

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ηχοστάθμη των μηχανοκίνητων οχημάτων»

[COM(2011) 856 τελικό — 2011/0409 (COD)]

(2012/C 191/14)

Μοναδικός εισηγητής: ο κ. **RANOCCHIARI**

Στις 19 Ιανουαρίου 2012, και σύμφωνα με το άρθρο 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την:

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ηχοστάθμη των μηχανοκίνητων οχημάτων

COM(2011) 856 τελικό — 2011/0409 (COD).

Το ειδικευμένο τμήμα «Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση», στο οποίο ανατέθηκαν οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες, επεξεργάστηκε τη γνωμοδότησή του στις 17 Απριλίου 2012.

Κατά την 480ή σύνοδο ολομέλειας της 25ης και 26ης Απριλίου 2012 (συνεδρίαση της 25ης Απριλίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 106 ψήφους υπέρ, και 1 αποχή την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συστάσεις και συμπεράσματα

1.1 Η ΕΟΚΕ στηρίζει την πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που σκοπό έχει την ελάττωση, μέσω της επικαιροποίησης, των οριακών τιμών ηχοστάθμης των μηχανοκίνητων οχημάτων. Τούτο δε ακόμα και εάν αυτή η πρόταση έρχεται σε μια περίοδο όπου η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία κλυδωνίζεται από μια κρίση της αγοράς, η οποία ξεκίνησε το 2008 και δεν παρουσιάζει σημάδια ανάκαμψης, αναδεικνύοντας το πρόβλημα της υπερπαραγωγής στις ευρωπαϊκές μονάδες.

1.2 Η ΕΟΚΕ συμμερίζεται επίσης τους φιλόδοξους στόχους της πρότασης, η οποία, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θα επιφέρει συνολική μείωση της ηχορύπανσης των οχημάτων περίπου κατά 25 %. Ούτως ή άλλως, η τεράστια αύξηση της κυκλοφορίας οχημάτων, ιδίως την τελευταία εικοσαετία, έρχζε παρέμβασης για την προστασία της υγείας και της ευζωίας των πολιτών.

1.3 Εντούτοις, η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι για άλλη μια φορά το πρόβλημα δεν αντιμετωπίζεται κατά τρόπο σφαιρικό –με την πρόβλεψη, δηλαδή, μέτρων σε συναφείς τομείς–, που θα επέτρεπε τον αποτελεσματικότερο περιορισμό της ηχορύπανσης και άρα την αρτιότερη ενημέρωση των πολιτών, με μια αναμφίβολα καλύτερη σχέση κόστους-ωφέλειας.

1.4 Επίσης, η ΕΟΚΕ εκφράζει τις σοβαρές επιφυλάξεις της για το γεγονός ότι οι νέες οριακές τιμές εφαρμόζονται βάσει μιας κατηγοριοποίησης των οχημάτων που χρονολογείται από το 1985, χωρίς να έχουν ληφθεί, δηλαδή, υπόψη οι εξελίξεις στην αγορά και, άρα, ο πολλαπλασιασμός και η ποικιλία των τύπων οχημάτων και της χρήσης του. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να καθιερωθούν νέες κατηγορίες με οριακές τιμές ανάλογες με τις ιδιαιτερότητές τους.

1.5 Η ΕΟΚΕ θεωρεί εξάλλου ότι στην πρόταση δεν λαμβάνεται επαρκώς υπόψη το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την πραγματοποίηση των τροποποιήσεων με σκοπό τη συμμόρφωση με τα

νέα όρια ηχοστάθμης. Οι κατασκευαστές θα πρέπει να αναθεωρήσουν άμεσα και τον συνολικό σχεδιασμό των οχημάτων, επιδιώκοντας έναν δύσκολο συμβιβασμό της ελάττωσης της ηχοστάθμης με την τήρηση των υπόλοιπων ήδη υφιστάμενων απαιτήσεων ως προς την ασφάλεια, την κατανάλωση καυσίμων, τις εκπομπές ρύπων κ.τ.λ.

