

III

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

566Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ –
INTERACTIO, 19.1.2022 - 20.1.2022

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης»

[COM(2021) 556 final — 2021/0197(COD)]

(2022/C 194/11)

Εισηγητής: ο κ. **Dirk BERGRATH**Συνεισηγητής: ο κ. **Bruno CHOIX**

Αίτηση γνωμοδότησης	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 13.9.2021 Συμβούλιο, 20.9.2021
Νομική βάση	Άρθρο 192 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αρμόδιο τμήμα	Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση
Υιοθετήθηκε από το τμήμα	13.12.2021
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	19.1.2022
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	566
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	237/1/6

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) επαναλαμβάνει την υποστήριξή της στον στόχο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας να καταστεί η ΕΕ η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος έως το 2050. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει τη σημασία της στρατηγικής της ΕΕ για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, η οποία έχει θέσει μια σειρά από ορόσημα για την επίτευξη αυτού του φιλόδοξου στόχου προκειμένου να καταστούν οι μεταφορές κατάλληλες για μια κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη το 2050, προωθώντας μια «ολοκληρωμένη συστημική προσέγγιση»⁽¹⁾.

1.2. Η ΕΟΚΕ συμπεριφέρει την άποψη ότι οι νέες ταξινομήσεις αυτοκινήτων και ημφορτηγών στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να καταστήσουν δυνατή τη μείωση των εκπομπών του συνολικού στόλου της ΕΕ κατά 100 % έως το 2035. Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει τους προτεινόμενους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ για το σύνολο του στόλου των καινούργιων επιβατικών οχημάτων της ΕΕ κατά 55 % (σε σύγκριση με τον στόχο για το 2021) και, γενικά, υποστηρίζει επίσης τον στόχο μείωσης κατά 50 % για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα από το 2030.

⁽¹⁾ ΕΕ C 286 της 16.7.2021, σ. 158.

1.3. Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι τα προβλεπόμενα όρια για τον στόλο παρέχουν πολύ ισχυρή και αποτελεσματική ώθηση για τεχνολογικές αλλαγές στη βιομηχανία, Σύμφωνα με την προηγούμενη γνωμοδότησή της ⁽²⁾, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι, παρά τα πλεονεκτήματά της, η προσέγγιση με βάση τις εκπομπές του σωλήνα εξατμίσης πρέπει να συμπληρωθεί με άλλα μέσα πολιτικής. Η δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 % («Fit for 55») πρέπει να εξασφαλίσει μια προσέγγιση με βάση τον κύκλο ζωής και να αποφυγεί τον εξηλεκτρισμό των οδικών μεταφορών που οδηγεί σε μετατόπιση των εκπομπών σε προηγούμενα στάδια της αλυσίδας αξίας.

1.4. Η ΕΟΚΕ επιβεβαιώνει σθεναρά ότι η ατομική κινητικότητα πρέπει να παραμείνει προσβάσιμη και οικονομικά προσιτή για όλους, ιδίως για τους καθημερινά μετακινούμενους εργαζόμενους οι οποίοι δεν έχουν πρόσβαση σε ποιοτικές δημόσιες συγκοινωνίες ή άλλες λύσεις μετακίνησης ⁽³⁾.

1.5. Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι στρατηγικής σημασίας για την ευρωπαϊκή οικονομία. Η αυτοκινητοβιομηχανία (συναρμολόγηση και προμηθευτές) απασχολεί 2,6 εκατομμύρια εργαζόμενους και δημιουργεί 900 000 θέσεις εργασίας σε βιομηχανίες εφοδιασμού, που αντιπροσωπεύουν συνολικά 11,6 % της απασχόλησης στον τομέα της μεταποίησης της ΕΕ.

1.6. Λόγω της θεαματικής επιτάχυνσης του ρυθμού απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές που θα επιφέρει η δέσμη μέτρων «Fit for 55», κυρίως στην αυτοκινητοβιομηχανία, θα χρειαστούν πρόσθετοι πόροι —για παράδειγμα, σε ένα διευρυμένο Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης (ΤΔΜ)— για την αντιμετώπιση των κοινωνικών επιπτώσεων των μέτρων μείωσης των εκπομπών στις περιφέρειες που εξαρτώνται από τις αλυσίδες εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας.

