
«Επιδοτήστε προσωρινά την ανανέωση του στόλου των φορτηγών»: Νέο μήνυμα των κατασκευαστών (ACEA) προς την ΕΕ

2020/06/26 10:24 στην κατηγορία LOGISTICS

Την εισαγωγή μέτρων στήριξης για την προώθηση των πωλήσεων των βαρέων φορτηγών και της βελτίωσης των υποδομών εξυπηρέτησής τους υπογραμμίζει, σε ανακοίνωσή της, η Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA).

Επιμέλεια: Φώτης Φωτεινός

Η Ένωση στέλνει ακόμα ένα «ηχηρό μήνυμα» προς την ΕΕ και τα κράτη - μέλη για την τόνωση των πωλήσεων των επαγγελματικών οχημάτων, τα οποία πρωταγωνίστησαν στην αντιμετώπιση της πανδημίας του Covid - 19, μέσω της μεταφοράς αγαθών / τροφίμων και προϊόντων υγείας.

Σημειώνεται ότι και στην Ελλάδα, οι ομοσπονδίες των ιδιοκτητών ΦΔΧ αιτούνται προγράμματα ανανέωσης στόλου.

Η Ελλάδα διαθέτει το πιο γηρασμένο στόλο φορτηγών στην ΕΕ

Αρνητική πρωτιά στην ΕΕ σημειώνει η χώρα μας, όσον αφορά στην ηλικία του στόλου φορτηγών (ελαφρών, μεσαίων και βαρέων), αλλά και λεωφορείων που διαθέτει, σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA).

Ειδικότερα, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της ACEA για το 2019, με τα απολογιστικά στοιχεία του 2018, ο μέσος όρος ηλικίας κυκλοφορούντων μεσαίων και βαρέων φορτηγών στη χώρα μας ήταν **τα 20,9 έτη**, όταν σε ολόκληρη την ΕΕ ο μέσος όρος ηλικίας ήταν τα 12,4 έτη (δεύτερη χειρότερη επίδοση έχει η Εσθονία με 18,2 έτη, την καλύτερη η Αυστρία με 4 έτη).

Αντίστοιχα, ο μέσος όρος ηλικίας των ελαφρών φορτηγών οχημάτων στην Ελλάδα έφτανε **τα 18,9 έτη**, ενώ στην ΕΕ ο μέσος όρος ηλικίας άγγιζε τα 10,9 έτη (δεύτερη χειρότερη επίδοση έχει η Ρουμανία με 16,4 έτη, την καλύτερη το Λουξεμβούργο με 6,3 έτη).

Τέλος, ο μέσος όρος ηλικίας των λεωφορείων στην Ελλάδα έφτανε **τα 20,4 έτη**, ενώ στην ΕΕ ο μέσος όρος ηλικίας άγγιζε τα 11,4 έτη (δεύτερη χειρότερη επίδοση έχει η Ρουμανία με 16,4 έτη, την καλύτερη η Αυστρία με 5,4 έτη).

Το μήνυμα του Γενικού Διευθυντή της ACEA Eric-Mark Huitema για τα φορτηγά

Συγκεκριμένα, το μήνυμα του Γενικού Διευθυντή της ACEA Eric-Mark Huitema ήταν το ακόλουθο:

«Όπως γνωρίζετε, η ACEA ζητά ενεργά την εισαγωγή κινήτρων αγοράς σε ολόκληρη την ΕΕ, με στόχο την αύξηση της ζήτησης μετά την κρίση του COVID-19. Τα προγράμματα τόνωσης της ζήτησης θα βοηθήσουν στην επανέναρξη των πωλήσεων και στην επανέναρξη της παραγωγής σε εργοστάσια παραγωγής στην Ευρώπη.

Πιστεύουμε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να χρηματοδοτήσει προσωρινά προγράμματα ανανέωσης στόλου σε ολόκληρη την ΕΕ, και αυτό θα πρέπει να γίνει εν μέρει μέσω του νέου Ταμείου Ανάκαμψης της ΕΕ.

Ταυτόχρονα, η Επιτροπή μπορεί επίσης να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στο συντονισμό των εθνικών προγραμμάτων.

