Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από ελαφρά οχήματα και σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007»

[COM(2017) 676 final — 2017/0293 (COD)]

(2018/C 227/07)

Εισηγητής: ο κ. **Dirk BERGRATH**

Αίτηση γνωμοδότησης	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 5.2.2018 Συμβούλιο, 9.2.2018
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	24.1.2018
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	14.2.2018
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	532
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	124/1/3

1. **Συμπεράσματα και συστάσεις**

1.1. Η ΕΟΚΕ επικροτεί, καταρχήν, τις προτάσεις της Επιτροπής, τις οποίες θεωρεί μια ισορροπημένη συμβιβαστική λύση μεταξύ των στόχων της κινητικότητας χωρίς εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, της ικανότητας καινοτομίας της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας και της διατήρησης ποιοτικών θέσεων απασχόλησης.

1.2. Η ΕΟΚΕ θεωρεί, ειδικότερα, πως ο προβλεπόμενος ενδιάμεσος στόχος για το 2025, η μείωση, δηλαδή, των εκπομπών κατά 15 % σε σχέση με το 2021, είναι αρκετά απαιτητικός, καθώς οι απαιτούμενες αλλαγές στους κινητήρες εσωτερικής καύσης βρίσκονται στα όρια του τεχνολογικά εφικτού. Η ΕΟΚΕ αναμένει ότι η Επιτροπή θα παρακολουθεί σε συνεχή βάση τις εγκρίσεις τύπου νέων οχημάτων, ούτως ώστε να αποφεύγεται η περαιτέρω εγκατάσταση μη συμβατών εξαρτημάτων κινητήρων. Είναι ιδιαίτερα δύσκολη η επίτευξη των στόχων μείωσης μέχρι το 2025 για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, τα οποία έχουν μεγαλύτερο κύκλο παραγωγής και ανάπτυξης. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι η εξέλιξη της αγοράς προς τα οχήματα μηδενικών εκπομπών και τα οχήματα χαμηλών εκπομπών ρύπων, καθώς και τα υβριδικά οχήματα συνιστά μια ευκαιρία.

1.3. Η ΕΟΚΕ επικροτεί τη βελτίωση της εποπτείας της αγοράς που θα επιτευχθεί με τη μέτρηση και την παρακολούθηση της πραγματικής κατανάλωσης καυσίμων, η οποία βασίζεται στην υποχρέωση των κατασκευαστών να τοποθετούν τυποποιημένο εξοπλισμό στα νέα οχήματα.

1.4. Η διαρθρωτική μετάβαση προς εναλλακτικά συστήματα πρόωσης –σε συνδυασμό με την ψηφιοποίηση, τα αυτόνομα οχήματα και άλλα– θα συνδεθεί άμεσα με καθοριστικές αλλαγές στην αλυσίδα αξίας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η ΕΟΚΕ επικροτεί τη θέση της Επιτροπής να γίνει η Ευρώπη σημείο αναφοράς για την αλυσίδα αξίας των ηλεκτροκίνητων οχημάτων («*EU Battery Alliance*»-Ευρωπαϊκή συμμαχία για την παραγωγή μπαταριών), αλλά ζητεί περισσότερη αποφασιστικότητα στον χειρισμό του ζητήματος αυτού.

1.5. Ο ρυθμός της εν λόγω διαρθρωτικής μεταβολής θα καθορίσει το αν και κατά πόσο θα κινδυνεύσουν οι θέσεις εργασίας και η απασχόληση. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να συνοδεύσει με πολιτικά μέτρα για τη βιομηχανία αυτή τη διαρθρωτική αλλαγή, δεδομένου ότι απουσιάζει μια πλήρης αξιολόγηση του κοινωνικού και του οικονομικού αντικτύπου. Η ΕΟΚΕ απορρίπτει τις ομαδικές απολύσεις.

1.6. Η ΕΟΚΕ είναι της άποψης ότι, στην ενδιάμεση αξιολόγηση που είναι προγραμματισμένη για το 2024, θα πρέπει να εξεταστεί το κατά πόσο έχουν επιτευχθεί οι πολιτικοί στόχοι για το κλίμα, την καινοτομία και την απασχόληση. Αυτό ουσιαστικά εξαρτάται από την εικόνα της αγοράς και από τη θέση των εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης σε αυτή έως το 2024, από το κατά πόσο θα έχουν τοποθετηθεί στήλες φόρτισης οχημάτων και από τον βαθμό στον οποίο τα δίκτυα ηλεκτροδότησης θα έχουν μετασκευαστεί ή αναβαθμιστεί για να καλύψουν τις εμφανείς πρόσθετες ανάγκες σε ηλεκτρική ενέργεια.

1.7. Η ΕΟΚΕ ζητεί, στο πλαίσιο της ενδιάμεσης αξιολόγησης, να εκπονηθεί μια έκθεση της τρέχουσας κατάστασης όσον αφορά τα επαγγελματικά προσόντα, την κατάρτιση και τη μετεκπαίδευση του προσωπικού, καθώς και μια 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 αλλαγής.

