

# 6 χρήσιμες ερωταπαντήσεις για τα αναθεωρημένα πρότυπα εκπομπών CO<sub>2</sub> στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα

2024/05/14 06:11 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Χρήσιμες ερωτήσεις και απαντήσεις για τα αναθεωρημένα πρότυπα εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) για τα βαρέα οχήματα δίνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

## 1. Πώς θα αυξήσει η νέα νομοθεσία της ΕΕ τον αριθμό των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην Ευρώπη;

Τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα ευθύνονται για περισσότερο από το 25% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές στην ΕΕ και αντιπροσωπεύουν πάνω από το 6% των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ.

Τα [αναθεωρημένα πρότυπα εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα](#) θα είναι καίριας σημασίας για **τη μείωση των εκπομπών** στον τομέα των οδικών μεταφορών και **τη διασφάλιση της αυξανόμενης προσφοράς** νέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών (ZEV) στην αγορά. Αυτό είναι ζωτικής σημασίας προκειμένου η ΕΕ να στραφεί στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και να επιτύχει τους κλιματικούς στόχους της για το 2030 και να καταστεί κλιματικά ουδέτερη έως το 2050.

Με τον καθορισμό φιλόδοξων στόχων μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, η ΕΕ παρέχει ένα **σαφές και μακροπρόθεσμο μήνυμα για την καθοδήγηση των επενδύσεων** σε καινοτόμες τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών και την προώθηση της ανάπτυξης υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού.

**Τα οχήματα μηδενικών εκπομπών θα καταστούν φθηνότερα με την πάροδο του χρόνου.** Ως εκ τούτου, το σαφές μήνυμα που δίνουν τα πρότυπα στην αυτοκινητοβιομηχανία θα επιταχύνει τη διείσδυση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά. Οι σχετικές οικονομίες κλίμακας θα μειώσουν περαιτέρω το αρχικό κόστος των οχημάτων, καθιστώντας τα πιο προσιτά και ελκυστικά για τους δυνητικούς αγοραστές.

Μαζί με τα πρότυπα εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, οι υποστηρικτικές πολιτικές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών: οι υποδομές θα ενισχυθούν χάρη στον [κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων](#), ο οποίος διασφαλίζει επαρκώς προσβάσιμους στο κοινό σταθμούς ηλεκτρικής επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με υδρογόνο, και στην [οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας](#), διασφαλίζοντας ότι διαθέτουμε καθαρό δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας για την τροφοδοσία των εν λόγω οχημάτων.

## **2. Ποια είναι τα οφέλη για τους πολίτες και τη βιομηχανία;**

Τα οχήματα μηδενικών εκπομπών και ενεργειακά αποδοτικότερα θα έχουν **σαφή οφέλη για την ποιότητα του αέρα και την υγεία των Ευρωπαίων** και, ως εκ τούτου, θα συμβάλουν στο [σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση](#). Η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης μεταφράζεται άμεσα σε οφέλη για την υγεία και την ευημερία των πολιτών, δεδομένου ότι το πεδίο εφαρμογής των προτύπων εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα καλύπτει επίσης μικρότερα φορτηγά και λεωφορεία, τα οποία κινούνται κυρίως σε αστικές περιοχές.

**Οι μεταφορείς και οι χρήστες** θα επιτύχουν σημαντική **εξοικονόμηση κόστους**. Το συνολικό κόστος ιδιοκτησίας για τους πρώτους χρήστες ενός νέου βαρέος οχήματος θα μειωθεί σημαντικά: με εξοικονόμηση κατά μέσο όρο περίπου 9.000 ευρώ για όχημα που αγοράστηκε το 2030 και 41.000 ευρώ για όχημα που αγοράστηκε το 2040. Επιπλέον, η βιομηχανική ανάπτυξη μεταβάλλει ταχέως τον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. **Οι κατασκευαστές** βαρέων επαγγελματικών οχημάτων της ΕΕ είναι σήμερα πρωτοπόροι παγκοσμίως. Με τη θέσπιση της εν λόγω νομοθεσίας, η βιομηχανία και οι επενδυτές της ΕΕ θα γνωρίζουν πού θα επενδύσουν σε καινοτόμες τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών και στην ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού. Αυτό το σαφές και κοινό νομικό πλαίσιο θα είναι **καίριας σημασίας για τη διατήρηση της τεχνολογικής υπεροχής της ΕΕ** στο μέλλον και τη στήριξη της απασχόλησης εργαζομένων υψηλής ειδίκευσης.

Επιπλέον, με αυτά τα νέα πρότυπα CO<sub>2</sub>, η **ζήτηση ορυκτών καυσίμων αναμένεται να μειωθεί κατά** περίπου 2 δισ. βαρέλια πετρελαίου κατά την περίοδο 2031-2050, συμβάλλοντας έτσι στην ενεργειακή ανεξαρτησία της ΕΕ.