1.7. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει το αίτημά της για αξιολόγηση της τρέχουσας κατάστασης όσον αφορά τα επαγγελματικά προσόντα και την (επανα)κατάρτιση του προσωπικού, καθώς και για επικαιροποιημένη ανάλυση όσον αφορά τους τομείς όπου απαιτείται η λήψη (πρόσθετων) μέτρων, ώστε να αναπτυχθούν περαιτέρω οι δεξιότητες και τα προσόντα των εργαζομένων στην αυτοκινητοβιομηχανία ενόψει της διαρθρωτικής μετάβασης ⁽⁴⁾. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει ότι οι πτυχές αυτές θα πρέπει να συμπεριληφθούν στις προτεινόμενες διατάξεις για τη διακυβέρνηση και την παρακολούθηση.

1.8. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία της για το γεγονός ότι, εάν δεν δημιουργηθούν οι υποδομές φόρτισης που απαιτούνται για τη στήριξη της μετάβασης, οι στόχοι μείωσης θα είναι δύσκολο να επιτευχθούν. Οι υποδομές φόρτισης πρέπει να αναπτυχθούν εκεί όπου οι άνθρωποι ζουν, εργάζονται και εκτελούν τις καθημερινές τους δραστηριότητες.

1.9. Τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, καθώς και τα συνθετικά καύσιμα, μπορούν να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στην απαλλαγή των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, ιδίως για τον υφιστάμενο στόλο και για τα τμήματα που είναι δύσκολο να εξηλεκτριστούν, αλλά πρέπει να εφαρμοστούν αυστηρά πρότυπα βιωσιμότητας.

2. Πλαίσιο της πρότασης

2.1. Η ανακοίνωση για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ⁽⁵⁾ εγκαινίασε μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική για την ΕΕ, η οποία αποσκοπεί στη μετατροπή της ΕΕ σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία με μια οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων. Η ανακοίνωση εκφράζει εκ νέου τη φιλοδοξία της Επιτροπής να αυξήσει τους κλιματικούς στόχους της και να καταστήσει την Ευρώπη την πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρο έως το 2050.

2.2. Ο στόχος αυτός διατυπώνεται στην ανακοίνωση με τίτλο «Καθαρός πλανήτης για όλους — Ένα ευρωπαϊκό, στρατηγικό, μακρόπνοο όραμα για μια ευημερούσα, σύγχρονη, ανταγωνιστική και κλιματικά ουδέτερη οικονομία» ⁽⁶⁾.

2.3. Με βάση μια ολοκληρωμένη εκτίμηση επιπτώσεων, η ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030» ⁽⁷⁾ πρότεινε να αυξηθεί το επίπεδο φιλοδοξίας της ΕΕ και παρουσίασε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την αύξηση του δεσμευτικού στόχου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2030 ώστε να επιτευχθεί μείωση των καθαρών εκπομπών κατά τουλάχιστον 55 %, με υπεύθυνο τρόπο. Ο στόχος για το 2030 συνάδει με τον στόχο της συμφωνίας του Παρισιού για τη διατήρηση της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη αρκετά κάτω από τους 2 °C και τη συνέχιση των προσπαθειών για τη συγκράτηση της αύξησης αυτής στον 1,5 °C. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ενέκρινε τον νέο δεσμευτικό στόχο της ΕΕ για το 2030 κατά τη σύνοδό του τον Δεκέμβριο του 2020 ⁽⁸⁾. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό το αυξημένο επίπεδο φιλοδοξίας για το 2030, η Επιτροπή επανεξέτασε την ισχύουσα νομοθεσία για το κλίμα και την ενέργεια, η οποία αναμένεται να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μόνο κατά 40 % έως το 2030 και κατά 60 % έως το 2050.

⁽²⁾ ΕΕ C 227 της 28.6.2018, σ. 52.

⁽³⁾ Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (ΕΟΚΕ) με θέμα «Η στρατηγική της ΕΕ για την κινητικότητα και οι βιομηχανικές αξιακές αλυσίδες της ΕΕ: η προσέγγιση των οικοσυστημάτων της αυτοκινητοβιομηχανίας» (γνωμοδότηση πρωτοβουλίας), σημείο 1.3 (ΕΕ C 105 της 4.3.2022, σ. 26).