1.6 Για όλους αυτούς τους λόγους, η ΕΟΚΕ ευελπιστεί ότι θα αναθεωρηθεί το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα, απαλείφοντας την πρώτη φάση (2 έτη μετά τη δημοσίευση του κανονισμού), η οποία συνεπάγεται περαιτέρω διόγκωση του κόστους για τις νέες εγκρίσεις τύπου και στοχεύοντας κατευθείαν στα τελικά αποτελέσματα (με καλύτερη σχέση κόστους-ωφέλειας) και καθορίζοντας έναν πιο εύλογο **χρόνο προσαρμογής** ⁽¹⁾ της τάξης των 7 – αντί 5 – ετών για τις νέες εγκρίσεις τύπου και 9 – αντί 7 – ετών για την πρώτη χορήγηση αδείας κυκλοφορίας

2. Εισαγωγή και νομοθετικό πλαίσιο

2.1 Ο θόρυβος ορίζεται συνήθως ως «ο ανεπιθύμητος ήχος» ή «η δυσάρεστη και οχληρή ηχητική αίσθηση» και συνιστά ένα από τα κύρια αίτια υποβάθμισης της ποιότητας ζωής στις πόλεις με πιθανές βλαβερές –ενίοτε σοβαρότατες– συνέπειες για τη δημόσια υγεία ⁽²⁾.

2.2 Ο περιβάλλον θόρυβος ή ηχορύπανση μετράται, ως γνωστόν, σε ντεσιμπέλ Α [dB(A)] και οι ήχοι που γίνονται αντιληπτοί από την ανθρώπινη ακοή είναι έντασης από 0 dB(A) έως 140 dB(A), με την αίσθηση να θεωρείται δυσάρεστη από τα 120 dB(A) και πλέον. Η Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας έχει θέσει ως μέγιστο επιτρεπτό όριο θορύβου εκτός κλειστών χώρων (οικίες, γραφεία) τα 55 dB(A), όμως σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, ο μισός αστικός πληθυσμός εκτίθεται σε

⁽¹⁾ Χρόνος προσαρμογής (αγγλιστί *lead time*): το χρονικό διάστημα που χρειάζεται η βιομηχανία για την εφαρμογή οποιασδήποτε απαίτησης που εμπεριέχει δομικές παρεμβάσεις στον σχεδιασμό του οχήματος.

⁽²⁾ ΕΕ C 317 της 23.12.2009, σελ. 22

υψηλότερα επίπεδα θορύβου. Για να έχουμε ορισμένα σημεία αναφοράς, υπενθυμίζεται ότι σε μια οδό κατοικημένης περιοχής καταγράφονται επίπεδα θορύβου της τάξης των 50 dB(A), ο κινητήρας ενός αεροσκάφους εκπέμπει 120 dB(A), μια αμαξοστοιχία υψηλής ταχύτητας παράγει 100 dB(A) και ένα αυτοκίνητο παράγει μεν κατά μέγιστο 74 dB(A), αλλά σε μια οδό με πυκνή κυκλοφορία, η ηχορύπανση μπορεί να αγγίξει τα 80 dB(A).

2.3 Ως προς την έκθεση των ατόμων στην ηχορύπανση της κυκλοφορίας των οχημάτων, υφίστανται πολλών ειδών παρεμβάσεις για τη βελτίωση της κατάστασης, αλλά αναμφίβολα η πρωταρχική αφορά στον περιορισμό του θορύβου από την πηγή του, ήτοι τη μείωση των οριακών τιμών της ηχοστάθμης που εκπέμπει κάθε όχημα.

