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι «στο πνεύμα της βελτίωσης της νομοθεσίας» η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποσκοπεί «στην προώθηση συνεκτικής αλληλεπίδρασης μεταξύ διαφόρων τομέων πολιτικής, στην παροχή προβλεψιμότητας και στην επιδίωξη προστασίας του δημόσιου συμφέροντος (π.χ. περιβάλλον και ασφάλεια), επιχειρώντας, παράλληλα, να μειώσει τον κανονιστικό φόρτο της βιομηχανίας».

1.5 Η ΕΟΚΕ επικροτεί τη δέσμευση έναντι μιας ολιστικής προσέγγισης και τη βούληση να ληφθούν υπόψη τόσο οι ποικίλες συνιστώσες της ανάπτυξης της βιομηχανίας και της ανταγωνιστικότητάς της όσο και τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη.

1.6 Κατά τον καθορισμό προτύπων για τις εκπομπές, η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι έχει σημασία να συνεκτιμώνται οι συνέπειες για την ανταγωνιστικότητα αγορών και κατασκευαστών, με παράλληλη

τόνωση της καινοτομίας και μείωση της κατανάλωσης ενέργειας. Επίσης, σημαντική είναι η δημιουργία ενός κλίματος ασφάλειας προγραμματισμού στους κατασκευαστές αυτοκινήτων.

## 2. Ιστορικό

2.1 Η αγορά της ΕΕ για τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα παρουσίασε πτώση της τάξεως του 5,5 % κατά το 2010, με συνολικό αριθμό 13 360 599 νέων οχημάτων τα οποία ταξινομήθηκαν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, σύμφωνα με αριθμητικά στοιχεία που παρασχέθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA). Το αποτέλεσμα του 2010 σηματοδοτήθηκαν από τη λήξη των κυβερνητικών προγραμμάτων για την ανανέωση του στόλου των αυτοκινήτων που εφαρμόζονταν σε πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους ταξινομήθηκαν 1 009 638 οχήματα, δηλαδή σημειώθηκε μείωση κατά 3,2 % σε ετήσια βάση.

2.2 Τον Δεκέμβριο (- 3,2 %), η ζήτηση καινούργιων αυτοκινήτων μειώθηκε σημαντικά στην Ισπανία (- 23,9 %), στην Ιταλία (- 21,7 %) και στο Ηνωμένο Βασίλειο (- 18 %). Η γαλλική αγορά παρέμεινε σταθερή (- 0,7 %), ενώ στη γερμανική αγορά παρατηρήθηκε αύξηση της τάξεως του 6,9 %.

2.3 Ο κλάδος των επιβατικών αυτοκινήτων περιλαμβάνει πλέον ευρύτερο φάσμα μοντέλων από ποτέ άλλοτε. Νέα πολυμορφικά είδη οχημάτων, όπως τα σπορ στέισον βάγκον και τα στέισον βάγκον/SUV (οχήματα ψυχαγωγίας/εργασίας - ΟΥΕ) ανταγωνίζονται με τα κροσόβερ (crossover) οχήματα, τα κουπέ, τα ανοιχτά (convertible) αυτοκίνητα, τα χάτσμπακ (hatchback) και τα στέισον βάγκον για ένα μερίδιο της αγοράς. Και αυτοί οι νέοι τύποι αμαξώματος κατανέμονται ικανοποιητικά μεταξύ των διαφόρων κλάδων αυτοκινήτων, από τα μοντέλα κόμπακτ (compact) έως τα αυτοκίνητα πολυτελείας.

2.4 Αυτή είναι μια καλή είδηση για τους αγοραστές, οι οποίοι έχουν περισσότερες επιλογές από την άποψη τόσο της τιμής όσο και του στυλ και της λειτουργικότητας. Η συμπεριφορά των καταναλωτών επηρεάζει τις συνολικές εκπομπές από τα επιβατικά αυτοκίνητα: θα πρέπει λοιπόν να παρέχονται στους καταναλωτές πληροφορίες όσον αφορά το εάν και κατά πόσον τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα πληρούν τους στόχους ως προς τις εκπομπές.

2.5 Η βιώσιμη κινητικότητα έγκειται στη διασφάλιση του γεγονότος ότι οι καταναλωτές διαθέτουν πραγματικές επιλογές, αλλά και στην παρακίνησή τους για την αγορά του οχήματος που ανταποκρίνεται περισσότερο στις ανάγκες τους και στην εξοικείωσή τους με τις τεχνικές οικολογικής οδήγησης με σκοπό τη μείωση της άσκοπης ρύπανσης και την εξοικονόμηση πόρων.