⁽⁴⁾ ΕΕ C 227 της 28.6.2018, σ. 52, σημεία 1.6 και 4.13.

⁽⁵⁾ COM(2019) 640 final.

⁽⁶⁾ COM(2018) 773 final.

⁽⁷⁾ COM(2020) 562 final.

⁽⁸⁾ Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου 10-11 Δεκεμβρίου 2020 EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

2.4. Η νομοθετική δέσμη «Fit for 55», όπως ανακοινώθηκε στο σχέδιο κλιματικών στόχων της Επιτροπής για το 2030 ⁽⁹⁾, αποτελεί το πλέον ολοκληρωμένο στοιχείο των προσπαθειών για την υλοποίηση του φιλόδοξου νέου κλιματικού στόχου για το 2030, στις οποίες θα πρέπει να συμβάλουν όλοι οι οικονομικοί τομείς και οι πολιτικές, συμπεριλαμβανομένων των οδικών μεταφορών.

2.5. Η αυτοκινητοβιομηχανία έχει καίρια σημασία για την οικονομία της ΕΕ και αντιπροσωπεύει πάνω από το 7 % του ΑΕγχΠ της ΕΕ, παρέχοντας θέσεις εργασίας, άμεσα ή έμμεσα, σε 12,6 εκατομμύρια Ευρωπαίους. Οι επενδύσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ στην έρευνα και την ανάπτυξη ανέρχονται σε 60,9 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως.

2.6. Η στρατηγική της Επιτροπής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα ⁽¹⁰⁾ αντιμετωπίζει τις ευρύτερες προκλήσεις της μετάβασης στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και καθορίζει έναν χάρτη πορείας με στόχο να τεθούν οι ευρωπαϊκές μεταφορές σταθερά στον σωστό δρόμο για ένα βιώσιμο και έξυπνο μέλλον.

2.7. Το συνοδευτικό σχέδιο δράσης της στρατηγικής περιλαμβάνει πολιτικές που αποσκοπούν, μεταξύ άλλων, στη διάδοση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών και σχετικών υποδομών. Η στροφή προς οχήματα μηδενικών εκπομπών θα αποτρέψει τη ρύπανση και θα βελτιώσει την υγεία των πολιτών μας· με τον τρόπο αυτό υποστηρίζεται επίσης η φιλοδοξία μηδενικής ρύπανσης της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, όπως διατυπώνεται στο σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση ⁽¹¹⁾.

2.8. Τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα αποτελούν βασικούς κινητήριους μοχλούς για τη μείωση των εκπομπών CO₂ στον εν λόγω τομέα, όπως φαίνεται στην ανακοίνωση με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030». Γενικοί στόχοι της παρούσας πρότασης είναι να συμβάλει στην επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 και, για τον σκοπό αυτό, σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό νόμο για το κλίμα, να συμβάλει στην επίτευξη μείωσης των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990.

2.9. Τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂, τα οποία συνεπάγονται την προσφορά καινούργιων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά καινούργια οχήματα μηδενικών εκπομπών, αποτελούν επίσης συμπληρωματικό μέτρο προς την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (εφεξής «οδηγία για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές») ⁽¹²⁾, γεγονός που θα επιφέρει την απαλλαγή της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιείται σε ηλεκτρικά οχήματα από τις ανθρακούχες εκπομπές και θα δώσει κίνητρα για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιούνται επί του παρόντος. Υπάρχουν επίσης σημαντικές συνέργειες μεταξύ των προτύπων για τις εκπομπές CO₂, ενός ενισχυμένου συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής (ΣΕΔΕ) ⁽¹³⁾ και της οδηγίας για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει την υποστήριξή της τόσο στον στόχο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας να καταστεί η ΕΕ η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος έως το 2050, όσο και στους αναθεωρημένους στόχους μείωσης των εκπομπών για το 2030, όπως ορίζεται στη γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα «Ευρωπαϊκός νόμος για το κλίμα» ⁽¹⁴⁾.