2.4 Η ηχοστάθμη των μηχανοκίνητων τετράτροχων οχημάτων ρυθμίζεται ήδη από την οδηγία 70/157/ΕΟΚ, η οποία ήδη από το 1970, καθόριζε τις διαδικασίες δοκιμής και το αποδεκτό ηχητικό επίπεδο για την έγκριση τύπου του εκάστοτε οχήματος. Προϊόντος του χρόνου, θεσπίστηκαν διάφορες τροποποιήσεις της βασικής οδηγίας μειώνοντας περαιτέρω τα όρια της ηχοστάθμης με απώτερο σκοπό τον περιορισμό της ηχορύπανσης. Το 1996, χρονιά κατά την οποία καταγράφεται η τελευταία σχετική παρέμβαση, το όριο είχε τεθεί στα 74 dB(A) για τα ελαφρά αυτοκίνητα και στα 80 dB(A) για τα βαρέα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων.

2.5 Κατά τη μακρά αυτή διαδικασία σημειώθηκαν αξιόλογα αποτελέσματα ως προς την ελάττωση των εκπομπών θορύβου σε σχέση με τις οριακές τιμές της οδηγίας του 1970, ήτοι 85 % [- 8 dB(A)] για τα αυτοκίνητα και 90 % [- 11 dB(A)] για τα βαρέα οχήματα. Ωστόσο, η ηχορύπανση δεν μειώθηκε κατ'αντιστοιχία προς τα νέα όρια, για διάφορους λόγους με προεξάρχοντα τον τριπλασιασμό της οδικής κυκλοφορίας από τη δεκαετία του 1970 έως τις μέρες μας. Έναντι αυτής της εντατικοποίησης της κυκλοφορίας, διερωτώμαστε ακόμα και για την αξιοπιστία, πλέον, των μεθόδων δοκιμής που χρησιμοποιούνται μέχρι στιγμής για τη μέτρηση της ηχοστάθμης, ιδίως δε των αυτοκινήτων.

2.6 Προς τούτο, η ομάδα εργασίας της ΟΕΕ/ΗΕ⁽³⁾ καθήρησε μια νέα μέθοδο δοκιμής, την οποία δημοσίευσε το 2007 και έπαιψε την τελευταία τριετία παράλληλα με την ήδη υπάρχουσα. Έτσι, συγκρότησε μια τράπεζα δεδομένων με τα αποτελέσματα των δοκιμών τόσο της ισχύουσας μεθόδου (Α) όσο και της νέας (Β) και πολιτικοποίησε τη διαφορά που παρουσίαζαν οι μετρήσεις των δύο αυτών μεθόδων.

2.7 Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέθεσε στο ολλανδικό κέντρο μελετών ΤΝΟ την πραγματοποίηση συγκρίσεων μεταξύ των δύο μεθόδων δοκιμής. Η έκθεση VENOLIVA (*Vehicle noise limit values / οριακές τιμές ηχοστάθμης οχημάτων*) με τα πορίσματα της σύγκρισης υποβλήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Μάρτιο του 2011 και αποτέλεσε εν πολλοίς της βάση της υπό εξέταση πρότασης κανονισμού.

2.8 Ως προς τα αυτοκίνητα, η ΤΝΟ διενήργησε τους ελέγχους της επί 653 οχημάτων και διαπίστωσε μέση απόκλιση των μετρήσεων της μεθόδου Β από την Α της τάξης των - 2,1 dB(A). Πιο συγκεκριμένα, η ηχοστάθμη που παρήγαγε το 90 % των ελεγμένων οχημάτων δεν ξεπερνούσε το προβλεπόμενο όριο των 74 dB(A), ενώ τα βαρέα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων δυσκολεύονταν βάσει της μεθόδου Β να μην υπερβούν τις σημερινές οριακές τιμές της κατηγορίας τους.

3. Η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

3.1 Βάσει των ανωτέρω, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιθυμεί να καταργήσει την οδηγία του 1970 και τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις της, αντιπροτείνοντας έναν κανονισμό που εισάγει τις εξής τέσσερις νέες απαιτήσεις σε σχέση με την ισχύουσα νομοθεσία:

— νέα πρωτόκολλα δοκιμής,

— νέες οριακές τιμές,

— πρόσθετες διατάξεις για τις εκπομπές ήχου,

— ελάχιστα επίπεδα θορύβου για τα ηλεκτρικά και τα ηλεκτρικά-υβριδικά οχήματα.

