

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό προτύπων για τις επιδόσεις των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα»

COM(2009) 593 τελικό — 2009/0173 (COD)

(2011/C 44/27)

Εισηγητής: **ο κ. RANOCCHIARI**

Στις 20 Νοεμβρίου 2009 και σύμφωνα με το άρθρο 251 της συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την:

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό προτύπων για τις επιδόσεις των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα

COM(2009) 593 τελικό — 2009/0173 (COD).

Το ειδικευμένο τμήμα «Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση» στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 15 Ιουνίου 2010.

Κατά την 464η σύνοδο ολομέλειας, της 14ης και 15ης Ιουλίου 2010 (συνεδρίαση της 14ης Ιουλίου 2010), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Στο πλαίσιο της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ και μετά την έγκριση του κανονισμού σχετικά με τα επιβατικά αυτοκίνητα το 2009, ο προτεινόμενος κανονισμός για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα αποτελεί αναγκαίο συμπληρωματικό μέτρο. Επειδή η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου είναι θεμελιώδους σημασίας για την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος, δεν θα πρέπει να αγνοηθεί καμιά σχετική πρωτοβουλία εφόσον βασίζεται σε ορθή ολοκληρωμένη προσέγγιση.

1.2 Η νέα πρόταση βασίζεται στο μοντέλο που χρησιμοποιήθηκε για τον προηγούμενο κανονισμό, και προβλέπει επίσης μηχανισμούς για την επιβολή κυρώσεων, πριμοδοτήσεις, απαλλαγές, οικολογικές καινοτομίες, κλπ.

1.3 Η ΕΟΚΕ προβληματίζεται εντούτοις μήπως οι σχετικές διατάξεις δεν επιτρέπουν να ληφθεί επαρκώς υπόψη η ουσιαστική διαφορά που υφίσταται μεταξύ επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (ΕΕΟ): ενώ τα πρώτα αποτελούν καταναλωτικά αγαθά, τα δεύτερα είναι κεφαλαιουχικά αγαθά, και κατά συνέπεια διαφέρουν από την άποψη του ρόλου τους και του ύψους του συνεπαγόμενου λειτουργικού κόστους. Επιπλέον, η πρόταση για τα ΕΕΟ είναι, από ορισμένες απόψεις, πιο φιλόδοξη από τον κανονισμό για τα επιβατικά αυτοκίνητα και συγκεκριμένα όσον αφορά τις προθεσμίες, τις κυρώσεις και τις δαπάνες. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι, δεδομένου του χρόνου που προηγείται της κατασκευής (*lead time*) (!) των εμπορικών οχημάτων, τουλάχιστον δύο έτη περισσότερο από ότι για τα επιβατικά αυτοκίνητα, είναι αναγκαίο να αναθεωρηθεί η πρόταση υπό το πρίσμα της σοβαρής κρίσης που πλήττει τον τομέα και η οποία εξακολουθεί να έχει σημαντικές εμπορικές επιπτώσεις.

1.4 Εξάλλου, η ΕΟΚΕ φοβάται μήπως ο υπερβολικά υψηλός αντίκτυπος επί του βιομηχανικού κόστους και ως εκ τούτου επί των τιμών, αποδυναμώσει ακόμη περισσότερο την αγορά αυτή που ήδη βρίσκεται σε βαθιά κρίση, πράγμα που θα είχε ως αποτέλεσμα την συρρίκνωση της απασχόλησης και την περαιτέρω επιβράδυνση της ανανέωσης του στόλου και, κατά συνέπεια, του περιορισμού των εκπομπών.

1.5 Η ΕΟΚΕ εύχεται συνεπώς να ληφθούν υπόψη οι συστάσεις του Συμβουλίου Ανταγωνιστικότητας του Μαΐου 2009, οι οποίες προέτρεπαν «δεδομένης της τρέχουσας οικονομικής κατάστασης του τομέα, να αποφευχθεί, ει δυνατόν, η επιβολή πρόσθετων επιβαρύνσεων στη βιομηχανία και να διασφαλισθεί ότι κάθε απόφαση θα στηρίζεται σε εμπεριστατωμένη αξιολόγηση αντικτύπου».

1.6 Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει ότι η πρόταση βασίζεται σε μία αξιολόγηση αντικτύπου που είχε καταρτισθεί πριν από την κρίση, καλεί δε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να ζητήσουν την επικαιροποίηση της αξιολόγησης αυτής, και μάλιστα στη βάση της προσεκτικής παρακολούθησης των εκπομπών που επιβάλλεται μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού Euro 5.

