

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών — 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»

[COM(2017) 675 final]

(2018/C 262/13)

Εισηγητής: **Ulrich SAMM**

Αίτηση διαβούλευσης	Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 18.1.2018
Νομική βάση:	Άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αρμόδιο τμήμα	Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών
Υιοθετήθηκε από το τμήμα	5.4.2018
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	19.4.2018
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	534
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	201/0/3

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η υπό εξέταση ανακοίνωση εστιάζει στις οδικές μεταφορές οι οποίες στηρίζονται σε μια βιομηχανία που κατέχει **ηγετική θέση παγκοσμίως** στον τομέα της μεταποίησης και της παροχής υπηρεσιών. Αυτή η ισχυρή θέση πρέπει να διατηρηθεί και να χρησιμοποιηθεί για την επιτάχυνση, τον μετασχηματισμό και την εδραίωση της μετάβασης της οικονομίας της ΕΕ προς την καθαρή ενέργεια, με σημαντικό στόχο την επίτευξη επίσης **ηγετικής θέσης στις νέες τεχνολογίες** στην παγκόσμια αγορά.

1.2. Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει τη γενική **τεχνολογικά ουδέτερη** προσέγγιση που είναι ανοικτή σε νέες εξελίξεις. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει, ωστόσο, ότι οι πρωτοβουλίες δεν ακολουθούν πλήρως την προσέγγιση αυτή. Δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι η μελλοντική κινητικότητα θα τροφοδοτείται αποκλειστικά με ηλεκτρικό ρεύμα, καθώς άλλες τεχνολογίες πρόωσης, όπως είναι το υδρογόνο ή τα υγρά καύσιμα τύπου HVO100, εντελώς απαλλαγμένα από ορυκτά καύσιμα, προσφέρουν επίσης μεγάλες δυνατότητες για καθαρή κινητικότητα. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η πτυχή αυτή δεν αναγνωρίζεται επαρκώς.

1.3. Η ΕΟΚΕ επικροτεί τις πρωτοβουλίες που επιδιώκουν την αποκατάσταση της **εμπιστοσύνης των καταναλωτών** στην αυτοκινητοβιομηχανία και στο ρυθμιστικό σύστημα μέσω ρεαλιστικών προτύπων εκπομπών και κατάλληλων διαδικασιών δοκιμών. Εν προκειμένω, έχει σημασία να επιδείξει η ίδια η αυτοκινητοβιομηχανία προσοχή και υπευθυνότητα.

1.4. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι εισέρχονται στην κυκλοφορία περίπου δεκατέσσερα εκατομμύρια νέα αυτοκίνητα ετησίως, αντικαθιστώντας μόνο το 5 % περίπου του συνολικού στόλου των 253 εκατομμυρίων αυτοκινήτων στην ΕΕ. Με αυτόν τον **ρυθμό αντικατάστασης**, οι εκπομπές θα μειωθούν· ωστόσο, αυτό δεν αρκεί και η ΕΟΚΕ επικροτεί κάθε πρωτοβουλία που μπορεί να επιταχύνει το ρυθμό ανανέωσης του υπάρχοντος στόλου αυτοκινήτων στην Ευρώπη, πράγμα που θα συνέβαλε στη μείωση των εκπομπών με ταχύτερους ρυθμούς. Πάντως, η Επιτροπή θα πρέπει να δώσει προσοχή στην ανάγκη αντιμετώπισης του φαινομένου απόσυρσης οχημάτων από μία ευρωπαϊκή αγορά εις βάρος κάποιας άλλης αγοράς, όπου πωλείται και συνεχίζει να χρησιμοποιείται ο μεταφερθείς στόλος (βλέπε σημείο 4.7).