3.1.1 **Νέα πρωτόκολλα δοκιμής:** Όπως επισημαίνεται και στην εισαγωγή, στο 90 % των δοκιμών, τα αποτελέσματα της νέας μεθόδου (Β) είναι - αναλόγως με την κατηγορία οχήματος - έως και 2 dB(A) κατώτερα αυτών της παλαιάς μεθόδου (Α). Αυτό το γεγονός ώθησε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να θέσει ως αρχική ανώτατη τιμή τα 72 dB(A) αντί των 74 dB(A) που προβλέπει η ισχύουσα νομοθεσία.

3.1.2 **Νέες οριακές τιμές σε δύο φάσεις:** Σε πρώτη φάση (δύο έτη μετά τη δημοσίευση του κανονισμού) τα όρια για την έγκριση τύπου των ελαφρών επιβατικών οχημάτων θα μειωθούν κατά 2 dB(A) και για τα βαρέα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων κατά 1 dB(A). Σε δεύτερη φάση (πέντε έτη μετά τη δημοσίευση του κανονισμού), προβλέπεται περαιτέρω μείωση κατά 2 dB(A) τόσο για τα ελαφρά όσο και για τα βαρέα οχήματα. Επτά έτη μετά τη δημοσίευση του κανονισμού, προκειμένου να δοθεί σε οποιοδήποτε όχημα άδεια κυκλοφορίας και να επιτραπεί η διάθεσή του στην αγορά, θα πρέπει αυτό να συμμορφώνεται με τα νέα όρια.

3.1.3 **Πρόσθετες διατάξεις για τις εκπομπές ήχου:** Κατά την ΕΟΚΕ, η νέα μέθοδος δοκιμής (Β) είναι πραγματιστική σε κανονικές κυκλοφοριακές συνθήκες, αλλά ενδεχομένως να μην είναι τόσο αξιόπιστη σε περιπτώσεις ιδιαίτερα πυκνής κυκλοφορίας. Προς τούτο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτιμάει να εισαγάγει πρόσθετες διατάξεις για τις δοκιμές σε σχέση με αυτές που προβλέπονται για την προαναφερθείσα τριετή περίοδο εσοπείας (δοκιμές με συνεχή επιτάχυνση της τάξης των 2,0 m/s²). Σε αυτές θα συμπεριληφθεί η δοκιμή ASEP των πρόσθετων διατάξεων για τις εκπομπές ήχου (μέγιστη επιτάχυνση της τάξης των 3,0 m/s²) προκειμένου να υπάρξει σύγκλιση των εκπομπών για την έγκριση τύπου με τις πραγματικές που καταγράφονται στους δρόμους σε περιπτώσεις πυκνής κυκλοφορίας.

3.1.4 **Ελάχιστα επίπεδα θορύβου για τα ηλεκτρικά και τα ηλεκτρικά-υβριδικά οχήματα:** Τα πολύ χαμηλά επίπεδα θορύβου αυτών των οχημάτων χαμηλής ταχύτητας ενδέχεται να ενέχουν κινδύνους για τα άτομα με περιορισμένη όραση - και όχι μόνο - διότι αδυνατούν να τα αντιληφθούν/ακούσουν όταν τα πλησιάζουν. Γι' αυτόν τον λόγο, η ΕΟΚΕ προτείνει - χωρίς καμία ωστόσο έννομη υποχρέωση του κατασκευαστή - την εγκατάσταση σε αυτά τα οχήματα ενός **συστήματος ακουστικής προειδοποίησης** οχήματος (AVAS), καθορίζοντας ακόμα και τις σχετικές απαιτήσεις.

(3) Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (Γενεύη, www.unecce.org).