1.7 Με βάση τα ανωτέρω, αν και επιβεβαιώνει την ανάγκη να μειωθούν οι εκπομπές CO₂, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει, ωστόσο, ότι πρέπει να αναθεωρηθεί το χρονοδιάγραμμα που προβλέπει ο κανονισμός προκειμένου να προσαρμοστεί στις προθεσμίες κατασκευής του τομέα, με την έναρξη εφαρμογής των μέτρων το 2015 και την ολοκλήρωσή τους το 2018, καθώς και με την σαφή και ενημερωμένη αξιολόγηση των επιπτώσεων ακόμη και για πιο μακροπρόθεσμους στόχους (μετά το 2020), που υπολογίζεται ότι θα μπορούσαν μέσω της τεχνολογικής εξέλιξης να φθάσουν σταδιακά τα 150-160 g / km CO₂, υπό την προϋπόθεση της αναγκαίας έγκαιρης επανεξέτασης.

(!) Χρόνος που χρειάζεται η βιομηχανία προκειμένου να εφαρμόσει κάθε νέα απαίτηση που αφορά διαρθρωτικές παρεμβάσεις στα οχήματα.

2. Εισαγωγή

2.1 Στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής –έγγρ. COM(2007) 19 τελικό/2 του Φεβρουαρίου 2007– με τίτλο «Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα» εξαγγέλθηκε ότι η Επιτροπή θα πρότεινε νομοθετικό πλαίσιο για την επίτευξη του κοινοτικού στόχου των 120 g CO₂/km. Ο κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα, ο οποίος εκδόθηκε το Δεκέμβριο του 2008 και προβλέπει τη μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα σε 130g/km κατά μέσο όρο, αποτελεί βασικό στοιχείο της κοινοτικής στρατηγικής. Η νομοθεσία στην οποία βασίζεται η εν λόγω στρατηγική καθορίζει ορισμένα πρόσθετα μέτρα για την επίτευξη περαιτέρω μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 10 g/km (ολοκληρωμένη προσέγγιση): μεταξύ των μέτρων αυτών περιλαμβάνεται η νέα πρόταση που αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών CO₂ των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

2.2 Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δεσμευτεί να μειώσει τις συνολικές εκπομπές αερίων θερμοκηπίου έως το 2020 κατά 20 % ή κατά 30 %, εάν επιτευχθεί καθολική διεθνής συμφωνία. Είναι σαφές ότι όλοι οι τομείς θα πρέπει να συμβάλουν σε αυτή τη μείωση. Οι εκπομπές από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα αντιπροσωπεύουν το 1,5 % περίπου των συνολικών εκπομπών CO₂ της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2.3 Η νέα πρόταση αποτελεί συνέχεια δύο ανακοινώσεων της Επιτροπής που εκδόθηκαν τον Φεβρουάριο του 2007, της ανακοίνωσης που προαναφέρθηκε –έγγρ. COM(2007) 19 τελικό/2– και της ανακοίνωσης –έγγρ. COM (2007) 22 τελικό– με τίτλο «Ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία τον 21ο αιώνα - CARS 21», και ανταποκρίνεται στο αίτημα που διατύπωσε το Συμβούλιο Περιβάλλοντος τον Ιούνιο του 2007 καλώντας την Επιτροπή να καταρτίσει πρόταση για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

3. Η πρόταση κανονισμού

3.1 Στις 28 Οκτωβρίου 2009 η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση κανονισμού για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

3.2 Όπως αναφέρεται στην εισαγωγή, ο νέος κανονισμός συμπληρώνει τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 (εκπομπές CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα) στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης για την επίτευξη του στόχου των 120 g CO₂/km που έχει θέσει η ΕΕ για το σύνολο των καινούργιων ελαφρών οχημάτων. Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2014 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κατασκευαστής ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων εξασφαλίζει ότι οι οικείες μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ δεν υπερβαίνουν τον στόχο που προβλέπεται από τον κανονισμό.

Ειδικότερα:

3.2.1 Πεδίο εφαρμογής

Το πεδίο εφαρμογής της πρότασης περιορίζεται στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα της κατηγορίας N1. Η Επιτροπή θα αποφασίσει σχετικά με τη σκοπιμότητα επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της στα οχήματα των κατηγοριών N2 και M2⁽²⁾, μόνον έπειτα από επανεξέταση που προβλέπεται για το 2013, σύμφωνα με τη διαδικασία της επιτροπολογίας.

(2) N1 = οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων μέγιστου βάρους < 3,5t· N2 = οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων < 12t· M2 = οχήματα μεταφοράς επιβατών, άνω των 8 θέσεων, μέγιστης μάζας < 5 T.

3.2.2 Βραχυπρόθεσμος στόχος

Στόχος της πρότασης είναι να μειωθούν οι μέσες εκπομπές CO₂ από καινούργια οχήματα σε 175 g CO₂/km έως την 1η Ιανουαρίου 2016, κατά τρόπο σταδιακό από το 2014 (ο εν λόγω στόχος αφορά ποσοστό 75 % των οχημάτων το 2014, 80 % το 2015 και 100 % από το 2016 και εφεξής).

