

# Επωφελής για την πράσινη μετάβαση στην ΕΕ η τροποποίηση των υφιστάμενων στόχων μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub> στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα

2023/10/10 09:30 στην κατηγορία LOGISTICS

Μπορεί οι πολιτικές της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια να οδηγούν σε σημαντική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, ωστόσο οι εκπομπές CO<sub>2</sub> στις μεταφορές εξακολουθούν να αυξάνονται αντιπροσωπεύοντας το 1/4 του συνόλου των ευρωπαϊκών εκπομπών.

Τα παραπάνω επισημαίνονται σε [Γνωμοδότηση](#) της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού με συντάκτη τον Andris Ameriks, η οποία απευθύνεται προς την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

## Το περιεχόμενο της Γνωμοδότησης

Παρά το γεγονός ότι οι πολιτικές της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια οδηγούν σε σημαντική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε όλους τους τομείς, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές εξακολουθούν να αυξάνονται στην ΕΕ, αντιπροσωπεύοντας το 1/4 του συνόλου των ευρωπαϊκών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Στο πλαίσιο αυτό, οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο ποσοστό (άνω του 70%), με **τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα να αντιπροσωπεύουν ποσοστό άνω του 27%**. Το μέγεθος του ποσοστού αυτού εξηγείται κυρίως από την αύξηση της ζήτησης και της δραστηριότητας στις εμπορευματικές μεταφορές από το 2000, η οποία αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω στο μέλλον.

Με βάση τα ανωτέρω, η τροποποίηση των υφιστάμενων δεσμευτικών στόχων μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα θα είναι επωφελής για την επίτευξη των στόχων της πράσινης μετάβασης, λαμβάνοντας επίσης υπόψη το τρέχον γεωπολιτικό πλαίσιο· πράγματι, όπως επισημαίνεται στο σχέδιο REPowerEU, η ρωσική εισβολή στην Ουκρανία έχει καταστήσει επιτακτικότερη από ποτέ την ανάγκη για μείωση της εξάρτησης της ΕΕ από τα ορυκτά καύσιμα.

Δεύτερον, η μεταρρύθμιση **είναι πιθανό να αποφέρει οφέλη στους μεταφορείς και στους χρήστες.**

Η ευρύτερη ανάπτυξη ενεργειακά αποδοτικότερων οχημάτων, η οποία επιτυγχάνεται με την ενθάρρυνση των κατασκευαστών να αυξήσουν την προσφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών, **θα οδηγήσει σε πιο προσιτά μοντέλα οχημάτων μηδενικών εκπομπών**, χάρη στη γενική μείωση του συνολικού κόστους ιδιοκτησίας των εν λόγω οχημάτων.

Τρίτον, η μεταρρύθμιση θα μπορούσε να συμβάλει στην ενίσχυση της βιομηχανικής υπεροχής της ΕΕ στον τομέα της τεχνολογίας και της καινοτομίας, ιδίως στο πλαίσιο της εν εξελίξει παγκόσμιας μετάβασης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, κατευθύνοντας τις επενδύσεις σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών.

Ένα σημαντικό σημείο της πρότασης είναι η **συμπερίληψη των αστικών λεωφορείων στον τροποποιητικό κανονισμό**. Η μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> στις αστικές περιοχές θα επιφέρει διάφορα θετικά στοιχεία, όπως τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στις πόλεις και της ατομικής υγείας για τους Ευρωπαίους πολίτες. Υπό το πρίσμα της διαπίστωσης αυτής, και λαμβανομένης υπόψη της δυνατότητας εξαίρεσης περιορισμένου ποσοστού λεωφορείων όπως προβλέπεται στο άρθρο 3β παράγραφος 2 της πρότασης, ο συντάκτης της γνωμοδότησης τονίζει ότι είναι σημαντικό να συντομευθεί η προθεσμία για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων από την Επιτροπή για το συγκεκριμένο θέμα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η εμπιστοσύνη των οικονομικών φορέων.

Από την άλλη πλευρά, κατά την αντικατάσταση των οχημάτων ορυκτών καυσίμων με οχήματα μηδενικών εκπομπών, είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι κανείς δεν θα μείνει στο περιθώριο κατά τη μετάβαση προς τον στόχο μιας κλιματικά ουδέτερης Ευρώπης. Οι ανισότητες όσον αφορά την πρόσβαση στα δίκτυα μεταφορών επηρεάζουν την καθημερινή ζωή εκατομμυρίων ανθρώπων, ιδίως ατόμων με χαμηλό εισόδημα, χρηστών από ομάδες με ειδικές ανάγκες και ατόμων που ζουν σε περιφερειακές περιοχές. Συναφές με αυτό είναι το ζήτημα της συνδεσιμότητας μεταξύ αγροτικών, περιαστικών και αστικών περιοχών, ιδίως στην περίπτωση γεωγραφικών ιδιαιτεροτήτων, όπως στην περίπτωση των νησιών, των εξόχως απόκεντρων περιοχών και εδαφών, των αγροτικών ή απομακρυσμένων περιοχών, των λιγότερο προσβάσιμων περιφερειών και των ορεινών περιοχών. Κατά συνέπεια, η πορεία προς την απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές απαιτεί την εξέταση του ενδεχομένου λήψης κατάλληλων μέτρων προκειμένου

**να διασφαλιστεί η οικονομική προσιτότητα και η προσβασιμότητα των μεταφορών, να αποφευχθεί η φτώχεια στον τομέα της κινητικότητας και να διασφαλιστεί η ισότιμη πρόσβαση στα αστικά κέντρα.**

Επιπλέον, ο συντάκτης της γνωμοδότησης τονίζει ότι πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη οι κοινωνικές επιπτώσεις της μετάβασης και στον τομέα της

αυτοκινητοβιομηχανίας, ώστε η διαδικασία της σταδιακής κατάργησης των οχημάτων που κινούνται με ορυκτά καύσιμα να συμβαδίζει με μέτρα υπέρ των εργαζομένων στον συγκεκριμένο τομέα. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να προβλέπονται στα σχέδια δίκαιης μετάβασης και στα κοινωνικά σχέδια για το κλίμα. Συνεπώς, ο συντάκτης της γνωμοδότησης προτείνει τα έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών και τα διοικητικά πρόστιμα να θεωρούνται έσοδα που θα διατίθενται στο πρόσφατα εγκριθέν Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα, με σκοπό τη συμβολή σε μια κοινωνικά δίκαιη μετάβαση προς την κλιματική ουδετερότητα.

Με την παρούσα γνωμοδότηση, ο συντάκτης της επιδιώκει να διασφαλίσει ότι ο μελλοντικός στόλος βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές **κατά 90% έως το 2050**, σε σύγκριση με το 1990, όπως ορίζεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, παρέχοντας παράλληλα οφέλη για τους ευρωπαϊκούς μεταφορείς και τους χρήστες, οι περισσότεροι εκ των οποίων είναι ΜμΕ, μέσω της ευρύτερης ανάπτυξης ενεργειακά αποδοτικότερων οχημάτων.