1.8. Η ΕΟΚΕ είναι της άποψης ότι οι οποιεσδήποτε χρηματικές ποινές που προβλέπονται τόσο στον υφιστάμενο όσο και στο νέο κανονισμό θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν για να βοηθήσουν τον κλάδο και τους εργαζόμενους σε αυτόν κατά τη μετάβαση προς προϊόντα χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Θα πρέπει να χορηγηθούν πρόσθετοι χρηματοδοτικοί πόροι, προκειμένου να εξασφαλιστεί η πρόσβαση των εργαζομένων στην αγορά εργασίας.

2. **Εισαγωγή**

2.1. Τον Οκτώβριο του 2014, οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων της ΕΕ ([1]) έθεσαν ως δεσμευτικό στόχο τη μείωση των εκπομπών που παράγονται σε ολόκληρη την οικονομία της ΕΕ κατά τουλάχιστον 40 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Ο στόχος αυτός βασίζεται σε παγκόσμιες προβλέψεις, οι οποίες συνάδουν με το μεσοπρόθεσμο χρονοδιάγραμμα της συμφωνίας του Παρισιού για την κλιματική αλλαγή (COP 21) ([2]). Επί του παρόντος, πολλές χώρες θεσπίζουν μέτρα για την επίτευξη χαμηλών εκπομπών ρύπων στις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων για τα οχήματα, συχνά σε συνδυασμό με μέτρα για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα.

2.2. Η ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών ([3]), η οποία δημοσιεύθηκε τον Ιούνιο του 2016, θέτει ως στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προκαλούνται από τις μεταφορές κατά τουλάχιστον 60 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990, καθώς και την υποχρέωση να υπάρχει σαφής τάση προς την ολική εξάλειψή τους. Στη στρατηγική καθίσταται σαφές ότι η χρήση οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να αυξηθεί, έτσι ώστε να κατέχουν ένα σημαντικό μερίδιο της αγοράς μέχρι το 2030 και συνεπώς να εισέλθει η ΕΕ σε μία μακροπρόθεσμη πορεία προς μια κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.

2.3. Ως πρώτο βήμα, η στρατηγική αποτέλεσε μέρος μιας νομοθετικής δέσμης μέτρων ([4]) που παρουσιάστηκε τον Μάιο του 2017 και εφαρμόστηκε μαζί με την (επίσης δημοσιευμένη τον Μάιο του 2017) ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο *«Η Ευρώπη σε κίνηση — Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση προς την καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους»* ([5]).

2.3.1. Σκοπός της ανακοίνωσης είναι να βελτιωθεί η ασφάλεια των μεταφορών, να προωθηθεί η πιο δίκαιη χρέωση διοδίων, να μειωθούν οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, η ατμοσφαιρική ρύπανση, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και ο διοικητικός φόρτος, να καταπολεμηθεί η παράνομη απασχόληση και να εξασφαλιστούν κατάλληλες συνθήκες και χρόνος ανάπαυσης για τους εργαζόμενους.

2.3.2. Στην παρούσα ανακοίνωση διευκρινίζεται ότι επιθυμία της ΕΕ είναι η ανάπτυξη, διάθεση και κατασκευή οχημάτων, εξοπλισμού και συνολικών λύσεων κινητικότητας με τη μέγιστη δυνατή αυτοματοποίηση, τις χαμηλότερες δυνατές εκπομπές ρύπων και τη βέλτιστη δυνατή συνδεσιμότητα, καθώς επίσης και η δημιουργία υποστηρικτικών υποδομών τελευταίας τεχνολογίας. Τονίζεται επίσης ότι η ΕΕ πρέπει να αναλάβει παγκόσμιο ηγετικό ρόλο όσον αφορά τις συνεχείς αλλαγές προσανατολισμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, και να συνεχιστεί η μεγάλη πρόοδος που έχει ήδη σημειωθεί.

2.4. Η πρόταση κανονισμού αποτελεί μέρος μιας ευρύτερης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα ([6]) που περιλαμβάνει και μέτρα σχετικά με τη ζήτηση, τα οποία θα υποστηρίξουν τα μέτρα σχετικά με την προσφορά που περιέχονται στην παρούσα πρόταση. Στόχος της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών είναι η στήριξη της αγοράς καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών. Με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις ([7]) εξασφαλίζεται ότι η οδηγία θα περιλαμβάνει όλες τις σχετικές πρακτικές συμβάσεων και θα στείλει ένα σαφές, μακροπρόθεσμο μήνυμα στην αγορά. Πέραν τούτου, διευκολύνεται η εφαρμογή των διατάξεων και εξασφαλίζεται η αποτελεσματική χρήση τους. Επιπλέον, επεκτείνεται η συμβολή του τομέα των μεταφορών στη μείωση των εκπομπών CO_2 και των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων, και προωθείται η ανταγωνιστικότητα και η ανάπτυξη του κλάδου.