3.2.3 Παράμετρος χρησιμότητας

Η πρόταση διατηρεί ως παράμετρο χρησιμότητας (ως βάση υπολογισμού για τη μέτρηση των εκπομπών) τη μάζα του οχήματος με το αμάξωμα σε ετοιμότητα λειτουργίας. Εντούτοις, το άρθρο 12 προβλέπει ότι η Επιτροπή θα αξιολογήσει το 2014 τη δυνατότητα χρήσης εναλλακτικών παραμέτρων (αποτύπωμα, ωφέλιμο φορτίο)⁽³⁾.

3.2.4 Μηχανισμός επιβολής κυρώσεων

Η πρόταση ορίζει ότι:

- α) η επιβαλλόμενη ποινή υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας τις εκπομπές CO₂ καθ' υπέρβαση σε g/km με τον αριθμό των καινούργιων οχημάτων που ταξινομήθηκαν εντός του έτους·
- β) κατά τη διάρκεια μιας μεταβατικής περιόδου (έως και το 2018) προβλέπεται ευέλικτη διαδικασία, σύμφωνα με την οποία το μοναδιαίο τίμημα της επιβαλλόμενης ποινής αυξάνεται ανάλογα με το εύρος της απόκλισης από τον επιδιωκόμενο στόχο, ανέρχεται δηλαδή σε: 5€ για το πρώτο γραμμάριο υπέρβασης, 15€ για το δεύτερο, 25€ για το τρίτο και 120€ για κάθε επιπλέον γραμμάριο υπέρβασης·
- γ) μετά την λήξη της μεταβατικής περιόδου (μετά το 2018), το μοναδιαίο τίμημα της επιβαλλόμενης ποινής παύει να εξαρτάται από το εύρος της απόκλισης από τον προβλεπόμενο στόχο και καθορίζεται σε 120€ ανά γραμμάριο υπέρβασης.

3.2.5 Πιστωτικά υπερμόρια

Για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂, προβλέπεται η παροχή κινήτρων στους κατασκευαστές που παράγουν οχήματα με εξαιρετικές επιδόσεις. Κάθε καινούργιο ελαφρό επαγγελματικό με ειδικές εκπομπές CO₂ χαμηλότερες από 50 g CO₂/km λογίζεται ως 2,5 EEO το 2014· ως 1,5 EEO το 2015 και ως 1 EEO από το 2016 και εφεξής.

3.2.6 Παρεκκλίσεις για ορισμένους κατασκευαστές

Αίτηση παρέκκλισης από τον στόχο ειδικών εκπομπών (βλ. σημ. 3.2) δύναται να υποβάλει κατασκευαστής, του οποίου τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Κοινότητα ανά ημερολογιακό έτος είναι λιγότερα από 22 000 και ο οποίος:

- α) δεν είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών ή

(3) Ωφέλιμο φορτίο ή payload: Το ωφέλιμο φορτίο του οχήματος ορίζεται ως η διαφορά μεταξύ της μέγιστης τεχνικά αποδεκτής μάζας έμφορτου οχήματος σύμφωνα με το παράρτημα III της οδηγίας 2007/46/EK και της μάζας του οχήματος. Το αποτύπωμα ή footprint του οχήματος υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας το μεταξόνιο του οχήματος επί το μετατρόχιο του.

β) είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών, η οποία είναι υπεύθυνη συνολικά για λιγότερα από 22 000 καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται στην Κοινότητα ανά ημερολογιακό έτος ή

γ) είναι μέλος ομάδας συνδεδεμένων κατασκευαστών αλλά χρησιμοποιεί τις δικές του εγκαταστάσεις παραγωγής και κέντρο σχεδιασμού.

3.2.7 Οικολογικές καινοτομίες

Κατόπιν αιτήσεως προμηθευτή ή κατασκευαστή, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη –σύμφωνα με κριτήρια που απομένουν να καθοριστούν– τις εξοικονομήσεις CO₂ που επιτυγχάνονται με τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών, πέραν εκείνων που εμπίπτουν στον πρότυπο κύκλο δοκιμών για τη μέτρηση του CO₂. Η συνολική συμβολή των τεχνολογιών αυτών στη μείωση του στόχου ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή μπορεί να ανέρχεται σε 7 g CO₂/km κατ' ανώτατο όριο.

3.2.8 Συνδυασμός (Pooling)

Οι κατασκευαστές καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εκτός από εκείνους στους οποίους έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο σημείο 3.2.6 της παρούσας γνωμοδότησης, έχουν τη δυνατότητα να σχηματίζουν συνδυασμό για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που υπέχουν.

3.2.9 Ημιτελή οχήματα (ή *multistage*) ⁽⁴⁾

Η πρόταση κανονισμού προβλέπει ότι στην περίπτωση του «ολοκληρωμένου οχήματος» εφαρμόζεται η υψηλότερη τιμή που έχει καταγραφεί για τα «πλήρη οχήματα», τα οποία έχουν τον ίδιο τύπο με το «βασικό όχημα» στο οποίο βασίζεται το ολοκληρωμένο όχημα.