4. Γενικές παρατηρήσεις

4.1 Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει και ενισχύεται την πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία αποσκοπεί στην επικαιροποίηση, μέσω κανονισμού, των ορίων των επιτρεπόμενων εκπομπών θορύβου των μηχανοκίνητων οχημάτων, δεδομένης της αύξησης της κυκλοφορίας στην Ευρώπη και κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα.

4.2 Εντούτοις, η ΕΟΚΕ διαπιστώνει ότι, δυστυχώς, το πρόβλημα δεν εξετάζεται κατά τρόπο σφαιρικό, αρχή η οποία θα έπρεπε να διέπει όλες τις ενωσιακές νομοθετικές προτάσεις στον εν λόγω αλλά και στους υπόλοιπους τομείς εν προκειμένω, μάλιστα, θα είχαμε ταχύτερα πιο ουσιαστικά αποτελέσματα και, άρα και πιο απτά για τους πολίτες, με καλύτερη σχέση κόστους-ωφέλειας.

4.3 Εκτιμάται ότι οι προτεινόμενες μειώσεις για τα νέα οχήματα θα αποφέρουν καρπούς μόνο μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, κατόπιν δηλαδή της πλήρους ανανέωσης του στόλου των οχημάτων. Αντιθέτως, οι μειώσεις θα ήταν πολύ πιο καιρίες εφόσον γίνονταν παρεμβάσεις στα οδοστρώματα και στις τοπικές υποδομές με την εφαρμογή μιας ορθολογικής διαχείρισης της κυκλοφορίας και μέσω πιο τακτικών και επισταμένων ελέγχων των οχημάτων που κυκλοφορούν. Η κατάλληλη συντήρηση των οδικών δικτύων μπορεί να επιφέρει ελάττωση της ηχορύπανσης κατά 5 dB(A), ενώ χάρη στη χρήση ειδικής ασφάλτου, η ηχορύπανση λόγω της οδικής κυκλοφορίας θα μπορούσε να μειωθεί έως και κατά 10 dB(A). Ανάλογες μειώσεις θα επιτυγχάνονταν μέσω της κυκλοφοριακής αποσυμφόρησης ως αποτέλεσμα της κατασκευής παρακαμπτήριων οδών, ταχέων λωρίδων κυκλοφορίας, εφαρμογής ευφών συστημάτων μεταφορών κ.τ.λ. Επίσης δεν θα πρέπει να παραγνωρίζεται μια άλλη ουσιαστική παράμετρος, η κυκλοφοριακή αγωγή των οδηγών, οι οποίοι συχνά είναι οι πρωταίτιοι για τα υπερβολικά υψηλά επίπεδα θορύβου που προκαλεί το όχημά τους.

4.4 Τέλος, δεν πρέπει να λησμονούμε ότι, όσο και αν είναι τεχνικά εφικτό να περιοριστούν τα επίπεδα θορύβου των οχημάτων (από τον κινητήρα, την εισαγωγή αέρα στο σύστημα κίνησης ή την εξάτμιση), είναι σε κάθε περίπτωση αδύνατο να είναι κατώτερη η ηχοστάθμη από τα επίπεδα θορύβου λόγω της κύλισης των ελαστικών στο οδόστρωμα. Αυτό ισχύει και για τα ηλεκτροκίνητα και τα ηλεκτρικά-υβριδικά οχήματα, τα οποία είναι τόσο αδύρυστα σε χαμηλές ταχύτητες, ώστε να θεωρούμε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να προβλέψει την εγκατάσταση σε αυτά ενός συστήματος ακουστικής προειδοποίησης οχήματος. Μάλιστα από δοκιμές που πραγματοποιήθηκαν σε 6 διαφορετικά μοντέλα ηλεκτροκίνητων και ηλεκτρικών-υβριδικών οχημάτων⁽⁴⁾ προέκυψε ότι σε υψηλότερες ταχύτητες (50 km/h) η μέση ηχοστάθμη αυτών των οχημάτων άγγιζε τα 68,3 dB(A), ανώτερη δηλαδή των 68 dB(A) που παράγουν τα αυτοκίνητα με κινητήρα εσωτερικής καύσης βάσει του νέου κανονισμού.