([1]) Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 2014.
([2]) http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php
([3]) COM(2016) 501 final.
([4]) ΕΕ C 81 της 2.3.2018, σ. 95· ΕΕ C 81 της 2.3.2018, σ. 181· ΕΕ C 81 της 2.3.2018, σ. 188· ΕΕ C 81 της 2.3.2018, σ. 195·
([5]) COM(2017) 283 final.
([6]) COM(2017) 675 final, COM(2017) 647 final, COM(2017) 648 final, COM(2017) 652 final, COM(2017) 653 final.
([7]) COM(2017) 653 final.

3. **Η πρόταση κανονισμού** ([8])

3.1. Με την παρούσα πρόταση κανονισμού, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιθυμεί να επιτύχει τους προτεινόμενους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού για το κλίμα, να μειώσει το κόστος καυσίμων για τον καταναλωτή, να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας και να δημιουργήσει πρόσθετες θέσεις απασχόλησης. Η πορεία προς την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, ιδίως μέσω εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης, χαρακτηρίζεται ως μη αναστρέψιμη.

3.2. Η Επιτροπή αναμένει ότι η πρόταση θα επιφέρει μείωση των εκπομπών CO_2 της τάξης των 170 εκατ. τόνων από το 2020 έως το 2030 και, ως εκ τούτου, βελτίωση της ποιότητας του αέρα. Το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν αναμένεται να αυξηθεί έως και 6,8 δισεκατ. ευρώ μέχρι το 2030, και αναμένεται επίσης να δημιουργηθούν 70 000 πρόσθετες θέσεις εργασίας.

3.3. Όσον αφορά τον καταναλωτή, η Επιτροπή αναμένει μέση εξοικονόμηση κόστους κατά την αγορά ενός νέου αυτοκινήτου ύψους 600 ευρώ το 2025 και 1 500 ευρώ το 2030 (καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του οχήματος). Σε όλη την ΕΕ, η εξοικονόμηση στο κόστος καυσίμων θα ανέλθει σε 18 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως και σε 380 εκατομμύρια τόνους πετρελαίου, συνολικά, από το 2020 έως το 2040.

3.4. Τα κύρια στοιχεία της πρότασης της Επιτροπής για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα είναι:

3.4.1. Επιπλέον μείωση των τιμών CO_2 κατά 30 % έως το 2030 με βάση τους στόχους για το 2021 [95 γρ./km για τα επιβατικά οχήματα και 147 γρ./km για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα έως το 2021 (κύκλος δοκιμών του Νέου Ευρωπαϊκού Κύκλου Οδήγησης/NEDC-*New European Driving Cycle*)]. Ενδιάμεσοι στόχοι θα πρέπει να είναι η μείωση των τιμών CO_2 κατά 15 %, έτσι ώστε ο γενικός στόχος να επιτευχθεί το συντομότερο δυνατόν (κάτι το οποίο σημαίνει ασφάλεια των επενδύσεων για τη βιομηχανία).

3.4.2. Από το 2021 και μετά, οι τιμές των εκπομπών θα βασίζονται στον κύκλο WLTP (διαδικασία εναρμονισμένων δοκιμών ελαφρών οχημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο/*World Harmonised Light Vehicle Test Procedure*), ο οποίος βρίσκεται σε ισχύ από την 1η Σεπτεμβρίου 2017. Με την αλλαγή του κύκλου δοκιμής, οι στόχοι για το 2025 και το 2030 εμφανίζονται ως ποσοστά.

3.4.3. Η πρόταση είναι ουσιαστικά θετικά προσκείμενη στην τεχνολογία. Γίνεται διάκριση μεταξύ των οχημάτων που δεν εκπέμπουν καθόλου ρύπους *(οχήματα μηδενικών εκπομπών/zero-emission vehicles — ZEV)* και εκείνων που εκπέμπουν λιγότερο από 50 γρ. CO_2/km *(οχήματα χαμηλών εκπομπών/low-emission vehicles — LEV)* — ιδίως οχήματα τα οποία, πέρα από τον κινητήρα εσωτερικής καύσης, διαθέτουν και σύστημα ηλεκτρικής πρόωσης (*υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη/plug-in hybrid electric vehicles — PHEV*). Και για τους δύο τύπους οχημάτων προβλέπεται ένας «δείκτης αναφοράς» της τάξης του 15 % έως το 2025 και του 30 % έως το 2030. Οι κατασκευαστές που υπερκαλύπτουν αυτούς τους «δείκτες αναφοράς» θα λαμβάνουν ως δώρο μια πίστωση 5 γρ./km που θα αφορά τις ανώτατες τιμές που είναι ειδικές για τον κάθε κατασκευαστή. Προκειμένου να καθοριστεί η αναλογία αυτή, θα λαμβάνονται υπόψη οι επιδόσεις των εν λόγω οχημάτων — να σημειωθεί ότι τα οχήματα μηδενικών εκπομπών *zero-emission vehicles* υπερτερούν των οχημάτων χαμηλών εκπομπών *low-emission vehicles*. Δεν προβλέπεται η επιβολή ποινών (*malus*).