3.2. Η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 θα απαιτήσει σημαντικές επιπλέον προσπάθειες σε όλους τους τομείς της οικονομίας. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τις μεταφορές. Ο τομέας των μεταφορών συγκαταλέγεται στις προτεραιότητες της Πράσινης Συμφωνίας της ΕΕ, με γενικό στόχο την επίτευξη μείωσης κατά 90 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις μεταφορές έως το 2050. Οι εκπομπές που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές ευθύνονται για το 22 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ και για το 27 % των εκπομπών CO₂ της ⁽¹⁵⁾. Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, οι εκπομπές από τις οδικές μεταφορές ήταν κατά 26,8 % υψηλότερες το 2018 από ό,τι το 1990 ⁽¹⁶⁾. Πιο πρόσφατα, οι εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα αυξήθηκαν για τρίτη συνεχή χρονιά το 2019, φθάνοντας τα 122,3 γραμμάρια διοξειδίου του άνθρακα ανά χιλιόμετρο (g CO₂/km) ⁽¹⁷⁾.

⁽⁹⁾ COM(2020) 562 final.

⁽¹⁰⁾ COM(2020) 789 final.

⁽¹¹⁾ COM(2021) 400 final· βλ. επίσης στο πλαίσιο αυτό την οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1) και την οδηγία (ΕΕ) 2016/2284 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, σχετικά με τη μείωση των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων, την τροποποίηση της οδηγίας 2003/35/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 2001/81/ΕΚ (ΕΕ L 344 της 17.12.2016, σ. 1).

⁽¹²⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

⁽¹³⁾ ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32.

⁽¹⁴⁾ ΕΕ C 364 της 28.10.2020, σ. 143.

⁽¹⁵⁾ <https://unfccc.int/documents/275968>

⁽¹⁶⁾ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases-7/assessment>

⁽¹⁷⁾ <https://www.eea.europa.eu/highlights/average-car-emissions-kept-increasing>

3.3. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει τη σημασία της στρατηγικής της ΕΕ για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, η οποία έχει θέσει μια σειρά από ορόσημα για την επίτευξη αυτού του φιλόδοξου στόχου προκειμένου να καταστούν οι μεταφορές κατάλληλες για μια κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη το 2050. Βασισμένη σε προηγούμενα έγγραφα πολιτικής, η στρατηγική ορθώς προωθεί μια «ολοκληρωμένη συστημική προσέγγιση», η οποία βασίζεται σε ένα χαρτοφυλάκιο συμπληρωματικών μέσων για τον μετασχηματισμό των μεταφορών. Τα πρότυπα για τις εκπομπές θα διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο, αλλά η επίτευξη των καθορισμένων στόχων θα απαιτήσει πρόσθετες προσπάθειες για την ανάπτυξη των υποδομών, την αύξηση της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας απαλλαγμένης από ανθρακούχες εκπομπές και τη δημιουργία μηχανισμών τιμών άνθρακα για τις μεταφορές ⁽¹⁸⁾.

3.4. Ο κανονισμός σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της στρατηγικής της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών στον εν λόγω τομέα. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι το 2018 ολοκληρώθηκε η εις βάθος αναθεώρηση του κανονισμού για τις εκπομπές CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ⁽¹⁹⁾. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι αυτή η πρόσφατη αναθεώρηση είναι, ωστόσο, ανεπαρκής για την επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως ορίζονται στον νόμο της ΕΕ για το κλίμα.

3.5. Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι στρατηγικής σημασίας για την ευρωπαϊκή οικονομία. Η αυτοκινητοβιομηχανία (συναρμολόγηση και προμηθευτές) απασχολεί 2,6 εκατομμύρια εργαζομένους και δημιουργεί 900 000 θέσεις εργασίας σε βιομηχανίες εφοδιασμού, που αντιπροσωπεύουν συνολικά 11,6 % της απασχόλησης στον τομέα της μεταποίησης της ΕΕ. Συνολικά, οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την αυτοκινητοβιομηχανία απασχολούν 12,6 εκατομμύρια άτομα στην Ευρώπη, γεγονός που σημαίνει ότι ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας καλύπτει το 6,6 % του συνόλου της απασχόλησης στην ΕΕ. Η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ παράγει εμπορικό πλεόνασμα 76 δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως και αντιπροσωπεύει το 33 % των συνολικών δαπανών έρευνας και ανάπτυξης στην ΕΕ. Τέλος, η αγορά και η χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων αποτελεί σημαντική πηγή φορολογικών εσόδων για τα κράτη μέλη και η Γερμανία εισπράττει από μόνη της περίπου 100 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως ⁽²⁰⁾.