1.5. Πρέπει να έχουμε κατά νου ότι η επίτευξη σημαντικού μεριδίου οχημάτων χαμηλών εκπομπών ρύπων απαιτεί μια **μεταβατική περίοδο**, η διάρκεια της οποίας εξαρτάται από τις εξελίξεις που σημειώνονται στην αυτοκινητοβιομηχανία, από την ταχύτητα αποδοχής της νέας τεχνολογίας, από τις σχετικές δαπάνες, καθώς και από άλλους παράγοντες όπως οι υποδομές φόρτισης. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η μεταβατική περίοδος δεν παρέχει καμία αιτιολογία για να επιτραπεί στα ντιζελοκίνητα αυτοκίνητα να υπερβαίνουν τα όρια εκπομπών, καθώς και ότι το ζήτημα των δυνατοτήτων μετασκευής των ντιζελοκινήτων αυτοκινήτων και των σχετικών ευθυνών ως προς την κάλυψη του κόστους πρέπει να επιλυθεί χωρίς καθυστέρηση.

1.6. Η ΕΟΚΕ ζητεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προβεί σε καλύτερη και σαφέστερη διάκριση μεταξύ της **προστασίας του κλίματος** και της βελτίωσης της ποιότητας του **ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο**. Αυτό είναι σημαντικό για να πειστεί το κοινό ως προς τις δημόσιες και τις ιδιωτικές επενδύσεις. Ορισμένα είδη καυσίμων μπορεί μεν να συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα στις πόλεις, δεν είναι όμως επωφελή για το κλίμα, για παράδειγμα, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η ηλεκτρική ενέργεια ή το υδρογόνο για τα ηλεκτρικά οχήματα προέρχονται από σταθμούς παραγωγής με άνθρακα. Από την άλλη πλευρά, τα οχήματα χαμηλών εκπομπών που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο (κυρίως μεθάνιο από κάθε είδους υπόγειες πηγές, οργανικά υλικά, συνθετικές χημικές διεργασίες ή μείγμα αυτών) από βιομεθάνιο, αν και φιλικά προς το κλίμα, ενδέχεται, ωστόσο, να συμβάλλουν στην τοπική ατμοσφαιρική ρύπανση.

1.7. Η ΕΟΚΕ ζητεί με έμφαση από την Επιτροπή να είναι πιο αυστηρή στη διευκόλυνση της πρόσβασης των καταναλωτών σε προσιτές νέες και καθαρότερες μορφές κινητικότητας και να διασφαλίσει ότι τα οφέλη αυτών των νέων υπηρεσιών κινητικότητας είναι διαθέσιμα σε όλους και κατανέμονται ομοιόμορφα σε ολόκληρη την Ένωση. Ορισμένα από τα προτεινόμενα **χρηματοδοτικά μέσα** μπορεί να είναι χρήσιμα για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, όμως η ΕΟΚΕ δεν τα θεωρεί επαρκή.

1.8. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει η Επιτροπή στη διαμόρφωση μιας πανευρωπαϊκής συμμαχίας βιομηχανιών με στόχο την καθιέρωση πλήρους αξιακής αλυσίδας για την ανάπτυξη και την κατασκευή προηγμένων **μπαταριών** στην ΕΕ. Ζωτικής σημασίας για τις θέσεις εργασίας μας είναι να αποκτήσει μεγαλύτερο μερίδιο η μεταποίηση κατά μήκος ολόκληρης της αξιακής αλυσίδας εντός της ΕΕ, η δε εγγύηση ότι οι μπαταρίες που κατασκευάζονται είναι «καθαρές» μπορεί να επιτευχθεί βέλτιστα σύμφωνα με τα περιβαλλοντικά πρότυπα και τους κανόνες της ΕΕ, όπως π.χ. ισχύει στην προσέγγιση της κυκλικής οικονομίας.

2. Εισαγωγή

2.1. Η ΕΕ έχει δεσμευτεί για ένα **σύστημα ενέργειας απαλλαγμένο από ανθρακούχες εκπομπές**, όπως περιγράφεται στη «**δέσμη μέτρων για την καθαρή ενέργεια**», η οποία στοχεύει στην επιτάχυνση, τον μετασχηματισμό και την παγίωση της μετάβασης της οικονομίας της ΕΕ σε καθαρές μορφές ενέργειας σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της στο πλαίσιο της COP21 (Διάσκεψη του Παρισιού για την κλιματική αλλαγή), διατηρώντας παράλληλα τους σημαντικούς στόχους της οικονομικής μεγέθυνσης και της δημιουργίας θέσεων εργασίας.