3.5. Λαμβάνονται υπόψη επίσης οι λεγόμενες «οικολογικές καινοτομίες» που δεν είναι ορατές στους συνήθεις ελέγχους, με ανώτατο όριο 7 γρ. CO_2/km Η αναθεώρηση αυτής της ειδικής διάταξης είναι προγραμματισμένη για το 2025. Από το 2025 και μετά, οι ενεργειακά αποδοτικές εγκαταστάσεις κλιματισμού θα υπολογίζονται ως οικολογικές καινοτομίες.

3.6. Σε περίπτωση υπέρβασης των ανώτατων (ενδιάμεσων) τιμών που είναι ειδικές για τον κάθε κατασκευαστή, προβλέπεται χρηματική ποινή ύψους 95 ευρώ ανά γρ. CO_2/km και ανά όχημα. Η παρακολούθηση των εκπομπών CO_2 σε νέες ταξινομήσεις οχημάτων διενεργείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος. Εξαιρούνται από τον κανονισμό οι κατασκευαστές με περισσότερες από 1 000 νέες ταξινομήσεις οχημάτων το χρόνο.

3.7. Το σχέδιο κανονισμού συμπληρώνουν πλείστες παραπομπές σε συμπληρωματικές δραστηριότητες, πρωτοβουλίες και προτεραιότητες του προγράμματος. Αξίζει εδώ να γίνει μνεία στο ενημερωτικό δελτίο με τίτλο *«Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers»* («Δρομολογώντας την καθαρή κινητικότητα: Μια Ευρώπη που προστατεύει τη βιομηχανία και τους εργαζόμενους»). Η Επιτροπή επισημαίνει σε αυτό ότι από το 2007 έως το 2015 επενδύθηκαν 375 εκατ. ευρώ στην έρευνα για τους συσσωρευτές (μπαταρίες) οχημάτων, ενώ, το διάστημα, 2018-2020 θα επενδυθούν 200 εκατ. ευρώ επιπλέον από το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020». Ειδικότερα, οι επενδύσεις αυτές αποσκοπούν στη στήριξη της νέας γενιάς συσσωρευτών, και στις αρχές του 2018 θα παρουσιαστεί χάρτης πορείας για μια Ευρωπαϊκή συμμαχία για την παραγωγή μπαταριών (*«EU Battery Alliance»*). Στόχος είναι να γίνει η Ευρώπη σημείο αναφοράς για το σύνολο της αλυσίδας αξίας της κατασκευής συσσωρευτών ([9]).

([8]) Το κεφάλαιο αυτό στηρίζεται στα ακόλουθα έγγραφα: COM(2017) 676 final και *Proposal for post2020 CO_2 targets for cars and vans* [Πρόταση για τον καθορισμό στόχων για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά για την περίοδο μετά το 2020] (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en).

([9]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή: *Drive Clean Mobility, Europe that defends its industry and workers* (Δρομολογώντας την καθαρή κινητικότητα: Μια Ευρώπη που προστατεύει τη βιομηχανία και τους εργαζόμενους)

4. **Γενικές παρατηρήσεις**

4.1. Η ΕΟΚΕ επικροτεί, καταρχήν, τις προτάσεις της Επιτροπής, τις οποίες θεωρεί μια ισορροπημένη συμβιβαστική λύση μεταξύ των διάφορων στόχων. Η πρόταση αποτελεί σημαντικό βήμα προς την κατεύθυνση της κινητικότητας χωρίς εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα: προωθεί παράλληλα την ικανότητα καινοτομίας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας, διατηρεί τις ποιοτικές θέσεις απασχόλησης και καθιστά δυνατή τη σταδιακή κοινωνική μετάβαση προς νέες δομές παραγωγής. Ο στόχος της μείωσης των εκπομπών CO_2 κατά 30 % αντιστοιχεί στον στόχο του σχεδίου της ΕΕ για το κλίμα για τον τομέα εκτός του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ).

4.2. Στην πρότασή της, η ΕΕ ανοίγει ένα νέο κεφάλαιο για την κινητικότητα, το οποίο φαίνεται ότι τυγχάνει ολοένα και περισσότερης αποδοχής από τους πολίτες. Οι πολίτες αντιλαμβάνονται αυτή την αλλαγή νοοτροπίας ως επακόλουθο της κρίσης του ντίζελ. Η πρόταση περιλαμβάνει αλλαγές στα πρότυπα κινητικότητας, ενίσχυση των δημόσιων μεταφορών και, ως απώτερο στόχο, την ανάπτυξη και εφαρμογή ευρείας και ολοκληρωμένης πολιτικής μεταφορών.