Πρέπει να διασφαλίσει εναρμονισμένες συνθήκες αγοράς σε ολόκληρη την ΕΕ, καθώς και να διασφαλίσει ότι παρέχονται κίνητρα για όλους τους τύπους και τις κατηγορίες οχημάτων.

Μέχρι στιγμής, έχουμε δει διάφορα εθνικά προγράμματα ανανέωσης να υλοποιούνται, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών νομισματικών δεσμεύσεων, από τη Γερμανία, τη Γαλλία και την Ισπανία.

Ωστόσο, είμαστε απογοητευμένοι που επισημαίνουμε ότι πολλά από τα εθνικά σχέδια για την τόνωση της ανανέωσης του στόλου φαίνεται να επικεντρώνονται αποκλειστικά στα επιβατικά αυτοκίνητα.

Ως εκ τούτου, η ACEA καλεί τις κυβερνήσεις και την ΕΕ να συμπεριλάβουν ειδικά σχέδια ανανέωσης στόλου για βαρέα οχήματα στα σχέδια αποκατάστασης το συντομότερο δυνατό.

Αυτό που με ανησυχεί εξίσου είναι ότι βλέπουμε μια παρόμοια τάση να παραμελούμε τα φορτηγά, όταν πρόκειται για σχέδια ανάπτυξης σημείων φόρτισης και ανεφοδιασμού σταθμών.

Η ACEA χαιρετίζει την εστίαση στην υποδομή για οχήματα εναλλακτικής ισχύος στο σχέδιο αποκατάστασης του Covid - 19 που ανακοίνωσε η Επιτροπή τον περασμένο μήνα και υποστηρίζουμε τον στόχο της χρηματοδότησης ενός εκατομμυρίου περισσότερων δημόσιων σημείων φόρτισης. Ωστόσο, όσοι προσέχουν γνωρίζουν ότι αυτός ο στόχος ήταν ήδη μέρος της ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας που είχε ήδη ανακοινωθεί.

Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων πιστεύουν ότι είναι σημαντικό να αναθεωρηθεί επειγόντως η ξεπερασμένη οδηγία για την υποδομή εναλλακτικών καυσίμων (AFID) της ΕΕ. Οι στόχοι υποδομής που καθορίζονται σε αυτήν την οδηγία, οι οποίοι εγκρίθηκαν το 2014, δεν ανταποκρίνονται πλέον στην τεχνική ανάπτυξη των ηλεκτρικών οχημάτων ή των τεχνολογιών φόρτισης. Επιπλέον, το AFID υποφέρει από κακή εφαρμογή από τα κράτη μέλη.

Η επίτευξη οποιουδήποτε στόχου CO₂ μετά το 2020 θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από τη διαθεσιμότητα υποδομής για οχήματα εναλλακτικής ισχύος. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η ACEA καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επισπεύσει τα σχέδιά της για μια φιλόδοξη αναθεώρηση AFID στο πλαίσιο του σχεδίου ανάκαμψης για την Ευρώπη.

Για να βοηθήσει τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, η ACEA υπέβαλε πρόσφατα 10 βασικές συστάσεις για την αναθεώρηση της οδηγίας για την υποδομή εναλλακτικών καυσίμων.

Το πιο σημαντικό από όλα, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων είναι πεπεισμένοι ότι ο αριθμός των απαιτούμενων σημείων φόρτισης και των σταθμών ανεφοδιασμού πρέπει να αναθεωρηθεί δραστικά προς τα πάνω.

Το νέο AFID θα πρέπει επίσης να εισαγάγει υποχρεωτικούς στόχους υποδομής για τις εθνικές κυβερνήσεις, καθώς και μέτρα επιβολής για τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής των εθνικών σχεδίων.

Αλλά και σε αυτήν την περίπτωση, δεν πρέπει να ξεχνάμε τα βαρέα οχήματα, επειδή τα φορτηγά και τα λεωφορεία έχουν πολύ διαφορετικές ανάγκες από τα επιβατικά αυτοκίνητα, όταν πρόκειται για υποδομές».