2.2. Η ΕΕ έχει ήδη επιτελέσει σημαντικό έργο. Οι **εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου** μειώθηκαν κατά 23 % μεταξύ 1990 και 2016, ενώ η οικονομία αναπτύχθηκε κατά 53 % την ίδια περίοδο. Η επιτυχία αυτή σημειώθηκε σε πολλούς τομείς, με εξαίρεση τις **μεταφορές** —τομέας ο οποίος αντιπροσωπεύει το 24 % περίπου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην Ευρώπη (στοιχεία του 2015) και στον οποίο παρατηρείται ακόμη και αύξηση των εκπομπών, όσο συνεχίζεται η οικονομική ανάκαμψη στην Ευρώπη. Η **Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών** ⁽¹⁾ θα αντιμετωπίσει αυτό το πρόβλημα.

2.3. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι η ΕΕ έχει ήδη επιφέρει σημαντικές βελτιώσεις όσον αφορά τον στόχο της καθαρής κινητικότητας: το 2009 οι μέσες τιμές **εκπομπών CO₂** για τα καινούρια αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ορίστηκαν στα 130 g CO₂/km για το 2015 και στα 95 g CO₂/km για το 2020, κάτι το οποίο είναι καθοριστικής σημασίας για την επίτευξη των κλιματικών στόχων της ΕΕ. Από τότε που θεσπίστηκε το **ευρωπαϊκό πρότυπο** το 1992, οι νομοθέτες μείωσαν τα όρια των οξειδίων του αζώτου για τα επιβατικά αυτοκίνητα των κατηγοριών από Euro 1 έως Euro 6 κατά 97 % και των σωματιδίων κατά 98 %, γεγονός το οποίο αντιπροσωπεύει σημαντική βελτίωση για την τοπική ατμοσφαιρική ρύπανση στις πόλεις.

2.4. Ωστόσο, τα μέτρα αυτά για τις οδικές μεταφορές δεν επαρκούν σε σχέση με τις δεσμεύσεις της COP21 και την ακόμη πιο επείγουσα ανάγκη για καθαρό αέρα στις πόλεις. Ενώ οι μέσες εκπομπές ανά αυτοκίνητο και χιλιόμετρο μειώνονται, δεν ισχύει το ίδιο για τις συνολικές εκπομπές από τις οδικές μεταφορές, δεδομένου ότι η συνολική κυκλοφορία έχει αυξηθεί και η αντικατάσταση του στόλου οχημάτων στην ΕΕ πραγματοποιείται με βραδείς ρυθμούς.

2.5. Ως εκ τούτου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απάντησε με την πρωτοβουλία «**Η Ευρώπη σε κίνηση**», η οποία αποτελείται από μια σειρά νομικών πρωτοβουλιών που περιέχονται σε τρεις δέσμες μέτρων. Η **πρώτη δέση μέτρων** που υποβλήθηκε το 2017 αντικατοπτρίζει τη φιλοδοξία της Ευρώπης να σημειώσει ταχεία πρόοδο προς την κατεύθυνση της δημιουργίας ενός οικολογικού, ανταγωνιστικού και συνδεδεμένου συστήματος συγκοινωνιών μέχρι το 2025 που θα ενσωματώνει όλα τα μέσα μεταφοράς και θα καλύπτει ολόκληρη την Ένωση. Η πρωτοβουλία έτυχε θερμής υποδοχής από την ΕΟΚΕ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ως κομβικής σημασίας για την εύρυθμη λειτουργία ενός **Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών** με το κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ EE C 246 της 28.7.2017, σ. 64.

⁽³⁾ EE C 81 της 2.3. 2018, σ. 195.