4.3. Η ΕΟΚΕ θεωρεί πως ο ενδιάμεσος στόχος για το 2025, η μείωση δηλαδή των εκπομπών κατά 15 % σε σχέση με το 2021, είναι ιδιαίτερα φιλόδοξος. Για την επίτευξή του, απαιτούνται αλλαγές στους κινητήρες εσωτερικής καύσης οι οποίες αγγίζουν τα όρια του τεχνολογικά εφικτού. Αυτό ισχύει ιδίως για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, τα οποία έχουν μεγαλύτερο κύκλο παραγωγής και ανάπτυξης. Υπό αυτό το πρίσμα, το 2024 θα πρέπει να διενεργηθεί ένας απολογισμός, βάσει του οποίου θα αποφασιστεί κατά πόσο θα πρέπει να διατηρηθούν οι στόχοι που έχουν τεθεί για το 2030 ή εάν τούτοι μπορούν να επαναπροσδιοριστούν. Δεδομένης της τρέχουσας αναπτυσσόμενης απορρόφησης από την αγορά των οχημάτων μηδενικών εκπομπών (ZEV), των οχημάτων χαμηλών εκπομπών (LEV) και των υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη (*plug-in hybrid electric vehicles* — PHEV), ο ενδιάμεσος στόχος που έχει τεθεί αποτελεί πρόκληση, εντούτοις, φαίνεται να είναι υλοποιήσιμος.

4.4. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόσθετη διάταξη σύμφωνα με την οποία ενισχύεται η εποπτεία της αγοράς μέσω της μέτρησης και της παρακολούθησης της πραγματικής κατανάλωσης καυσίμων, κάτι που βασίζεται στην υποχρέωση του κατασκευαστή να τοποθετεί τυποποιημένο εξοπλισμό στα νέα οχήματα. Τα δεδομένα που θα συλλέγονται δεν θα βρίσκονται μόνο στη διάθεση του κατασκευαστή, αλλά θα υπόκεινται επίσης και σε ανεξάρτητες αξιολογήσεις τρίτων φορέων. Αυτό θα μπορούσε να είναι ένα λειτουργικό ισοδύναμο για τη μέτρηση των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, κάτι που δεν μπορεί να εφαρμοστεί για λόγους συγκρισιμότητας των αποτελεσμάτων.

4.5. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι η προσέγγιση με βάση τις εκπομπές του σωλήνα εξάτμισης που ακολουθείται στην πρόταση κανονισμού εξακολουθεί να έχει περιορισμένες δυνατότητες παρά τα πλεονεκτήματά της. Έτσι, κατά την κατασκευή οχημάτων, συσσωρευτών και την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας προκύπτουν εκπομπές CO_2, οι οποίες εξαρτώνται επίσης από τις επιδόσεις του οχήματος και την οδηγική συμπεριφορά. Η ΕΟΚΕ σημειώνει, επίσης, ότι άλλοι τρόποι μεταφοράς, όπως η προβλεπόμενη αύξηση των αεροπορικών μεταφορών, ενδεχομένως να υπονομεύσουν τις προσπάθειες του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας.

4.6. Η ΕΟΚΕ παραπέμπει στις εργασίες της σχετικά με τις διαρθρωτικές αλλαγές στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας: τα εναλλακτικά (πράσινα) συστήματα πρόωσης, την ψηφιοποίηση και τη δικτύωση καθώς και την αυτόνομη οδήγηση με τους κινδύνους που ενέχει για την απασχόληση, αλλαγές από τις οποίες μπορεί να δημιουργηθούν τάσεις για νέες δεξιότητες. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ συνιστά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να καταρτίσει, για παράδειγμα, ένα νομικό και κανονιστικό πλαίσιο που θα επιτρέπει την ταχεία ενεργοποίηση προγραμμάτων στήριξης κατά τη διαδικασία αναδιάρθρωσης ([10]). Μεταξύ των παραδειγμάτων συμπεριλαμβάνονται πρωτίστως τα διαρθρωτικά ταμεία της ΕΕ, όπως, λόγου χάρη, το Ταμείο Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ). Μπορούν να επιδιωχθούν επίσης έργα κατά το πρότυπο της Airbus.

4.7. Η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία απασχολεί περίπου 2,3 εκατομμύρια εργαζόμενους στην άμεση παραγωγή οχημάτων και έχει μερίδιο της τάξης του 8 % στη συνολική προστιθέμενη αξία. Έμμεσα, ο κλάδος εξασφαλίζει απασχόληση σε 10 εκατομμύρια εργαζομένους και χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό καινοτομίας, καθότι αντιπροσωπεύει το 20 % της χρηματοδότησης της βιομηχανικής έρευνας στην ΕΕ.

4.8. Η ΕΕ συγκαταλέγεται μεταξύ των μεγαλύτερων παραγωγών μηχανοκίνητων οχημάτων παγκοσμίως και η αυτοκινητοβιομηχανία της είναι ο σημαντικότερος ιδιωτικός επενδυτής στον τομέα της έρευνας και ανάπτυξης. Η αυτοκινητοβιομηχανία κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως, μεταξύ άλλων και στην καινοτομία προϊόντων, τις τεχνολογίες παραγωγής, τον σχεδιασμό υψηλού επιπέδου και τα εναλλακτικά συστήματα πρόωσης. Ως εκ τούτου, το 2016 ήταν η χρονιά κατά την οποία ένα στα τέσσερα αυτοκίνητα παγκοσμίως συναρμολογήθηκε σε ευρωπαϊκό εργοστάσιο, και το μερίδιο της αυτοκινητοβιομηχανίας στο ΑΕγχΠ της ΕΕ αντιστοιχούσε στο 4 % ([11]).