3.2.10 Μακροπρόθεσμος στόχος

Έως την 1η Ιανουαρίου 2013, η Επιτροπή ολοκληρώνει την επανεξέταση των στόχων ειδικών εκπομπών με σκοπό τον καθορισμό των λεπτομερειών επίτευξης μακροπρόθεσμου στόχου 135 g CO₂/km, έως το έτος 2020.

4. Γενικές παρατηρήσεις

4.1 Όπως και σε προηγούμενες γνωμοδοτήσεις της με αντικείμενο τις νομοθετικές προτάσεις της Επιτροπής σχετικά με την μείωση των εκπομπών CO₂, η ΕΟΚΕ επιβεβαιώνει την υποστήριξή της σε όλες τις πρωτοβουλίες της ΕΕ που αποσκοπούν στην επίτευξη συγκεκριμένων στόχων για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, η οποία αποτελεί βασική πτυχή για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Υπ' αυτό το πρίσμα δεν μπορεί συνεπώς να αγνοείται κάθε λογική παρέμβαση για τη μείωση των εκπομπών των ΕΕΟ, οχημάτων που αντιπροσωπεύουν το 10 % του στόλου των οχημάτων που κυκλοφορούν.

⁽⁴⁾ Τα οχήματα που κατασκευάζονται σε πολλαπλά στάδια (*multi-stage*) είναι εκείνα που πωλούνται από τον κατασκευαστή μόνο με πλαίσιο και θάλαμο οδήγησης (οχήματα «πλαίσιου-θαλάμου» ή βασικά οχήματα) και ολοκληρώνονται κατόπιν από άλλους κατασκευαστές προκειμένου να καταστούν κατάλληλα για την προβλεπόμενη χρήση τους (η οποία μπορεί να ποικίλλει σημαντικά). Τα οχήματα «πολλαπλών σταδίων» αντιπροσωπεύουν περίπου το 15 % της αγοράς. Τα οχήματα αυτά μπορούν να λάβουν έγκριση τύπου σε διαδοχικά στάδια, βάσει της οδηγίας 2007/46/ΕΚ η οποία προβλέπει σε διάκριση μεταξύ «βασικού οχήματος» (το οποίο εγκρίνεται στην πρώτη φάση της διαδικασίας έγκρισης τύπου πολλαπλών σταδίων), «ολοκληρωμένου οχήματος» (το οποίο εγκρίνεται στο τέλος της διαδικασίας έγκρισης τύπου πολλαπλών σταδίων) και «πλήρους οχήματος» (το οποίο εγκρίνεται σύμφωνα με διαδικασία έγκρισης τύπου σε ένα στάδιο).

4.2 Η επιλογή του κανονισμού ως νομοθετικού μέσου θεωρείται η πλέον ενδεδειγμένη για τη διασφάλιση της άμεσης τήρησης των διατάξεων που θα υιοθετηθούν, και θα αποφευχθούν έτσι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που θα μπορούσαν να έχουν αντίκτυπο στην εσωτερική αγορά.

4.3 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ωστόσο ότι η υπό εξέταση πρόταση, που καταρτίστηκε βάσει του κανονισμού που έχει εγκριθεί για τα επιβατικά αυτοκίνητα, υποτιμά τις διαφορές μεταξύ των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, εκ των οποίων οι σημαντικότερες είναι:

— ο μεγαλύτερος κύκλος ανάπτυξης και παραγωγής από τον κύκλο των επιβατικών αυτοκινήτων·

— η αποστολή αυτών των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για σκοπούς οικονομικής δραστηριότητας για την οποία η απόδοση και η αντοχή του κινητήρα και η σχετική κατανάλωση καυσίμων κατέχουν κυρίαρχη θέση στις λειτουργικές δαπάνες που συνδέονται με τη δραστηριότητα αυτή. Δεν είναι τυχαίο ότι το 97 % των ΕΕΟ έχουν κινητήρες ντίζελ·

— το προφίλ των αγοραστών, εκ των οποίων πάνω από το 90 % είναι μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις ιδιαίτερα ευαίσθητες σε κάθε διακύμανση του κόστους.

4.4 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει την πολυπλοκότητα της επανεξέτασης αυτής που πρέπει να στοχεύει στην περαιτέρω μείωση των εκπομπών CO₂, χωρίς ωστόσο να υπονομεύει την ανταγωνιστικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας που λειτουργεί σε μια ιδιαίτερα ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά και βρίσκεται αντιμέτωπη με μια κρίση τεραστίων διαστάσεων. Ο εμπορικός απολογισμός των συνολικών πωλήσεων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων κατά το 2009 παρουσίασε πτώση της τάξεως άνω του 30 % σε σχέση με το 2008· πιο συγκεκριμένα σημειώθηκε πτώση κατά 30 % στη Δυτική Ευρώπη (πτώση κατά 23,4 % στην Ιταλία, κατά 24,7 % στη Γερμανία, κατά 38,8 % στην Ισπανία, κατά 21,3 % στη Γαλλία και κατά 37,1 % στο Ηνωμένο Βασίλειο) και πτώση της τάξεως του 49 % στα νέα κράτη μέλη (δηλ. πτώση κατά 28,0 % στην Πολωνία και κατά 67,0 % στην Τσεχική Δημοκρατία).