2.6. Η ανακοίνωση ⁽⁴⁾ σχετικά με τη **δεύτερη δέσμη μέτρων** της στρατηγικής «Η Ευρώπη σε κίνηση», την οποία εξετάζει η παρούσα γνωμοδότηση, επικεντρώνεται περισσότερο στα μέσα για τη μείωση των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές, όπως η οδηγία για τα καθαρά οχήματα ⁽⁵⁾, τα νέα πρότυπα CO₂ για τα οχήματα ⁽⁶⁾, το σχέδιο δράσης για τη διευρωπαϊκή ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων ⁽⁷⁾, η αναθεώρηση της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές ⁽⁸⁾, ο κανονισμός για τις μεταφορές επιβατών με πούλμαν ⁽⁹⁾ και η πρωτοβουλία για τις μπαταρίες. Οι συγκεκριμένες προτάσεις καλύπτονται λεπτομερέστερα σε ξεχωριστές γνωμοδοτήσεις της ΕΟΚΕ. Η **τρίτη δέσμη μέτρων**, η οποία θα επικεντρωθεί περισσότερο σε ζητήματα ασφάλειας, θα παραδοθεί κατά το πρώτο εξάμηνο του 2018.

3. Κύρια σημεία της ανακοίνωσης

3.1. Η δεύτερη δέσμη μέτρων περιλαμβάνει αρκετές νομικές πρωτοβουλίες για τον καθορισμό σαφών, ρεαλιστικών και εφαρμόσιμων κανόνων ώστε να διασφαλισθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των παραγόντων της βιομηχανίας που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη. Οι καταναλωτές ενθαρρύνονται να στραφούν προς τα καθαρά οχήματα και άλλες επιλογές καθαρής κινητικότητας με την ενίσχυση των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και την παροχή διασυννοριακών υπηρεσιών διαλειτουργικότητας.

3.2. Προτείνεται η θέσπιση νέου **κανονισμού για το CO₂** για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα για την περίοδο μετά το 2020. Σύμφωνα με αυτόν, οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θα μειώσουν την παραγωγή CO₂ για τον στόλο των νέων οχημάτων τους στην ΕΕ κατά 15 % μέχρι το 2025 και κατά 30 % μέχρι το 2030. Οι εν λόγω σχετικοί στόχοι μείωσης θα αντικατασταθούν από απόλυτες τιμές εκπομπών CO₂ αμέσως μόλις καταστούν διαθέσιμα τα δεδομένα από τη νέα παγκοσμίως εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμής ελαφρών οχημάτων (WLTP) (δεν αναμένονται πριν το 2020).

3.3. Η εισαγωγή της διαδικασίας WLTP ως ενός αυστηρού και πιο ρεαλιστικού **πλαισίου δοκιμών για την έγκριση τύπου** των αυτοκινήτων θα είναι καθοριστικής σημασίας ώστε να ξεπεραστεί η σοβαρή κρίση εμπιστοσύνης των καταναλωτών και να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη. Θα εισαχθούν επίσης δοκιμές εκπομπής ρύπων σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, οι οποίες θα εκτελούνται στον δρόμο και όχι σε πάγκο δοκιμών.

3.4. Προτείνεται σχέδιο δράσης για την τόνωση των επενδύσεων σε **υποδομές εναλλακτικών καυσίμων** και για την ανάπτυξη δικτύου σταθμών ταχείας και διαλειτουργικής επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού σε καύσιμα σε όλη την Ένωση. Προβλέπονται διάφορα χρηματοδοτικά μέσα, όπως η Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για καθαρές μεταφορές, ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη», η χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης.

3.5. Η **οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές** αναθεωρείται προκειμένου να προωθηθεί η συνδυασμένη χρήση των διαφόρων μέσων εμπορευματικών μεταφορών (π.χ. φορτηγά και τρένα).

3.6. Η **οδηγία για τις μεταφορές επιβατών με πούλμαν** θα τονώσει τη δημιουργία εθνικών λεωφορειακών συνδέσεων και λεωφορειακών συνδέσεων μεγάλων αποστάσεων σε όλη την Ευρώπη και θα προσφέρει ευρύτερες μεταφορικές επιλογές σε όλους τους πολίτες, καθώς και εναλλακτικές λύσεις στη χρήση ιδιωτικού αυτοκινήτου.

3.7. Η **οδηγία για τα καθαρά οχήματα** θα προωθήσει μεθόδους καθαρής κινητικότητας στους διαγωνισμούς δημοσίων συμβάσεων ως ώθηση της ζήτησης για τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας.