([10]) Ενημερωτική έκθεση CCMI/148 (σημείο 1.5).
([11]) Ενημερωτική έκθεση CCMI/148 (σημείο 2.1).

4.9. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την επιθυμία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να διαμορφώσει τον μετασχηματισμό του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας με κοινωνικά υπεύθυνο τρόπο. Η διαρθρωτική μετάβαση προς εναλλακτικά συστήματα πρόωσης –σε συνδυασμό με την ψηφιοποίηση, τα αυτόνομα οχήματα και άλλα– θα συνδεθεί άμεσα με καθοριστικές αλλαγές στην αλυσίδα αξίας της αυτοκινητοβιομηχανίας. Πρώτον, υπάρχει το ζήτημα του ποια εξαρτήματα κατασκευάζονται από τους ίδιους τους παραγωγούς και ποια αγοράζονται. Μέχρι σήμερα, η προστιθέμενη αξία των ηλεκτρονικών εξαρτημάτων αφορούσε κυρίως τους προμηθευτές, και οι ασιάτες κατασκευαστές εξακολουθούν να είναι κυρίαρχοι στην αγορά στοιχείων συσσωρευτών. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ επικροτεί τη θέση της Επιτροπής να γίνει η Ευρώπη σημείο αναφοράς όσον αφορά την αλυσίδα αξίας ηλεκτροκίνητων οχημάτων (βλέπε σημείο 3.7 *«EU Battery Alliance»*). Άγνωστη παραμένει ακόμα η τεχνολογία της επόμενης γενιάς συσσωρευτών και η εξέλιξη στη σχέση ποιότητας-τιμής με την πάροδο του χρόνου. Η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να παρακολουθεί διαρκώς τις εξελίξεις.

4.9.1. Η προσπάθεια μετάβασης από τα παραδοσιακά στα εναλλακτικά συστήματα μετάδοσης ισχύος δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς να προκαλέσει την κατάρρευση των διαρθρωτικών δομών. Οι παραδοσιακές μέθοδοι παραγωγής πρέπει να αντικατασταθούν από αισθητά διαφορετικές ή εντελώς νέες μεθόδους. Στα αμιγώς ηλεκτροκίνητα οχήματα, αυτή η αλλαγή θα επηρεάσει τον κινητήρα εσωτερικής καύσης, το κιβώτιο ταχυτήτων, την εξάτμιση και άλλα. Επιπλέον, προστίθενται ο ηλεκτρικός κινητήρας και ο συσσωρευτής, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής στοιχείων συσσωρευτών. Τα δύο αυτά εξαρτήματα, όμως, έχουν διαφορετικά αναλογικά μερίδια στην προστιθέμενη αξία του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας και συνεπώς επιπτώσεις στην απασχόληση και τις απαιτούμενες δεξιότητες.

4.9.2. Μια μελέτη που πραγματοποιήθηκε από την FEV ([12]) κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο μεσαίας κατηγορίας έχει κατασκευαστικό κόστος περίπου 16 500 ευρώ. Τα κυριότερα εξαρτήματά του είναι ο ηλεκτρικός κινητήρας (800 ευρώ), τα ηλεκτρονικά συστήματα ισχύος (1 400 ευρώ) και ο συσσωρευτής (6 600 ευρώ). Ο συσσωρευτής μόνο αντιπροσωπεύει το 40 % του κόστους, ενώ το 70 % του κόστους αναλογεί στην παραγωγή των στοιχείων συσσωρευτών. Τα ηλεκτροκίνητα οχήματα είναι πολύ πιο απλά και, για την παραγωγή τους σε μεγάλη κλίμακα, απαιτούνται διαφορετικές δεξιότητες από τους εργαζόμενους: γνώσεις ηλεκτρολόγου/ηλεκτρονικού μηχανικού, ηλεκτροχημείας, τεχνολογίας επίστρωσης, θερμικής διαχείρισης, τεχνολογίας ελέγχου κινητήρα και μηχανολογίας συστημάτων ελέγχου, γνώσεις πάνω στην τεχνολογία ηλεκτρικού ρεύματος υψηλής τάσης, τις αρχές ηλεκτρισμού, τη συμπεριφορά των υλικών καθώς και άλλες γνώσεις, οι οποίες είναι απαραίτητες για το στάδιο της συναρμολόγησης.