4.5 Η ΕΟΚΕ συμμαρτίζεται τις ανησυχίες που εξέφρασαν όσοι πιστεύουν ότι υπάρχει φόβος εξαιρετικά υψηλού αντίκτυπου στο βιομηχανικό κόστος και κατά συνέπεια στις τιμές πώλησης των οχημάτων, με κίνδυνο συρρίκνωσης της παραγωγής και κατ' επέκταση της απασχόλησης καθώς και μείωση των πωλήσεων με αποτέλεσμα την επιβράδυνση της ανανέωσης του στόλου με οχήματα που μολύνουν λιγότερο.

4.6 Η ΕΟΚΕ δεν αμφισβητεί βέβαια την επιλογή να θεσπιστούν πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ από ΕΕΟ, ιδίως για να αποφευχθεί ο κίνδυνος να δώσει η αγορά έγκριση τύπου ΕΕΟ σε οχήματα μεγαλύτερων διαστάσεων προκειμένου να έχουν έκπτωση στα τέλη κυκλοφορίας ή οποιοδήποτε άλλο όφελος. Αυτό που προκαλεί ανησυχίες σήμερα είναι η σκοπιμότητα της πρότασης η οποία, αφενός, βασίζεται σε εκτιμήσεις που χρονολογούνται από το 2007, δηλαδή, πριν από την κρίση που έχει επηρεάσει - και συνεχίζει να επηρεάζει σοβαρά - τον κλάδο και, αφετέρου, δεν παρέχει επαρκή χρόνο για την εφαρμογή της.

4.7 Πράγματι, υπάρχει ένας νεωτερισμός στην παρούσα πρόταση σε σχέση με την προηγούμενη κατάσταση και αφορά τους στόχους: δεν είναι πλέον 175 g CO₂/km έως το 2012 και 160 g CO₂ το 2015, αλλά, όπως προαναφέρθηκε, 175 g CO₂ έως την 1η Ιανουαρίου 2016, αλλά με σταδιακή μείωση από το 2014, και, τέλος, 135 g CO₂ μέχρι το 2020. Η αναθεώρηση αυτή, όπως επίσης θα φανεί πιο κάτω είναι, δυστυχώς, ανεπαρκής, εφόσον δεν λαμβάνει υπόψη τις προθεσμίες κατασκευής του τομέα και καμιά βιομηχανία δεν ξεκινά ένα πρόγραμμα με ιδιαίτερα δαπανηρές επενδύσεις, εάν δεν είναι βέβαιο το κανονιστικό πλαίσιο που θα εγκριθεί.

4.8 Εν προκειμένω η ΕΟΚΕ βασίζεται στα συμπεράσματα του Συμβουλίου Ανταγωνιστικότητας σχετικά με την αυτοκινητοβιομηχανία, τα οποία εγκρίθηκαν στις 29 Μαΐου 2009 και στα οποία ζητείται να μην τεθούν νέες απαιτήσεις οι οποίες ενδέχεται να επιβαρύνουν τις επιχειρήσεις με υπερβολικό κόστος σε όλους τους τομείς παραγωγής. Ειδικότερα, όσον αφορά στην αυτοκινητοβιομηχανία, το Συμβούλιο αναγνώρισε ότι «λόγω της τρέχουσας κατάστασης του κλάδου, πρέπει ει δυνατόν να αποφευχθεί η δημιουργία πρόσθετων βαρών για την βιομηχανία. Η λήψη νέων νομοθετικών μέτρων πρέπει να εξετασθεί με κάθε επιφύλαξη και θα πρέπει να προηγηθεί πλήρης αξιολόγηση των επιπτώσεων, λαμβανομένων υπόψη των παρουσών συνθηκών».

4.9 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει, εξάλλου, ότι η Επιτροπή δεν έχει συνεκτιμήσει την ύπαρξη «ανταγωνιστικών» κανονιστικών ρυθμίσεων που δυσχεραίνουν ακόμη περισσότερο την επίτευξη του προβλεπόμενου στόχου. Πράγματι, κατά την εκτίμηση επιπτώσεων που πραγματοποιήθηκε, δεν ελήφθη υπόψη το γεγονός ότι η μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO_x) και αιωρούμενων σωματιδίων (PM) που απαιτούνται για τους ντιζελοκινητήρες Euro 5 και Euro 6 έχει αρνητική επίδραση στην απόδοση των καυσίμων.

4.10 Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει τέλος ότι δεν εφαρμόζεται, μέχρι στιγμής, κανένα επίσημο σύστημα ελέγχου των εκπομπών για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και ότι δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία επί του θέματος. Ενέχεται λοιπόν ο κίνδυνος να ζητηθεί από την αυτοκινητοβιομηχανία και τους συναφείς κλάδους να καταβάλουν συγκεκριμένες προσπάθειες χωρίς να διαθέτουν την κατάλληλη ενημέρωση.