3.8. Η **πρωτοβουλία για τις μπαταρίες** συμβάλλει στη σύναψη συμμαχίας των ευρωπαϊκών βιομηχανιών ώστε να καταστούν περισσότερο ανεξάρτητες και να αυξήσουν το μερίδιό τους κατά μήκος της αξιακής αλυσίδας της παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα διαθέσει επίσης 200 εκατ. ευρώ απευθείας στην έρευνα και καινοτομία στον τομέα των μπαταριών στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020» (πρόγραμμα εργασίας 2018-2020), πέραν των 150 εκατ. ευρώ που έχουν ήδη χορηγηθεί.

⁽⁴⁾ COM(2017) 675 final

⁽⁵⁾ TEN/652 — Καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα, εισηγητής: Samm (Βλ. σελ. 58 της παρούσας ΕΕ).

⁽⁶⁾ INT/835 — Αναθεώρηση των κανονισμών σχετικά με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τα ιδιωτικής χρήσης επιβατικά οχήματα και από τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, εισηγητής: Bergthath (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁷⁾ TEN/654 — Σχέδιο δράσης για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (ανακοίνωση), εισηγητής: Boland (Βλ. σελ. 69 της παρούσας ΕΕ).

⁽⁸⁾ TEN/651 — Συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές, εισηγητής: Back (Βλ. σελ. 52 της παρούσας ΕΕ).

⁽⁹⁾ TEN/650 — Πρόσβαση στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία, εισηγητής: Hencks (Βλ. σελ. 47 της παρούσας ΕΕ).

4. Γενικές παρατηρήσεις

4.1. Οι οδικές μεταφορές, που αποτελούν το επίκεντρο της παρούσας ανακοίνωσης, βασίζονται σε μια βιομηχανία που κατέχει **ηγετική θέση παγκοσμίως** στον τομέα της μεταποίησης και της παροχής υπηρεσιών. Το τμήμα παραγωγής του κλάδου απασχολεί το 11 % όλων των εργαζομένων στον κλάδο της μεταποίησης σε ολόκληρη την ΕΕ και παράγει το 7 % του ΑΕγχΠ της ΕΕ. Αυτή η ισχυρή θέση πρέπει να διατηρηθεί και να χρησιμοποιηθεί για την επιτάχυνση, τον μετασχηματισμό και την εδραίωση της μετάβασης της οικονομίας της ΕΕ προς την καθαρή ενέργεια, με σημαντικό στόχο την επίτευξη επίσης **ηγετικής θέσης στις νέες τεχνολογίες** στην παγκόσμια αγορά.

4.2. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τη γενική **τεχνολογικά ουδέτερη** προσέγγιση η οποία είναι ανοικτή στις νέες εξελίξεις οι οποίες αναμένονται ενόψει των συνεχιζόμενων εντατικών προσπάθειών E & A με τη στήριξη της ΕΕ. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει, ωστόσο, ότι οι πρωτοβουλίες δεν ακολουθούν πλήρως την προσέγγιση αυτή. Σε συνάρτηση με την τεχνολογική πρόοδο, δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι η μελλοντική μας κινητικότητα θα είναι εξολοκλήρου ηλεκτρική. Άλλες τεχνολογίες πρόωσης παρέχουν επίσης σημαντικές δυνατότητες για καθαρή κινητικότητα. Με βάση τις ταχείες εξελίξεις στη σύγχρονη τεχνολογία των μεταφορών για τα επόμενα χρόνια, η ΕΟΚΕ συνιστά μια **περισσότερο ευέλικτη προσέγγιση** αντί π.χ. για τον καθορισμό συγκεκριμένων ορίων εκπομπών και στόχων στις δημόσιες συμβάσεις. Παραδείγματος χάρη, η ενδιάμεση επανεξέταση των ορίων εκπομπών και των ελάχιστων στόχων φαίνεται να είναι το λιγότερο που πρέπει να γίνει ώστε να καταστεί δυνατή η προσαρμογή σε μεταγενέστερο στάδιο.