3.6. Η επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών ως το 2030 στις οδικές μεταφορές θα απαιτήσει τεράστιες προσπάθειες για τον μετασχηματισμό της αυτοκινητοβιομηχανίας και την αντικατάσταση του υφιστάμενου στόλου οχημάτων. Η διάδοση της χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων στην Ευρώπη αυξάνεται ταχέως σε πολλά κράτη μέλη, αλλά εξακολουθεί να είναι περιορισμένη, καθώς τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα αντιπροσώπευαν μόνο 3,5 % των συνολικών ταξινομήσεων νέων αυτοκινήτων το 2019, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή (BEV) και των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με ρευματολήπτη (PHEV), ενώ τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα αντιπροσωπεύουν μόλις το 1,2 % του υφιστάμενου στόλου αυτοκινήτων στην ΕΕ ⁽²¹⁾. Πρόσφατα στοιχεία δείχνουν ταχεία ενίσχυση των μεριδίων αγοράς των BEV και των PHEV, με μερίδιο αγοράς ανερχόμενο σε 9,8 % και σε 9,1 % αντιστοίχως κατά το τρίτο τρίμηνο του 2021 ⁽²²⁾.

3.7. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ θα πρέπει να απαλλαγεί από τις ανθρακούχες εκπομπές σε ένα πλαίσιο όπου πασιζεί να αντιμετωπίσει μια σειρά άλλων παραγόντων διαρθρωτικών αλλαγών που έχουν ήδη σημαντικό αντίκτυπο στο εργατικό δυναμικό της: η αυτοματοποίηση και η ρομποτικοποίηση των γραμμών συναρμολόγησης συνεπάγεται αύξηση της παραγωγικότητας που θα έχει αντίκτυπο στον αριθμό των ωρών εργασίας στον εν λόγω τομέα ⁽²³⁾, η συνεχιζόμενη έλλειψη ημιαγωγών επέφερε απώλειες παραγωγής, ενώ η πανδημία και οι συνέπειές της οδήγησαν τις πωλήσεις και την παραγωγή σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα.

3.8. Η ΕΟΚΕ επιβεβαιώνει σθεναρά ότι η ατομική κινητικότητα πρέπει να παραμείνει προσβάσιμη και οικονομικά προσιτή για όλους, ιδίως για τους καθημερινά μετακινούμενους εργαζόμενους οι οποίοι δεν έχουν πρόσβαση σε ποιοτικές δημόσιες συγκοινωνίες ή άλλες λύσεις μετακίνησης ⁽²⁴⁾. Ένα σημαντικό εμπόδιο στην ανάπτυξη της αγοράς των BEV είναι οι υψηλές αρχικές τιμές αγοράς, οι οποίες επισύρουν υψηλότερο κόστος απόσβεσης για τους πρώτους ιδιοκτήτες, που καθορίζουν τη σύνθεση του αποθέματος. Ωστόσο, διάφορες εκθέσεις δείχνουν ότι —όταν λαμβάνεται υπόψη το συνολικό κόστος κυριότητας— τα BEV αποτελούν ήδη την πλέον προσιτή επιλογή για τους καταναλωτές πολλών χωρών ⁽²⁵⁾. Η διατήρηση αναλογικών μέτρων στήριξης και κινήτρων θα αποδειχθεί ζωτικής σημασίας κατά τα προσεχή έτη για την αποκόμιση οφελών από τους χρήστες μεταχειρισμένων οχημάτων από δεύτερο και τρίτο «χέρι», οι οποίοι θα επωφεληθούν περισσότερο από τον εξηλεκτισμό.

3.9. Τον Μάιο του 2020, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε να δημιουργηθεί ένα «Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης» με προϋπολογισμό ύψους 40 δισεκατομμυρίων ευρώ για τη στήριξη των περιφερειών που εξαρτώνται από τις βιομηχανίες υψηλής έντασης άνθρακα και CO₂ στις προσπάθειές τους να απαλλαγούν από τις ανθρακούχες εκπομπές. Στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων για τον προϋπολογισμό και την ανάκαμψη της ΕΕ, τα κράτη μέλη συμφώνησαν να διαθέσουν 17,5 δισεκατομμύρια ευρώ στο ΤΑΜ. Λόγω

⁽¹⁸⁾ ΕΕ C 286 της 16.7.2021, σ. 158.