2.6 Αυτό, κατά την κατασκευή των αυτοκινήτων, συνεπάγεται την ανάζητηση περισσότερο βιώσιμων υλικών, τη βελτίωση της εφοδιαστικής στην αλυσίδα εφοδιασμού για τον περιορισμό των περιττών αποβλήτων και των εκπομπών, καθώς και τον σχεδιασμό περισσότερων τμημάτων των αυτοκινήτων προς ανακύκλωση στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

2.7 Οι κυβερνητικές πολιτικές πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν μέσα πιο αποδοτικά από οικονομική άποψη για τη μείωση του CO<sub>2</sub>, να παρέχουν εναρμονισμένα φορολογικά κίνητρα και να ενθαρρύνουν την ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, καθώς και των αντίστοιχων υποδομών τους.

2.8 Κατά συνέπεια, θα πρέπει να σχεδιαστεί μια νέα μέθοδος η οποία να καθιστά δυνατή την ισοβαρή συνεκτίμηση της εξοικονόμησης εκπομπών CO<sub>2</sub> από αμφικαύσιμα και πλειονοκαύσιμα οχήματα που μπορούν να λειτουργούν με εναλλακτικά καύσιμα.

2.9 Ο βιομηχανικός κλάδος θα χρειαστεί να επενδύσει ακόμη περισσότερο σε τεχνολογίες για τη μείωση των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων επίσης τεχνολογιών για την ευφυή διαχείριση της κυκλοφορίας, και να βελτιώσει περαιτέρω την αποδοτικότητα των κινητήρων.

2.10 Η ΕΕ έχει καταρτίσει μια φιλόδοξη στρατηγική προκειμένου να μειώσει τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των οδικών οχημάτων<sup>(1)</sup> και πολλοί στόχοι έχουν ήδη επιτευχθεί. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα κινούμενα επιβατικά αυτοκίνητα θέτει ως στόχο για τις μέσες εκπομπές των κινούμενων επιβατικών αυτοκινήτων τα 130 g CO<sub>2</sub>/km, στόχος ο οποίος θα πρέπει να επιτευχθεί έως το 2015.

2.11 Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων καταβάλλουν προσπάθειες για την επίτευξη αυστηρών στόχων όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub> για τα κινούμενα επιβατικά αυτοκίνητα, έως το 2012, και έχουν θέσει πρόσθετους στόχους με ορίζοντα το 2020. Ο κλάδος της βιομηχανίας θα συμμετάσχει ενεργά στη δημόσια συζήτηση σχετικά με τις βιώσιμες μεταφορές.

2.12 Κατά την τελευταία εικοσαετία, οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από αυτοκίνητα και επαγγελματικά οχήματα μειώθηκαν δραστικά, σημειώνοντας πτώση κατά περίπου 20 % έναντι του 1995. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνώρισε την πρόοδο αυτή, όπως επίσης και το γεγονός ότι οι επενδύσεις στην τεχνολογία των οχημάτων υπήρξαν η πρωταρχική κινητήρια δύναμη της επιτευχθείσας προόδου. Η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι, για να επέλθει περαιτέρω σημαντική μείωση, η κοινωνία πρέπει να στραφεί πέρα από την τεχνολογία των οχημάτων.

2.13 Κατά την άποψη της ΕΟΚΕ αυτό ονομάζεται ολοκληρωμένη προσέγγιση, η οποία εγγυάται την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας και της βιωσιμότητας του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας με σκοπό τη διαφύλαξη της παραγωγής αυτοκινήτων στην Ευρώπη, και παρέχει ένα αποτελεσματικό πλαίσιο για την ανάπτυξη και την τροφοδότηση της αγοράς με καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα.

2.14 Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρακολουθούν τον αριθμό των οχημάτων που ταξινομούνται με στόχο να εκτιμούν τον αντίκτυπο επί της διαδικασίας παρακολούθησης και την επίτευξη του στόχου της ΕΕ όσον αφορά τις μέσες εκπομπές από τον στόλο κινούμενων επιβατικών αυτοκινήτων, σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής κλιματικών μεταβολών.