4.3. Η ΕΟΚΕ χαιρετίζει τις πρωτοβουλίες που αποβλέπουν στην αποκατάσταση της **εμπιστοσύνης του καταναλωτή** στην αυτοκινητοβιομηχανία και στο κανονιστικό σύστημα. Η αποκατάσταση της εμπιστοσύνης μέσω ρεαλιστικών προτύπων εκπομπών και νέων διαδικασιών δοκιμών είναι ζωτικής σημασίας. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η επίτευξη πιο ρεαλιστικών τιμών εκπομπών θα εξαρτηθεί όχι μόνο από την τεχνολογία του οχήματος, αλλά σε μεγάλο βαθμό και από τη συμπεριφορά των οδηγών και τις καιρικές και οδικές συνθήκες. Κατά συνέπεια, οι καταναλωτές θα βρεθούν αντιμέτωποι με αρκετά μεγάλες διακυμάνσεις δεδομένων, ακόμη και για ένα μόνο τύπο αυτοκινήτου.

4.4. Κάθε χρόνο κυκλοφορούν περίπου δεκατέσσερα εκατομμύρια νέα αυτοκίνητα, αντικαθιστώντας μόνο το 5 % περίπου του συνολικού στόλου των 253 εκατομμυρίων αυτοκινήτων στην ΕΕ. Ακόμη και με αυτόν τον **ρυθμό αντικατάστασης** και μόνο —και με βάση τα ισχύοντα πρότυπα εκπομπών— οι εκπομπές CO₂ θα μειωθούν κατά περισσότερο από 30 % μέχρι το 2030 σε σύγκριση με το 2005 (έκθεση VDA). Η ΕΟΚΕ επικροτεί κάθε πρωτοβουλία η οποία θα μπορούσε να επιταχύνει τον ρυθμό ανανέωσης και, συνεπώς, να μειώσει περαιτέρω τις εκπομπές. Ιδιαίτερος όσον αφορά τις χώρες με μικρότερες δυνατότητες και λιγότερη σημαντική παράδοση στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, η ανάγκη νέων παραγωγικών λύσεων δημιουργεί ευκαιρίες καινοτομίας και δυναμικό ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας όσον αφορά την ανάπτυξη κινητικότητας χαμηλών εκπομπών ρύπων.

4.5. Η ΕΟΚΕ θα ήθελε να επισημάνει ότι η Επιτροπή οφείλει, εκτός από την εστίαση της στις νέες τεχνολογίες όπως τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, να εξετάσει επίσης το μεγάλο δυναμικό βελτίωσης του **υπάρχοντος στόλου**. Για παράδειγμα, η μείωση των εκπομπών CO₂ κατά 1 g που εξασφαλίζεται με την προσθήκη καυσίμων μη ορυκτής προέλευσης για το σύνολο του στόλου είναι εξίσου αποτελεσματική με τη βελτίωση κατά 20 g στον νέο στόλο οχημάτων (έκθεση VDA).

4.6. Πρέπει να έχουμε επίγνωση ότι η επίτευξη σημαντικού μεριδίου οχημάτων χαμηλών εκπομπών ρύπων απαιτεί **χρόνο μετάβασης**, η διάρκεια του οποίου δεν μπορεί να προβλεφθεί. Εξαρτάται από τις εξελίξεις που θα επέλθουν στην αυτοκινητοβιομηχανία, από το πόσο γρήγορα θα αποδεχθούν οι πελάτες τη νέα τεχνολογία και από το σχετικό κόστος, καθώς και από άλλους παράγοντες όπως η υποδομή φόρτισης, οι τιμές των καυσίμων ή οι δημόσιες προμήθειες.

Ωστόσο, η εν λόγω μεταβατική περίοδος δεν πρέπει να εκλαμβάνεται ως ανεξέλεγκτη ελευθερία για τη συνέχιση της υπέρβασης των ορίων για τα ντιζελοκίνητα αυτοκίνητα και την αποφυγή της των υστέρων τοποθέτησης σε αυτά ενός συστήματος επιλεκτικής καταλυτικής αναγωγής (SCR), προκειμένου να επιτυγχάνεται η συμμόρφωση με το πρότυπο Euro 6. Η Επιτροπή οφείλει να διασφαλίσει ότι οι εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών θα θεοπίσουν την εκ των υστέρων μετασκευή σύμφωνα με το πρότυπο Euro 6 το συντομότερο δυνατό και ότι θα αποσαφηνιστούν οι αρμοδιότητες και οι ευθύνες για τις δαπάνες.