⁽¹⁹⁾ ΕΕ C 227 της 28.6.2018, σ. 52.

⁽²⁰⁾ Στοιχεία ACEA 2021 https://www.acea.auto/files/ACEA_Pocket_Guide_2021-2022.pdf

⁽²¹⁾ ΕΕ+Ηνωμένο Βασίλειο, Νορβηγία, Ισλανδία: [^{\(22\)} <https://www.acea.auto/fuel-pc/fuel-types-of-new-cars-battery-electric-9-8-hybrid-20-7-and-petrol-39-5-market-share-in-q3-2021/>](https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/proportion-of-vehicle-fleet-meeting-5/assessment- BEV 0,4 % και υβριδικά 0,8 % · Στοιχεία ACEA 2021.</p></div><div data-bbox=)

⁽²³⁾ Βλέπε μελέτη ELAB 2.0 του ινστιτούτου Fraunhofer.

⁽²⁴⁾ Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα «Η στρατηγική της ΕΕ για την κινητικότητα και οι βιομηχανικές αλυσίδες αξίας της ΕΕ: η προσέγγιση των οικοσυστημάτων της αυτοκινητοβιομηχανίας» (γνωμοδότηση πρωτοβουλίας), σημείο 1.3 (ΕΕ C 105 της 4.3.2022, σ. 26).

⁽²⁵⁾ https://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2021-039_electric_cars_calculating_the_total_cost_of_ownership_for_consumers.pdf

της θεαματικής επιτάχυνσης του ρυθμού απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές που θα επιφέρει η δέσμη μέτρων «Fit for 55», κυρίως στην αυτοκινητοβιομηχανία, θα χρειαστούν πρόσθετοι πόροι για την αντιμετώπιση των κοινωνικών επιπτώσεων των μέτρων μείωσης των εκπομπών στις περιφέρειες που εξαρτώνται από τις αλυσίδες εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1. Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι τα προβλεπόμενα όρια για τον στόλο παρέχουν πολύ ισχυρή και αποτελεσματική ώθηση για τεχνολογικές αλλαγές στη βιομηχανία, πράγμα που οφείλεται σε μεγάλο βαθμό σε αυτή την κανονιστική ώθηση που ανέλαβε να δώσει η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία στην πορεία προς οχήματα μηδενικών εκπομπών. Ο καθορισμός πιο φιλόδοξων ορίων για τον στόλο θα συντελέσει στο να καταστεί η Ευρώπη η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος έως το 2050.

4.2. Η ΕΟΚΕ συμμερίζεται την άποψη ότι οι νέες ταξινόμησεις αυτοκινήτων και ημιφορτηγών στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να καταστήσουν δυνατή τη μείωση των εκπομπών του συνολικού στόλου της ΕΕ κατά 100 % έως το 2035. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι αυτός ο στόχος μείωσης μπορεί να επιτευχθεί μόνο εάν όλοι οι όροι πλαισίου είναι βέλτιστα αλληλένδετοι και οι πελάτες (σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση) μπορούν να πειστούν να στραφούν σε οχήματα μηδενικών εκπομπών. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να αναπτυχθούν οι απαραίτητες υποδομές φόρτισης εκεί όπου οι άνθρωποι ζουν, εργάζονται και εκτελούν τις καθημερινές τους δραστηριότητες, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι αυτές οι υποδομές φόρτισης τούς εξυπηρετούν.

4.3. Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει τους προτεινόμενους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ για το σύνολο του στόλου καινούργιων επιβατικών οχημάτων της ΕΕ κατά 55 % (σε σύγκριση με τον στόχο για το 2021) από το 2030. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι, δεδομένων των ειδικών κύκλων παραγωγής και ανάπτυξης της αυτοκινητοβιομηχανίας, οι αναγκαίες αποφάσεις της βιομηχανίας για την επίτευξη αυτού του στόχου χρειάζεται να ληφθούν ήδη από τώρα.