4.9.3. Παρά το γεγονός ότι η Επιτροπή αναμένει θετικά αποτελέσματα στον τομέα της απασχόλησης, υπάρχουν κίνδυνοι. Σε μια πρόσφατη μελέτη ([13]) του Ινστιτούτου Fraunhofer IAO (Ινστιτούτο Βιομηχανικής Μηχανολογίας Fraunhofer) εξετάζονται οι ποσοτικές επιπτώσεις στην απασχόληση βάσει ενός σεναρίου το οποίο περιλαμβάνει 25 % μερίδιο ηλεκτρικών οχημάτων και 15 % μερίδιο υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη (PHEV) και, ως εκ τούτου, αντανακλά, κατά προσέγγιση, την πρόταση της Επιτροπής. Τα πρώτα αποτελέσματα καταδεικνύουν ότι, έως το 2030, στην ευνοϊκότερη περίπτωση, ποσοστό περίπου 10-12 % των θέσεων εργασίας που συνδέονται με την εγκατάσταση των συστημάτων μετάδοσης της κίνησης θα χαθούν, υπό το πρίσμα της τεχνολογικής μετάβασης. Μόνο στη Γερμανία, προβλέπεται να χαθούν μεταξύ 25 000 και 30 000 θέσεις εργασίας. Σε αυτό το πλαίσιο, όσο χαμηλότερο θα είναι το πραγματικό μερίδιο των υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη (PHEV), τόσο μεγαλύτερος θα είναι και ο προαναφερόμενος αρνητικός αντίκτυπος (εάν το μερίδιο των PHEV ανέλθει στο 5 %, η μείωση των θέσεων εργασίας προβλέπεται να κυμανθεί μεταξύ 15-18 %). Το ίδιο ισχύει και για την επιταχυνόμενη σταδιακή κατάργηση της τεχνολογίας ντίζελ, η οποία, λόγω του ιδιαίτερα περίπλοκου χαρακτήρα των προμηθειών των σχετικών εξαρτημάτων, έχει αντίκτυπο στην απασχόληση κατά 30-40 % υψηλότερο απ' ότι οι προμήθειες εξαρτημάτων για βενζινοκινητήρες. Επιπλέον, ανακύπτουν παράλληλοι κίνδυνοι για την απασχόληση λόγω των επιπτώσεων της ψηφιοποίησης και της αυξανόμενης μετεγκατάστασης της παραγωγής σε άλλες ηπείρους.

4.9.4. Γενικά, αναμένεται ότι οι αρνητικές αυτές επιπτώσεις θα είναι ασύμμετρες τόσο όσον αφορά τη χρονική στιγμή όσο και τη γεωγραφική τοποθεσία. Οι τελικοί κατασκευαστές και οι μεγάλοι προμηθευτές, μέσω των καινοτομιών και των νέων επιχειρηματικών μοντέλων, βρίσκονται σε ευνοϊκότερη θέση απ' ότι οι μικρής κλίμακας προμηθευτές εξαρτημάτων υψηλής εξειδίκευσης. Επιπροσθέτως, οι θέσεις εργασίας στον τομέα των νέων τεχνολογιών και υπηρεσιών θα είναι συχνότερα εγκατεστημένες σε μεγάλα αστικά κέντρα παρά σε περιφερειακές περιοχές. Το στοιχείο αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στον σχεδιασμό των αντίστοιχων προγραμμάτων πλαισίων.

4.9.5. Ο ρυθμός της εν λόγω διαρθρωτικής μεταβολής θα καθορίσει το αν και κατά πόσο θα κινδυνεύσουν οι θέσεις εργασίας και η απασχόληση. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόταση της Επιτροπής, η οποία παρέχει ασφάλεια των επενδύσεων στη βιομηχανία και της δίνει τη δυνατότητα να αρχίσει ήδη από τώρα τη δρομολόγηση και την προετοιμασία της διαρθρωτικής αυτής αλλαγής. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να συνοδεύσει με πολιτικά μέτρα για τη βιομηχανία αυτή τη διαρθρωτική αλλαγή, προκειμένου να αποτραπεί η μετακύλιση των προβλημάτων στους εργαζομένους. Οι τριμερείς και οι διμερείς διάλογοι είναι, σε αυτό το πλαίσιο, ζωτικής σημασίας.

([12]) Frankfurter Allgemeine Zeitung, φύλλο της 16.12.2016 (FEV = εταιρεία ερευνών για την ενεργειακή τεχνολογία και τους κινητήρες εσωτερικής καύσης/*Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren*).

([13]) Fraunhofer IAO 2017: ELAB 2.0 — *Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung* (Αποτελέσματα της ηλεκτροκίνησης των οχημάτων στην απασχόληση), Στουτγάρδη (προσωρινά αποτελέσματα).

4.9.6. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι τα πρώτα βήματα έχουν ήδη γίνει, έστω και αν η έκτασή τους είναι ακόμα περιορισμένη: μεμονωμένοι κατασκευαστές ανακοίνωσαν την παραγωγή περισσότερων μοντέλων ηλεκτροκίνητων οχημάτων μέχρι το 2025, καθώς και επενδύσεις που σκοπεύουν να κάνουν στον στόλο οχημάτων που ταξινομούνται για πρώτη φορά.