4.7. Η ΕΟΚΕ καλεί την αυτοκινητοβιομηχανία να αξιοποιήσει τη μεταβατική περίοδο, έτσι ώστε να βελτιωθεί η **συνοχή** στην ΕΕ μέσω των σωστών επιλογών σχετικά με την εγκατάσταση των βιομηχανικών μονάδων, δεδομένου ότι οι ευκαιρίες για καθαρά οχήματα είναι οι ίδιες σε όλα τα κράτη μέλη. Πράγματι, θα ήταν απαράδεκτο, για παράδειγμα, να απαγορευθούν τα παλαιότερα αυτοκίνητα ντιζελ σε ορισμένα κράτη μέλη και, στη συνέχεια, να πωλούνται σε κράτη μέλη με λιγότερο ισχυρή οικονομία. Επιπλέον, οι εξελίξεις εκτός της ΕΕ διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο εφόσον η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία εργάζεται σε μεγάλο βαθμό για την **παγκόσμια αγορά**. Είναι υψίστης σημασίας η πολιτική της ΕΕ να στηρίζει τις διεθνείς συμφωνίες που είναι δίκαιες για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές της στις ΗΠΑ ή την Ασία.

4.8. Η τεχνολογική επανάσταση στο μέλλον, όσον αφορά την απόδοση των μπαταριών για παράδειγμα, εξαρτάται από την **έρευνα και ανάπτυξη**. Μια τέτοια επανάσταση θα μπορούσε να επέλθει όχι μόνο στον τομέα των ηλεκτρικών οχημάτων με μπαταρίες, αλλά και στον τομέα των καυσίμων που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σε κινητήρες εσωτερικής καύσης ή σε κυψέλες καυσίμου. Μολονότι φιλικά προς το περιβάλλον καύσιμα μη ορυκτής προέλευσης, όπως για παράδειγμα το HVO100, χρησιμοποιούνται ήδη ευρέως σε ορισμένες χώρες (όπως η Σουηδία) και θα μπορούσαν να διατίθενται και **νέοι τύποι καυσίμων**, όπως τα συνθετικά καύσιμα ή το υδρογόνο, το οποίο μπορεί να παραχθεί σε αποδεκτό κόστος με το πλεόνασμα ηλεκτρικής ενέργειας που είναι διαθέσιμο σε αυξανόμενες ποσότητες λόγω της συνεχιζόμενης επέκτασης των μη σταθερών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

4.9. Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προβεί σε καλύτερη και σαφέστερη διάκριση μεταξύ των διαφόρων στόχων που επιδιώκονται με την καθιέρωση καθαρών οχημάτων. Υπάρχουν δύο στόχοι: η προστασία του κλίματος και η βελτίωση της ποιότητας του αέρα σε τοπικό επίπεδο. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ορισμένα είδη καυσίμων μπορεί μεν να συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα στις πόλεις, δεν είναι όμως επωφέλιμα για το κλίμα, για παράδειγμα, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η ηλεκτρική ενέργεια ή το υδρογόνο για τα ηλεκτρικά οχήματα προέρχονται από σταθμούς παραγωγής με άνθρακα. Από την άλλη πλευρά, τα οχήματα χαμηλών εκπομπών που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο από βιομεθάνιο, ενώ μεν είναι φιλικά προς το κλίμα, ενδέχεται, ωστόσο, να συμβάλλουν στην τοπική ατμοσφαιρική ρύπανση. Η μείωση της τοπικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις πόλεις είναι θέμα εξαιρετικά επείγον και απαιτεί δράση σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, ενώ η προστασία του κλίματος αποτελεί παγκόσμιο ζήτημα και οι αλλαγές μπορούν να επιτευχθούν (και να παρατηρηθούν) μόνο με την πάροδο δεκαετιών. Είναι σημαντικό να γίνεται σαφής διάκριση μεταξύ των στόχων αυτών προκειμένου να κερδίσουμε την υποστήριξη του κόσμου όσον αφορά τις δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις.