4.11 Με βάση τα ανωτέρω, η ΕΟΚΕ καλεί τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα – όπως έχει ήδη κάνει στη γνωμοδότησή της για τον κανονισμό σχετικά με τις εκπομπές CO₂ των αυτοκινήτων⁽⁵⁾ – να αναθεωρήσουν το χρονοδιάγραμμα που προβλέπει ο κανονισμός προκειμένου να προσαρμοστεί στις προθεσμίες κατασκευής του τομέα, με την έναρξη εφαρμογής των μέτρων το 2015 και την ολοκλήρωσή τους σε τέσσερις φάσεις, όπως για τα επιβατικά αυτοκίνητα, το 2018.

4.12 Ένας φιλόδοξος μεν αλλά πιο ρεαλιστικός στόχος από το 2020 θα μπορούσε να είναι η σταδιακή επίτευξη των 150-160 g / CO₂/km, λαμβανομένης υπόψη της παρακολούθησης των δεδομένων που θα είναι διαθέσιμα στο μεταξύ. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την επιθυμία να αναθεωρηθεί και αυτό το σημείο της αρχικής πρότασης στο πλαίσιο του προβληματισμού που έχουν ξεκινήσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων που καθορίζονται για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 140 της 5.6.2009 σ.1) – Γνωμοδότηση CESE: EE C 77 της 31.3.2009, σ. 1.

5. Ειδικές παρατηρήσεις

5.1 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η υπό εξέταση πρόταση θέτει περισσότερους περιορισμούς από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 για τα επιβατικά αυτοκίνητα, ως προς τα εξής:

5.1.1 Ο χρονικός ορίζοντας είναι εκ των πραγμάτων πιο περιορισμένος. Η σταδιακή εισαγωγή των στόχων προβλέπεται να αρχίσει περίπου μια τετραετία μετά την έγκριση της πρότασης από την Επιτροπή. Το διάστημα αυτό είναι σύμφωνο με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009, ο οποίος εγκρίθηκε από την Επιτροπή στα τέλη του 2007 και εκδόθηκε στα μέσα του 2009. Εντούτοις, ο κύκλος σχεδιασμού και παραγωγής των επαγγελματικών οχημάτων είναι, ως γνωστόν, πιο μακροχρόνιος από εκείνον των επιβατικών αυτοκινήτων (7-10 έτη έναντι 5-7 ετών), με αποτέλεσμα να απαιτούνται μεγαλύτερες προθεσμίες απ' ό,τι προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009. Επιπλέον, η προβλεπόμενη σταδιακή μείωση για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα έχει συντομότερη διάρκεια απ' ό,τι για τα επιβατικά αυτοκίνητα και το οριζόμενο ποσοστό οχημάτων είναι εξ αρχής υψηλότερο (75 % για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, 65 % για τα επιβατικά αυτοκίνητα).

5.1.2 Το κόστος είναι υψηλότερο. Στην πλειονότητα των επαγγελματικών οχημάτων χρησιμοποιείται η τεχνολογία ντιζελ (περίπου 97 %)· οι δυνατότητες βελτίωσης είναι πιο περιορισμένες και, άρα, το κόστος μείωσης αυξάνεται περαιτέρω. Κατά συνέπεια, οι αναμενόμενες επιπτώσεις στην τιμή πώλησης είναι σημαντικότερες (μεταξύ 8 % και 10 %, έναντι 6 % για τα επιβατικά αυτοκίνητα) και το ίδιο ισχύει όσον αφορά το οριακό κόστος μείωσης των εκπομπών (περίπου 160 ευρώ έναντι ψαλίδας υπολογιζόμενης μεταξύ 25 και 150 ευρώ ανά αυτοκίνητο).

5.2 Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι η πρόταση χρησιμοποιεί ως παράμετρο χρησιμότητας τη μάζα του οχήματος με το αμάξωμα σε ετοιμότητα λειτουργίας, αλλά –στο άρθρο 12– προβλέπει επίσης ότι η Επιτροπή θα αξιολογήσει το 2014 τη δυνατότητα χρήσης εναλλακτικών παραμέτρων (αποτύπωμα, ωφέλιμο φορτίο). Η ΕΟΚΕ ευελπίζεται ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα εξετάσουν διεξοδικότερα τη δυνατότητα άμεσης αξιολόγησης διαφορετικών παραμέτρων οι οποίες θα συνεκτιμούν καλύτερα τη χρήση για την οποία προορίζεται ένα επαγγελματικό όχημα. Η ΕΟΚΕ θεωρεί, παραδείγματος χάρι, ότι η μέγιστη μάζα του οχήματος (Gross Vehicle Mass), η οποία αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας, θα ήταν πιο ενδεδειγμένη παράμετρος προς το σκοπό αυτό, δεδομένου ότι θα καθιστούσε επίσης δυνατή τη συνεκτίμηση της ικανότητας φόρτωσης του οχήματος.