4.10. Προκειμένου να απεξαρτηθεί ο κλάδος των μεταφορών από τον άνθρακα με βιώσιμο και περιφερειακά ισορροπημένο τρόπο, η Επιτροπή σχεδιάζει να διαθέσει 800 εκατ. ευρώ στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF/*Connecting Europe Facility*) για την τοποθέτηση διαλειτουργικών σημείων επαναφόρτισης. Αυτό πρέπει να προκαλέσει ουσιαστικές πρόσθετες δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις (αυτή τη στιγμή υπάρχουν 200 000 σημεία επαναφόρτισης στην ΕΕ, ενώ χρειάζονται 800 000). Ένα επιπλέον ποσό 200 εκατ. ευρώ θα διατεθεί για τη δημιουργία σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα πάνω στην ανάπτυξη της επόμενης γενιάς συσσωρευτών). Τέλος, η Επιτροπή προτίθεται να στηρίξει τη μετάβαση προς εναλλακτικά συστήματα μετάδοσης της κίνησης, θεσπίζοντας στόχους για τις δημόσιες αρχές ώστε εκείνες να λαμβάνουν περισσότερο υπόψη τα οχήματα μηδενικών/εξαιρετικά χαμηλών εκπομπών στις δημόσιες συμβάσεις.

4.11. Η ΕΟΚΕ είναι της άποψης ότι οποιεσδήποτε χρηματικές ποινές που προβλέπονται τόσο στον υφιστάμενο όσο και στο νέο κανονισμό θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν για να βοηθήσουν τον κλάδο και τους εργαζόμενους σε αυτόν κατά τη μετάβαση προς προϊόντα χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Επί του παρόντος, μόνο μια μειοψηφία κατασκευαστών αυτοκινήτων βρίσκεται σε καλό δρόμο για την επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών μέχρι το 2021.

4.12. Ενώ είναι ευπρόσδεκτη η μείωση της εξάρτησης από το εισαγόμενο πετρέλαιο, ενδεχομένως να δημιουργηθούν νέες εξαρτήσεις, όπως η πρόσβαση σε πρώτες ύλες (λίθιο, κοβάλτιο και νικέλιο από απομακρυσμένες περιοχές). Ομοίως, η ΕΟΚΕ αναμένει ότι θα εξασφαλιστεί ο επαρκής εφοδιασμός με ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές.

4.13. *Ενδιάμεση αξιολόγηση του κανονισμού*

4.13.1. Το 2024, η Επιτροπή θα προβεί σε ενδιάμεση αξιολόγηση του κανονισμού, για να διαπιστώσει την ύπαρξη ή όχι θετικών αποτελεσμάτων.

4.13.2. Δεδομένου ότι, από σημερινή σκοπιά, είναι δύσκολο να γίνουν εκτιμήσεις για τη διαρθρωτική αλλαγή και τη μετάβαση από τους κινητήρες εσωτερικής καύσης στα εναλλακτικά συστήματα πρόωσης, θα πρέπει να εξεταστεί η εικόνα της αγοράς των εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης έως το 2024, το κατά πόσο θα έχουν τοποθετηθεί στήλες φόρτισης οχημάτων και σε ποιο βαθμό τα δίκτυα ηλεκτροδότησης θα έχουν μετασκευαστεί ή αναβαθμιστεί για να καλύψουν τις εμφανείς πρόσθετες ανάγκες σε ηλεκτρική ενέργεια.

4.13.3. Από αυτή την ενδιάμεση αξιολόγηση, η ΕΟΚΕ αναμένει να παρασχεθούν πληροφορίες για τις ενέργειες που έχουν γίνει σχετικά με τις δεξιότητες, την επανεκπαίδευση και την επαγγελματική κατάρτιση των εργαζομένων. Σε ποιους τομείς υπάρχει ανάγκη για (πρόσθετες) δράσεις, έτσι ώστε να αναπτυχθούν περαιτέρω οι δεξιότητες και τα προσόντα των εργαζομένων στην αυτοκινητοβιομηχανία και να αντιμετωπιστεί η διαρθρωτική αλλαγή; Πόσο βαθιές είναι οι προτεινόμενες δράσεις (βλέπε το Ευρωπαϊκό συμβούλιο δεξιοτήτων της αυτοκινητοβιομηχανίας/*European Automotive Skills Council*), προκειμένου να διασφαλιστεί η επιτυχής αναπροσαρμογή των απαιτούμενων δεξιοτήτων; Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΟΚΕ φρονεί ότι οι συνδικαλιστικές οργανώσεις του συγκεκριμένου τομέα έχουν την ευθύνη να προωθήσουν περαιτέρω τον τριμερή διάλογο στον τομέα της βιομηχανικής πολιτικής. Επιπλέον, θα πρέπει να διατεθούν οι αναγκαίοι πόροι προκειμένου να εξασφαλιστεί η παραμονή των εργαζομένων στην αγορά εργασίας.

Βρυξέλλες, 14 Φεβρουαρίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