4.5 Ωστόσο, όσον αφορά στο περιεχόμενο της πρότασης κανονισμού, η ΕΟΚΕ θέτει ορισμένα ερωτήματα και επισημαίνει μερικές επιφυλάξεις, τις οποίες μπορεί να άρει μέσω του διαλόγου με το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

4.6 Το πρώτο ερώτημα έχει να κάνει με την **κατηγοριοποίηση** των οχημάτων με κριτήριο τον περιορισμό της ηχορύπανσης. Οι προβλεπόμενες κατηγορίες είναι οι λεγόμενες «ιστορικές», οι οποίες ανάγονται στο 1985. Δεν έχουν ληφθεί, δηλαδή, υπόψη οι εξελίξεις

στην αγορά και, άρα, ο πολλαπλασιασμός και η ποικιλία των τύπων οχημάτων και της χρήσης τους. Χωρίς να υπεισέρχεται σε λεπτομέρειες, η ΕΟΚΕ έχει την εντύπωση ότι μια αναθεώρηση της κατηγοριοποίησης με την προσθήκη νέων υποκατηγοριών και οριακών τιμών εμφανώς προσαρμοσμένων στις ιδιαιτερότητές τους θα αντικατόπτριζε πιστότερα την παρούσα και μελλοντική κατάσταση του συνολικού στόλου των οχημάτων. Για παράδειγμα, στην υποκατηγορία M3 των αστικών και τουριστικών (πούλμαν) λεωφορείων, δεν υφίσταται διάκριση μεταξύ των δύο αυτών τύπων. Ακόμα πιο προβληματική κρίνεται η περίπτωση των οχημάτων υψηλής ταχύτητας, των λεγόμενων και σπορ, ενός αρκετά ειδικού τομέα ως προς τον όγκο παραγωγής, αλλά και αιχμής του δόρατος της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας παγκοσμίως, με ευεργετικές συνέπειες για την εισαγωγή καινοτομιών στα αυτοκίνητα μαζικής παραγωγής. Ελλείπει ενός νέου καθορισμού της υποκατηγορίας M1 (αυτοκίνητα), θα είναι πολύ δύσκολο να συνεχιστεί η παραγωγή και άρα η πώληση οχημάτων αυτού του τύπου, καθότι θα πρέπει να μειωθεί η παραγόμενη ηχοστάθμη τους κατά 6-7 dB(A) σε μόλις 5 έτη.

4.7 Το δεύτερο μείζον ερώτημα που θέτει η ΕΟΚΕ αφορά στο χρονοδιάγραμμα που έχει καθορίσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία στην προσπάθειά να αντισταθμίσει την έλλειψη επικαιροποιήσεων των τελευταίων ετών, φαίνεται ότι αγνοεί τον **χρόνο προσαρμογής** που χρειάζονται οι αυτοκινητοβιομηχανίες.

4.7.1 Η ελάττωση της τάξης των 2 dB(A) κατά την πρώτη φάση για την ηχοστάθμη όλων των ελαφρών οχημάτων και 1dB(A) για τα αντίστοιχα βαρέα προϋποθέτει τη διαφοροποίηση του σχεδιασμού του οχήματος και μια τεράστια προσπάθεια από πλευράς αυτοκινητοβιομηχανίας τούτο δε διότι η μείωση της ηχοστάθμης θα πρέπει να γίνει με σεβασμό προς τις άλλες ήδη υπάρχουσες απαιτήσεις (ασφάλεια, εκπομπές ρύπων, κατανάλωση καυσίμων κ.τ.λ.). Οι απαραίτητες τροποποιήσεις, λόγου χάρη, συνεπάγονται σημαντική αύξηση του βάρους του οχήματος (αύξηση του μεγέθους της εξάτμισης, προσθήκη παραπετασμάτων και ηχοαπορροφητικών υλικών), η οποία με τη σειρά της σημαίνει μεγαλύτερη κατανάλωση και περισσότερους εκπεμπόμενους ρύπους. Θα πρέπει να αντιληφθούμε ότι οποιαδήποτε σχετική παρέμβαση επηρεάζει το σύνολο του οχήματος και των μερών του που λογίζονται ως πηγές θορύβου· ως μην ξεχνάμε ότι δεν είναι δυνατό να έχουμε αποτελέσματα με την απλή εφαρμογή μεμονωμένων διατάξεων.