5.3 Οι κυρώσεις που προβλέπονται για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα είναι επαχθέστερες απ' ό,τι για τα επιβατικά αυτοκίνητα: το μοναδιαίο τίμημα της επιβαλλόμενης ποινής είναι πολύ υψηλότερο (120 ευρώ έναντι 95 ευρώ). Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την ανάγκη διατήρησης της ανταγωνιστικότητας του κλάδου και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ένα επίπεδο κυρώσεων για τα επαγγελματικά οχήματα παρεμφερές προς εκείνο που προβλέπεται για τα επιβατικά αυτοκίνητα θα ήταν αρκετό προκειμένου να διασφαλισθεί η τήρηση των κανόνων, όπως άλλωστε επισημαίνεται στην εκτίμηση επιπτώσεων. Πράγματι, δεν γίνεται κατανοητό για ποιο λόγο μια δεδομένη ποσότητα CO₂ που εκπέμπεται από κάποιο επαγγελματικό όχημα θα πρέπει να τιμωρείται αυστηρότερα σε σχέση με την ίδια ποσότητα CO₂ που εκπέμπεται από ένα επιβατικό αυτοκίνητο.

5.4 Η πρόταση προβλέπει ότι η χρήση καινοτόμων τεχνολογιών μπορεί να συμβάλει στη μείωση του στόχου ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή κατ' ανώτατο όριο έως 7 g CO₂/km. Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της εισαγωγής των τεχνολογιών αυτών που παρέχουν ευκαιρίες απασχόλησης και ανάπτυξης ακόμη και στον τομέα των εξαρτημάτων.

5.5 Όσον αφορά τα «πιστωτικά υπερμόρια» για οχήματα με εξαιρετικές επιδόσεις, η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι τα προβλεπόμενα πιστωτικά υπερμόρια είναι λιγότερο γενναιόδωρα από εκείνα που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009, δεδομένου ότι το επιβαλλόμενο όριο εκπομπών για τα οχήματα προκειμένου να δικαιούνται πιστωτικά υπερμόρια ($< 50 \text{ g CO}_2/\text{km}$) είναι το ίδιο με το όριο που προβλέπεται για τα επιβατικά αυτοκίνητα. Εντούτοις, οι μέσες εκπομπές (και οι στόχοι) των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων είναι πολύ υψηλότερες από εκείνες των επιβατικών αυτοκινήτων και η Επιτροπή θα πρέπει να ορίσει τιμές που να ανταποκρίνονται περισσότερο στην πραγματικότητα, σύμφωνα με τις μάζες των τριών κλάσεων των ΕΕΟ Ν1 ⁽⁶⁾.

5.5.1 Και σε αυτήν την περίπτωση, η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι θα ήταν επιθυμητή η εκπόνηση ενδελεχέστερης εκτίμησης επιπτώσεων. Η ΕΟΚΕ θεωρεί μεθοδολογικά εσφαλμένο τον καθορισμό μιας απόλυτης τιμής ($50 \text{ g CO}_2/\text{km}$), δεδομένου ότι –στην περίπτωση των επαγγελματικών οχημάτων– οι λειτουργίες που επιτελεί το ίδιο πλαίσιο μπορούν να διαφοροποιηθούν εντελώς, ανάλογα με τη χρησιμοποιούμενη διαρρύθμιση και με το βάρος του μεταφερόμενου φορτίου, χωρίς να ληφθεί υπόψη ότι πρακτικά δεν μπορεί να επιτευχθεί μια τόσο χαμηλή τιμή με τους υφιστάμενους κινητήρες εσωτερικής καύσης αλλά απαιτείται μια «ρήξη με την υφιστάμενη τεχνολογία ⁽⁷⁾» που δεν είναι ακόμη διαθέσιμη.

5.6 Ο μακροπρόθεσμος στόχος των $135 \text{ g CO}_2/\text{km}$ έως το 2020 εξαρτάται από τα πορίσματα επικαιροποιημένης εκτίμησης επιπτώσεων που θα αξιολογήσει τη δυνατότητα επίτευξης του εν λόγω στόχου κατά την επανεξέταση του 2013.

Η ΕΟΚΕ συμφωνεί ότι πρέπει να καθορισθούν μακροπρόθεσμοι στόχοι και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, αλλά πιστεύει ότι η προτεινόμενη τιμή φαίνεται ανέφικτη στις προτεινόμενες προθεσμίες διότι υπερεκτιμάται η τεχνολογική πρόοδος που θα σημειωθεί τα επόμενα χρόνια και αγνοούνται ακόμη μια φορά οι προθεσμίες κατασκευής του τομέα, και η επίδραση εξωτερικών παραγόντων που θα πρέπει να αποτελούν μέρος μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης.

