

# Ευρ. Συμβούλιο: «Ναι» στους νέους κανόνες για τα πρότυπα εκπομπών CO<sub>2</sub> βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

2023/10/20 16:10 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Σε συμφωνία (γενική προσέγγιση) όσον αφορά πρόταση επικαιροποίησης και ενίσχυσης του κανονισμού σχετικά με τα πρότυπα για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων κατέληξε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο.

Στόχος της πρότασης είναι η περαιτέρω μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> στον τομέα των οδικών μεταφορών και η θέσπιση νέων στόχων για το 2030, το 2035 και το 2040. Οι νέοι κανόνες θα συμβάλουν στην επίτευξη των φιλοδοξιών της ΕΕ για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

Με την πρόταση επιδιώκεται επίσης να ενθαρρυνθεί η αύξηση του ποσοστού των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον στόλο βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της ΕΕ, ενώ παράλληλα διατηρούνται και ενισχύονται η καινοτομία και η ανταγωνιστικότητα του τομέα.

Η γενική προσέγγιση θα αποτελέσει την εντολή για διαπραγματεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ώστε η πράξη να λάβει την τελική της μορφή.

## Κύριες τροποποιήσεις που συμφωνήθηκαν

Με το κείμενο του Συμβουλίου εξασφαλίζεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, της τήρησης της κύριας φιλοδοξίας της πρότασης της Επιτροπής για μείωση των κλιματικών επιπτώσεων που επιφέρει ο τομέας των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και, αφετέρου, της παροχής κάποιας ευελιξίας στα κράτη μέλη κατά την εφαρμογή του τροποποιημένου κανονισμού, ενώ παράλληλα ενισχύονται η καινοτομία και η ανταγωνιστικότητα της ΕΕ στον τομέα.

## Πεδίο εφαρμογής του κανονισμού

Η πρόταση επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού ώστε όλα σχεδόν τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με πιστοποιημένες εκπομπές CO<sub>2</sub> - συμπεριλαμβανομένων των μικρότερων φορτηγών, των αστικών λεωφορείων, των

πούλμαν και των ρυμουλκούμενων- να υπόκεινται σε στόχους μείωσης των εκπομπών.

Εξαίρεση από τους στόχους μείωσης του CO<sub>2</sub> που ορίζονται στον κανονισμό θα ισχύει για τους κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής και για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για εξορυκτικούς, δασικούς και γεωργικούς σκοπούς· για τα οχήματα που προορίζονται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις και τις πυροσβεστικές υπηρεσίες· για τα οχήματα που προορίζονται προς χρήση στο πλαίσιο της πολιτικής προστασίας, της δημόσιας τάξης και της ιατρικής περίθαλψης· και για επαγγελματικά οχήματα, όπως τα απορριμματοφόρα.

Τα κράτη-μέλη τροποποίησαν τον ορισμό του «βαρέως επαγγελματικού οχήματος μηδενικών εκπομπών» μειώνοντας περαιτέρω το προτεινόμενο όριο, το οποίο εξακολουθεί να καλύπτει τα υδρογονοκίνητα οχήματα.

Επιπλέον, τα κράτη-μέλη πρόσθεσαν μια επιμέρους ομάδα οχημάτων, ώστε να συμπεριληφθούν τα φορτηγά εξαιρετικά βαρέων συνδυασμών (EHC), προκειμένου να ληφθούν καλύτερα υπόψη τα χαρακτηριστικά τους, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ενεργειακή τους απόδοση.

## Νέοι στόχοι

Σύμφωνα με τους κλιματικούς στόχους της ΕΕ για το 2030 και εξής, το Συμβούλιο διατήρησε τους στόχους που έθεσε η Επιτροπή.

Εκτός από τον στόχο μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά 15% το 2025, ο οποίος είχε ήδη προβλεφθεί, οι νέοι κανόνες εισάγουν νέους στόχους:

- μείωση των εκπομπών **κατά 45% από το 2030** (αύξηση του ποσοστού από 30%)
- μείωση των εκπομπών **κατά 65% από το 2035**
- μείωση των εκπομπών **κατά 90% από το 2040**

Τα κράτη-μέλη συμφώνησαν να ορίσουν στο 7,5% τους στόχους για τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενα.

## Στόχος μηδενικών εκπομπών στα αστικά λεωφορεία

Η προτεινόμενη τροπολογία εισάγει **στόχο μηδενικών εκπομπών κατά 100%** για τα αστικά λεωφορεία έως το **2035**, ενώ ως ενδιάμεσος στόχος τίθεται η μείωση των εκπομπών κατά 85% για την κατηγορία αυτή έως το 2030.

Το Συμβούλιο συμφώνησε **να εξαιρεθούν από τον στόχο αυτόν τα υπεραστικά λεωφορεία.**

Επιπλέον, το Συμβούλιο πρόσθεσε σειρά διατάξεων ώστε να καταστεί πιο περιεκτική η ρήτρα επανεξέτασης, λαμβάνοντας υπόψη, για παράδειγμα, τις εθνικές επενδύσεις που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί και ενδεχόμενους περιορισμούς λόγω της ειδικής εδαφικής μορφολογίας ή των καιρικών συνθηκών στα κράτη- μέλη.

Τα κράτη-μέλη αποσαφήνισαν επίσης τις διατάξεις σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων για τα αστικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών, ιδίως όσον αφορά τα κριτήρια αξιολόγησης που σχετίζονται με την ασφάλεια του εφοδιασμού, προκειμένου να διασφαλιστεί η νομική αρτιότητα.

## **Ρήτρα επανεξέτασης**

Η αποτελεσματικότητα και ο αντίκτυπος του τροποποιημένου κανονισμού στους προαναφερθέντες στόχους θα επανεξεταστούν από την Επιτροπή το 2027, ένα έτος νωρίτερα από ό,τι είχε αρχικά προτείνει η Επιτροπή (άρθρο 15). Ένα από τα ζητήματα επί των οποίων η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει στοιχεία κατά την επανεξέταση που θα διενεργήσει είναι η πρόοδος όσον αφορά την ανάπτυξη δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα για τα οχήματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

Στην επανεξέτασή της, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να εκπονήσει αξιολόγηση του ρόλου ενός **συντελεστή διόρθωσης των ανθρακούχων εκπομπών (CCF)** κατά τη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών στον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.