4.4. Ενώ γενικά υποστηρίζει τον στόχο μείωσης κατά 50 % για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή τόσο στον ειδικό κύκλο παραγωγής και ανάπτυξης όσο και στη συνήθη χρήση των οχημάτων αυτών. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία της για το γεγονός ότι, εάν δεν δημιουργηθούν οι υποδομές φόρτισης για τη στήριξη της μετάβασης, οι στόχοι μείωσης θα είναι δύσκολο να επιτευχθούν και, συνεπώς, μπορεί να χρειαστούν πρόσθετα κριτήρια.

4.5. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει το αίτημά της από το 2018 για ενδιάμεση επανεξέταση του ισχύοντος κανονισμού (η οποία αναμενόταν αρχικά το 2024) η οποία θα περιλαμβάνει την τρέχουσα κατάσταση όσον αφορά τα επαγγελματικά προσόντα και την (επανα)κατάρτιση του προσωπικού, καθώς και για επικαιροποιημένη ανάλυση όσον αφορά τους τομείς όπου απαιτείται η λήψη (πρόσθετων) μέτρων, ώστε να αναπτυχθούν περαιτέρω οι δεξιότητες και τα προσόντα των εργαζομένων στην αυτοκινητοβιομηχανία ενόψει της διαρθρωτικής μετάβασης⁽²⁶⁾. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει ότι οι πτυχές αυτές θα πρέπει να συμπεριληφθούν στις προτεινόμενες διατάξεις για τη διακυβέρνηση και την παρακολούθηση, οι οποίες πρέπει να βασίζονται σε δοκιμές εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης.

4.6. Η αναθεώρηση του κανονισμού για τα πρότυπα CO₂ πρέπει να βασιστεί στην τεχνολογική ουδετερότητα, ενώ παράλληλα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι δεν προσφέρουν όλες οι επιλογές υψηλή ενεργειακή απόδοση. Παρόλο που ο εξηλεκτρισμός αποτελεί σαφώς την κύρια επιλογή όσον αφορά την απαλλαγή των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, ενδέχεται να μην είναι η καταλληλότερη επιλογή για τις μεταφορές βαρέων φορτίων ή μεγάλων αποστάσεων. Όπως τόνισε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην ανακοίνωσή της του 2018 με τίτλο «Καθαρός πλανήτης για όλους», πρέπει να εξεταστεί ένα ευρύ φάσμα τεχνολογιών και η προσέγγιση της ΕΕ πρέπει να είναι βασισμένη στην τεχνολογική ουδετερότητα. Οι συσσωρευτές, το υδρογόνο, τα προηγμένα βιοκαύσιμα, το βιομεθάνιο και τα υγρά αναπλήρωσης (e-liquid) θα διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στην απαλλαγή του συστήματος μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την αρχή της «τεχνολογικής ουδετερότητας» και τονίζει την ανάγκη να διατηρηθούν στο μείγμα κινητικότητας όλα τα συστήματα μετάδοσης ισχύος που πληρούν τα πρότυπα CO₂ και εκπομπών, σύμφωνα με τους στόχους της Πράσινης Συμφωνίας.

4.7. Σύμφωνα με την προηγούμενη γνωμοδότησή της⁽²⁷⁾, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι, παρά τα πλεονεκτήματά της, η προσέγγιση με βάση τις εκπομπές του σωλήνα εξάτμισης που επιλέχθηκε για το σχέδιο κανονισμού πρέπει να συμπληρωθεί με άλλα μέσα πολιτικής. Η δέσμη μέτρων «Fit for 55» πρέπει να εξασφαλίσει μια προσέγγιση με βάση τον κύκλο ζωής και να αποφύγει τον εξηλεκτρισμό των οδικών μεταφορών, που οδηγεί σε μετατόπιση των εκπομπών σε προηγούμενα στάδια της αλυσίδας αξίας. Η αναθεώρηση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής της ΕΕ, καθώς και η οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, πρέπει να διασφαλίσουν ότι ο εξηλεκτρισμός των οδικών μεταφορών και η απαλλαγή της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από τις ανθρακούχες εκπομπές πραγματοποιούνται με τον ίδιο ρυθμό.