5.7 Η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι οι προαναφερθείσες παρατηρήσεις επιβεβαιώνονται από το γεγονός ότι η παρούσα εκτίμηση επιπτώσεων είναι ανεπαρκής για τους ακόλουθους λόγους:

5.7.1 Δεν διευκρινίζει πως καταλήγει στον ορισμό του στόχου των $135 \text{ g CO}_2/\text{km}$ και δεν παρέχει καμία αξιολόγηση του αναμε-

νόμενου κόστους για το εν λόγω επίπεδο του στόχου. Η επίδραση στις τιμές πώλησης προσδιορίζεται μόνο για τα επίπεδα των 160, 150, 140 και $125 \text{ g CO}_2/\text{km}$. Αυτό το τελευταίο επίπεδο απορρίπτεται με το αιτιολογικό ότι είναι υπερβολικά δαπανηρό (θα επέφερε αύξηση της τιμής πώλησης κατά 4 000 ευρώ, δηλ. περίπου κατά 20 %). Επομένως, για την επίτευξη του στόχου των $135 \text{ g CO}_2/\text{km}$, εκτιμάται ότι θα απαιτηθεί αύξηση του κόστους κυμαινόμενη μεταξύ 15 % και 20 % επί της τιμής πώλησης.

5.7.2 Δεν συνεκτιμά το γεγονός ότι η αύξηση της τιμής πώλησης θα μπορούσε να επιβραδύνει τον κύκλο ανανέωσης του στόλου των οχημάτων και, επομένως, να επιφέρει αύξηση των συνολικών εκπομπών (χαμηλότερο επίπεδο μέσων εκπομπών από τα καινούργια οχήματα, αλλά υψηλότερο επίπεδο συνολικών εκπομπών από τον υφιστάμενο στόλο οχημάτων).

5.8 Η ΕΟΚΕ επικροτεί τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται για τους μικρούς κατασκευαστές και για εκείνους που απευθύνονται σε εξειδικευμένες αγορές διότι, υπό ειδικές περιστάσεις, θεωρείται σκόπιμη η παροχή μέσων ευελιξίας.

5.9 Όσον αφορά τα ημιτελή οχήματα, η ΕΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία της ότι το προτεινόμενο ειδικό σύστημα δεν είναι κατάλληλο για τη διαχείριση του προβλήματος, ελλείψει επαρκών στοιχείων σχετικά με το θέμα. Συνεπώς, η ΕΟΚΕ εκτιμά την πρωτοβουλία της Ισπανικής Προεδρίας η οποία μαζί με τα κράτη μέλη και την Επιτροπή αποφάσισε να επανεξετάσει το ζήτημα. Η τρέχουσα αναθεώρηση θα επιφέρει τροποποιήσεις στο τελικό κείμενο και θα λαμβάνεται καλύτερα υπόψη η πραγματική κατάσταση του τομέα. Ωστόσο, είναι σημαντικό να τεθεί σε εφαρμογή το συντομότερο δυνατό ένα επίσημο σύστημα παρακολούθησης των δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO_2 των οχημάτων «πολλαπλών σταδίων» (multistage).

5.10 Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει την επιλογή με την οποία το πεδίο εφαρμογής της πρότασης περιορίζεται στα οχήματα Ν1, με δυνατότητα επέκτασης στα οχήματα των κατηγοριών Ν2 και Μ2 μόνον έπειτα από συγκεκριμένη εκτίμηση επιπτώσεων, όταν θα υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τις εκπομπές τους ⁽⁸⁾. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ τονίζει εκ νέου την ανάγκη πλήρους συνεκτίμησης των χαρακτηριστικών των εν λόγω οχημάτων. Ειδικότερα, τα οχήματα της κατηγορίας Μ2 θα πρέπει να εξαιρεθούν ήδη από τώρα, λόγω της ιδιαιτερότητάς τους ως οχημάτων που απευθύνονται σε εξειδικευμένες αγορές.

Βρυξέλλες, 14 Ιουλίου 2010.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Mario SEPI

⁽⁶⁾ Κλάση I: μέγιστη μάζα $1\,305 \text{ kg}$ και ικανότητα φορτίου $2,5 \text{ m}^3$. Κλάση II: μέγιστη μάζα $1\,760 \text{ kg}$ και ικανότητα φορτίου 6 m^3 . Κλάση III: μέγιστη μάζα $>1\,760 \text{ kg}$ και ικανότητα φορτίου 17 m^3 .

⁽⁷⁾ Βλέπε γνωμοδότηση ΕΟΚΕ, σημείωση 5.

⁽⁸⁾ Η μέτρηση των εκπομπών CO_2 των οχημάτων των κατηγοριών Ν2 και Μ2 εισήχθη από τον κανονισμό Euro 5 και Euro 6, με προβλεπόμενη εφαρμογή στα καινούργια οχήματα που ταξινομούνται από τον Ιανουάριο 2011 και τον Σεπτέμβριο 2015. Όσον αφορά τα οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου στο πλαίσιο του κανονισμού για τα βαρέα οχήματα, οι εκπομπές CO_2 ενδέχεται να μην είναι διαθέσιμες έως την υποχρεωτική έναρξη ισχύος των εκπομπών του Euro VI (31.12.2013).