4.10. Η ΕΟΚΕ ζητεί με έμφαση από την Επιτροπή να είναι πιο αυστηρή στη διευκόλυνση της πρόσβασης των καταναλωτών σε προσιτές νέες και καθαρότερες μορφές κινητικότητας και να διασφαλίσει ότι τα οφέλη αυτών των νέων υπηρεσιών κινητικότητας είναι διαθέσιμα σε όλους και κατανέμονται ομοιόμορφα σε ολόκληρη την Ένωση. Πιθανά προβλήματα, ιδίως το **πρόσθετο κόστος για τους καταναλωτές**, αποτελούν πηγή ανησυχίας. Ορισμένα από τα προτεινόμενα χρηματοδοτικά μέσα μπορεί να είναι χρήσιμα για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, όμως η ΕΟΚΕ δεν τα θεωρεί επαρκή. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρωτοβουλία της Επιτροπής σχετικά με τη βελτίωση της ικανότητας των καταναλωτών να κάνουν πιο εξειδικευμένες επιλογές κατά την αγορά ή τη χρήση οχημάτων, παρέχοντας περισσότερη διαφάνεια και προσφέροντας μεθοδολογία για τη σύγκριση του κόστους.

4.11. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει η Επιτροπή στη διαμόρφωση μιας πανευρωπαϊκής συμμαχίας βιομηχανιών με στόχο την καθιέρωση πλήρους αλυσίδας για την ανάπτυξη και την κατασκευή προηγμένων **μπαταριών** στην ΕΕ. Πολλοί είναι οι λόγοι που συνηγορούν υπέρ αυτού του στόχου: η μικρότερη εξάρτηση από κατασκευαστές μπαταριών από τρίτες χώρες κατέχει στρατηγική σημασία· η ενίσχυση του μεριδίου της μεταποίησης σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα εντός της ΕΕ είναι καίρια για τις θέσεις εργασίας μας, ενώ η εγγύηση ότι οι μπαταρίες που κατασκευάζονται είναι «καθαρές» καθίσταται βέλτιστα εφικτή στο πλαίσιο των περιβαλλοντικών προτύπων και κανόνων της ΕΕ, σύμφωνα με την προσέγγιση της κυκλικής οικονομίας. Ουσιαστικής σημασίας για τον στόχο αυτό είναι οι μεγάλες κλιμακας επενδύσεις από τις βιομηχανίες, ενώ ο ρόλος της Επιτροπής συνίσταται στο να καθορίζει τους δέοντες δεσμευτικούς όρους, όπως τεχνικά πρότυπα.

4.12. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την προσέγγιση των εκπομπών καυσαερίων για τον ορισμό των «καθαρών οχημάτων», διότι είναι απλή. Ωστόσο, θα ήθελε επίσης να τονίσει ότι η προσέγγιση αυτή δεν αντικατοπτρίζει το **αποτύπωμα άνθρακα** ενός οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του. Για να αποφευχθεί τυχόν αδικαιολόγητη μεταχείριση ορισμένων τύπων οχημάτων, απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες σε νομοθετικό επίπεδο ώστε να ξεπεραστεί η προσέγγιση των εκπομπών καυσαερίων και να ληφθούν επίσης υπόψη κατασκευαστικά ζητήματα ή η παροχή καθαρής ενέργειας.

4.13. Η ΕΟΚΕ καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το κύριο εμπόδιο για τον εκσυγχρονισμό των **δημόσιων μεταφορών** είναι η έλλειψη δημοσιονομικής στήριξης και καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει την αναθεώρηση της οδηγίας περί δημοσίων συμβάσεων, με επικέντρωση στη χρηματοδότηση. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι, εκτός από την ανάγκη να υπάρχουν περισσότερα καθαρά οχήματα στις δημόσιες συγκοινωνίες, είναι απαραίτητο να πειστούν περισσότεροι πολίτες να χρησιμοποιούν τις εν λόγω μεταφορές βελτιώνοντας την ελκυστικότητά τους (συνδέσεις, άνεση), και όχι εστιάζοντας στις χαμηλές τιμές των εισιτηρίων.

Βρυξέλλες, 19 Απριλίου 2018.

Ο Πρόεδρος
Της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Luca JAHIER