4.8. Η τρέχουσα διείσδυση στην αγορά δείχνει ότι η υβριδική τεχνολογία με ρευματολήπτη μπορεί να λειτουργήσει ως σημείο εκκίνησης και ως μεταβατική τεχνολογία για να συμβάλει στην επίτευξη των κλιματικών στόχων στον τομέα των μεταφορών. Ωστόσο, πρέπει να διασφαλιστεί η χρήση των υβριδικών οχημάτων σε αμιγώς ηλεκτρική λειτουργία κατά το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου, με συχνή φόρτιση. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η εντεινόμενη σύζηση σχετικά με την παραπλανητική επισήμανση των PHEV, θα πρέπει να ληφθούν ταχέως μέτρα για την αύξηση του ποσοστού των «ηλεκτρικών διαδρομών», όπως μεταξύ άλλων:

⁽²⁶⁾ EE C 227 της 28.6.2018, σ. 52, σημεία 1.6 και 4.13.

⁽²⁷⁾ EE C 227 της 28.6.2018, σ. 52.

- η ηλεκτρική αυτονομία των PHEV θα πρέπει να είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε να καλύπτει τη συνήθη συμπεριφορά των χρηστών. Για τα αυτοκίνητα, θα πρέπει να επιδιώκεται αυτονομία περίπου 80 έως 100 km σε πραγματική λειτουργία και χωρητικότητα φόρτισης 11 kW σε όλα τα μοντέλα·
- η ενσωμάτωση ψηφιακών υπηρεσιών, πληροφοριών και έξυπνων στρατηγικών λειτουργίας στο όχημα για την υποστήριξη των οδηγών κατά την ηλεκτρική χρήση τους·
- η διαθεσιμότητα των δεδομένων μέτρησης της κατανάλωσης καυσίμου επί του οχήματος (OBFCM) μέσω της (ομοιόμορφα καθορισμένης) διεπαφής OBD II (σύστημα διάγνωσης ενσωματωμένο στο όχημα), σύμφωνα με την προστασία των δεδομένων από τις τεχνικές υπηρεσίες·
- η εφαρμογή εθνικών κινήτρων για τη χρήση συσσωρευτών (κοινωνικά δίκαια συστήματα τιμολόγησης του άνθρακα και σταδιακή κατάργηση των έμμεσων επιδοτήσεων για τα ορυκτά καύσιμα, όπως αφορολόγητες κάρτες καυσίμων για τους εργαζόμενους που χρησιμοποιούν εταιρικό αυτοκίνητο).

4.9. Τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, καθώς και τα συνθετικά καύσιμα, θα μπορούσαν να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στην απαλλαγή των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, ιδίως για τον υφιστάμενο στόλο και για τα τμήματα που είναι δύσκολο να εξηλεκτριστούν, έχοντας υπόψη ότι τα καύσιμα αυτά θα χρειαστούν κατά προτεραιότητα για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές των τμημάτων του συστήματος μεταφορών που είναι δύσκολο να εξηλεκτριστούν, όπως οι αεροπορικές και οι θαλάσσιες μεταφορές. Επιπλέον, η νομοθεσία της ΕΕ πρέπει να διασφαλίζει την εφαρμογή αυστηρών προτύπων βιωσιμότητας. Πρώτον, η αξιολόγηση του κύκλου ζωής πρέπει να διασφαλίζει ότι το αποτύπωμα άνθρακα συνάδει με τον στόχο της επίτευξης κλιματικής ουδετερότητας ως το 2050. Δεύτερον, ακόμη κι αν είναι περιορισμένη, η χρήση αυτών των εναλλακτικών καυσίμων πρέπει να συνάδει με τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών και, συνεπώς, απαιτείται να καταργηθούν σταδιακά τα βιοκαύσιμα από καλλιεργούμενα φυτά, καθώς και τα βιοκαύσιμα με βάση το φοινικέλαιο και τη σόγια.

4.10. Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της κατάργησης της παρέκκλισης για τους κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής, που ταξινομούν λιγότερα από 10 000 αυτοκίνητα ή λιγότερα από 22 000 ημιφορτηγά ετησίως, από το 2030. Μια γενική εξειδικευμένη αγορά για οχήματα που δεν συνδέονται με στόχους εκπομπών δεν είναι αποδεκτή. Ωστόσο, η πρόταση δεν προβλέπει διατάξεις σχετικά με τα αυτοκίνητα ειδικού σκοπού που είναι δύσκολο να εξηλεκτριστούν.

Βρυξέλλες, 19 Ιανουαρίου 2022.

Η Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Christa SCHWENG