2.15 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι οι στόχοι της ΕΕ για τα κινούμενα επιβατικά αυτοκίνητα είναι αναγκαίοι προκειμένου να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς ως συνέπεια της θέσπισης διαφορετικών μέτρων σε επίπεδο κρατών μελών.

2.16 Οι κοινοί στόχοι παρέχουν στους κατασκευαστές μεγαλύτερη βεβαιότητα προγραμματισμού και περισσότερη ευελιξία για την εκπλήρωση των απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>, απ' ό,τι θα προσέφεραν οι χωριστοί εθνικοί στόχοι μείωσης.

### 3. Δεδομένα, διαβίβαση δεδομένων, πηγές δεδομένων, διαχείριση και έλεγχος δεδομένων

3.1 Σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009, τα κράτη μέλη καταγράφουν και διαβιβάζουν ετησίως στην Επιτροπή ορισμένα δεδομένα για κάθε κινούμενο επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται στην επικράτειά τους κατά το προηγούμενο έτος<sup>(2)</sup>.

3.2 Τα δεδομένα αυτά πρόκειται να αποτελέσουν τη βάση για τον υπολογισμό του στόχου ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> για τους κατασκευαστές κινούμενων επιβατικών αυτοκινήτων και για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των κατασκευαστών προς τους εν λόγω στόχους· συνεπώς, κρίνεται απαραίτητη η εναρμόνιση των κανόνων συγκέντρωσης και αναφοράς των εν λόγω δεδομένων.

3.3 Για να εκτιμηθεί πλήρως η συμμόρφωση του εκάστοτε κατασκευαστή προς τον αντίστοιχο για αυτόν στόχο ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> που υπολογίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009, αλλά και η απόκτηση της απαραίτητης εμπειρίας σχετικά με την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού, η Επιτροπή χρειάζεται λεπτομερή δεδομένα. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη οφείλουν να διασφαλίζουν την καταγραφή και διαβίβαση των εν λόγω δεδομένων στην Επιτροπή.

3.4 Ανεξαρτήτως των πηγών δεδομένων που χρησιμοποιεί κάθε κράτος μέλος για την κατάρτιση των συγκεντρωτικών δεδομένων παρακολούθησης και των λεπτομερών δεδομένων παρακολούθησης, τα εν λόγω δεδομένα βασίζονται σε πληροφορίες που αναγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης του αντίστοιχου επιβατικού αυτοκινήτου.

3.5 Οι κύριες πηγές δεδομένων που θα χρησιμοποιηθούν από τα κράτη μέλη για τη συλλογή των δεδομένων είναι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ή τα έγγραφα έγκρισης τύπου. Η άδεια κυκλοφορίας δεν μπορεί να υποκαταστήσει το πιστοποιητικό συμμόρφωσης για την ταξινόμηση ενός οχήματος. Η βεβαίωση εγγραφής χορηγείται μόνο αφού έχει ταξινομηθεί το όχημα.

3.6 Κρίνεται σημαντικό τα δεδομένα ταξινόμησης των κινούμενων επιβατικών αυτοκινήτων να είναι ακριβή και να ενδεικνύονται για επεξεργασία στο πλαίσιο του υπολογισμού του στόχου ειδικών εκπομπών. Τα κράτη μέλη καταχωρίζουν και αναφέρουν πληροφορίες σχετικά με πρόσφατα ταξινομημένα οχήματα που έχουν σχεδιαστεί για χρήση εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων και πληροφοριών σχετικά με το ποσοστό των πρατηρίων καυσίμων στην επικράτειά τους.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1014/2010 της Επιτροπής σχετικά με την παρακολούθηση και την αναφορά δεδομένων ταξινόμησης των κινούμενων επιβατικών αυτοκινήτων κατ' εφαρμογήν του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ΕΕ L 293 της 11.11.2010, σελ. 15.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 140, 5.6.2009, σελ.1.

3.7 Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν τη διαχείριση, τη συγκέντρωση, τον έλεγχο, την επαλήθευση και τη διαβίβαση των συγκεντρωτικών δεδομένων παρακολούθησης και των λεπτομερών δεδομένων παρακολούθησης.

3.8 Τα δεδομένα πρέπει να παρακολουθούνται και να καταγράφονται ανά κατασκευαστή. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό ο εκάστοτε κατασκευαστής να προσδιορίζεται σαφώς και να διακρίνεται από την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή.

Βρυξέλλες, 4 Μαΐου 2011.

Ο Πρόεδρος  
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Staffan NILSSON

---