4.7.2 Ομοίως, δεν είναι δυνατό να επιτευχθούν οι προσδοκώμενες μειώσεις της πρώτης φάσης (τουλάχιστον για τις κατηγορίες M1 και N1, όπως υποστηρίζουν μερικοί), ανατρέχοντας στην προβλεπόμενη ελάττωση της ηχοστάθμης βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 για τα ελαστικά. Μάλιστα, αυτά τα ελαστικά διατίθενται ήδη σε μεγάλο βαθμό στο εμπόριο και από τον Νοέμβριο του 2013 η χρήση τους θα καταστεί υποχρεωτική για τα νέα οχήματα. Πάντως, η μέση μείωση της ηχοστάθμης εκτιμάται μόλις στα 0,5 dB(A) και όχι πριν από το 2016.

4.7.3 Επομένως ένα όχημα χρήζει νέας σύλληψης, ανάπτυξης και οργάνωσης της παραγωγής του. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο συνολικός σχεδιασμός ενός ελαφρού οχήματος απαιτεί –αναλόγως με τον τύπο– από 5 έως 7 έτη και ενός βαρέος μέχρι και 10 έτη· επιπλέον, απαιτούνται νέες εγκρίσεις τύπου.

⁽⁴⁾ Πηγή: Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων

4.8 Δεδομένων όλων των ανωτέρω, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι θα ήταν μάλλον σκόπιμο να αναθεωρηθεί το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα και ο τρόπος υλοποίησης της επιδιωκόμενης μείωσης της ηχοστάθμης των οχημάτων. Τούτο θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί απαλείφοντας την πρώτη φάση, η οποία συνεπάγεται περαιτέρω διόγκωση του κόστους για τις νέες εγκρίσεις τύπου και στοχεύοντας κατευθείαν στα τελικά αποτελέσματα (με καλύτερη σχέση κόστους-ωφέλειας). Θα πρέπει να υπάρξει αναθεώρηση των υποκατηγοριών –τουλάχιστον στις πιο προβληματικές περιπτώσεις – και να προβλεφθεί καταλληλότερος **χρόνος προσαρμογής** της τάξης των 7 ετών για τις νέες εγκρίσεις τύπου και 9 ετών για την πρώτη χορήγηση αδείας κυκλοφορίας.

4.9 Ωστόσο, σε κάθε περίπτωση αυτό προϋποθέτει προοδευτικές επενδύσεις τεράστιας εμβέλειας σε μια περίοδο κατά την οποία σχεδόν όλες οι ευρωπαϊκές αυτοκινητοβιομηχανίες βρίσκονται αντιμέτωπες με μια κρίση της αγοράς, η οποία ξεκίνησε το 2008 και επιδεινώνεται συνεχώς. Αυτές οι επενδύσεις θα επιβαρύνουν εν τέλει τους καταναλωτές με τον κίνδυνο να επιβραδυνθεί η ανανέωση του στόλου των οχημάτων, ιδίως για τα βαρέα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, υπονομεύοντας πλήρως τους επιδιωκόμενους στόχους του υπό εξέταση κανονισμού.

Βρυξέλλες, 25 Απριλίου 2012.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Staffan NILSSON