## **3. Ποιο είναι το πεδίο εφαρμογής της νέας νομοθεσίας της ΕΕ;**

Η νέα νομοθεσία **επεκτείνει το τρέχον πεδίο εφαρμογής ώστε να καλύπτει** σχεδόν όλα τα φορτηγά (συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματικών οχημάτων, όπως τα απορριμματοφόρα, οι ανεμιστήρες ή οι μηχανές ανάμειξης σκυροδέματος από το 2035), τα αστικά λεωφορεία και τα λεωφορεία μεγάλων αποστάσεων (άνω των 7,5 τόνων), καθώς και τα ρυμουλκούμενα (μη μηχανοκίνητο όχημα που

ρυμουλκείται με μηχανοκίνητο όχημα). Το 2027, η Επιτροπή θα επανεξετάσει την επέκταση του πεδίου εφαρμογής και στα μικρά φορτηγά.

Σύμφωνα με τον νέο κανονισμό, τίθενται **φιλόδοξοι στόχοι για** τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2019 με τους εξής τρόπους: 45% από την 1 Ιανουαρίου 2030· 65% από την 1 Ιανουαρίου 2035· Το 90% από την 1 Ιανουαρίου 2040 και μετά. Επιπλέον, το **90% των νέων αστικών λεωφορείων** στην ΕΕ θα πρέπει να είναι μηδενικών εκπομπών από το 2030 και όλα έως το 2035.

Από το 2030 θα ισχύουν ειδικοί στόχοι μείωσης των εκπομπών για τα ρυμουλκούμενα (7,5%) και τα ημιρυμουλκούμενα (10%) σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2025.

Εναπόκειται στους κατασκευαστές να αποφασίσουν ποιες τεχνολογίες χρησιμοποιούν για την επίτευξη αυτών των στόχων (π.χ. ηλεκτροδότηση, κυψέλες καυσίμου υδρογόνου ή υδρογόνο σε οχήματα εσωτερικής καύσης), δεδομένου ότι η **νέα νομοθεσία είναι τεχνολογικά ουδέτερη**.

#### **4. Ποιος θα είναι ο ρόλος των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στο μέλλον για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα;**

Για να επιτευχθεί κλιματική ουδετερότητα, **τα ανανεώσιμα καύσιμα μεταφορών πρέπει να καταστούν ευρύτερα διαθέσιμα** στην ΕΕ, και αυτό θα πρέπει να ενθαρρυνθεί με κατάλληλο τρόπο. Κατά προτεραιότητα, τα καύσιμα αυτά πρέπει να διατίθενται σε επαρκείς ποσότητες για τους τομείς στους οποίους είναι δύσκολο να μειωθούν οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα στους οποίους δεν υπάρχουν επί του παρόντος εναλλακτικές επιλογές απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, όπως οι αεροπορικές και οι θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και για το υφιστάμενο απόθεμα οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, δεδομένης της μακράς διάρκειας ζωής τους.

Το 2027, η Επιτροπή θα επανεξετάσει την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο του κανονισμού. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει μια πιθανή μεθοδολογία για την ταξινόμηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που λειτουργούν αποκλειστικά με καύσιμα ουδέτερα ως προς το CO<sub>2</sub>, σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ και τους στόχους κλιματικής ουδετερότητας, μια μεθοδολογία για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> ολόκληρου του κύκλου ζωής των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, τον ρόλο των βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων στη μετάβαση στην κλιματική ουδετερότητα και τον ρόλο ενός συντελεστή διόρθωσης άνθρακα.

#### **5. Ποιος θα είναι ο αντίκτυπος αυτού του μετασχηματισμού του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας στην απασχόληση;**

Τα αυστηρότερα πρότυπα εκπομπών CO<sub>2</sub> προβλέπεται να έχουν **καθαρό θετικό αντίκτυπο στην απασχόληση στο σύνολο της οικονομίας**

. Η αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας θα **επεκταθεί και θα δημιουργηθούν νέες ποιοτικές θέσεις εργασίας**, για παράδειγμα στην παραγωγή συσσωρευτών, ηλεκτρονικών ειδών και στον τομέα της ενέργειας. Για τον σκοπό αυτό, οι μελλοντικοί εργαζόμενοι θα πρέπει να διαθέτουν νέες και αναβαθμισμένες δεξιότητες. Ταυτόχρονα, λόγω της μειωμένης παραγωγής οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης και των ειδικών εξαρτημάτων τους, θα σημειωθούν ορισμένες απώλειες θέσεων εργασίας. Ορισμένοι τομείς θα συρρικνωθούν, ενώ άλλοι θα επεκταθούν.

Οι προμηθευτές και οι κατασκευαστές αυτοκινήτων ενδέχεται να χρειαστεί να προσαρμόσουν το χαρτοφυλάκιο προϊόντων και υπηρεσιών τους και να επανεγκαταστήσουν και να αναβαθμίσουν τις δεξιότητες των εργαζομένων τους, ώστε να εξασφαλίσουν ένα εργατικό δυναμικό κατάλληλο για την εποχή της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών. Αυτός είναι ο τρίτος πυλώνας του [βιομηχανικού σχεδίου της Πράσινης Συμφωνίας](#) και η στήριξη της ανάπτυξης δεξιοτήτων, της κατάρτισης και της εκπαίδευσης αποτελεί κοινή πρόκληση και ευκαιρία. Τα χρηματοδοτικά εργαλεία της ΕΕ θα στηρίξουν τη μετάβαση. Εκτός από τον [μηχανισμό ανάκαμψης και ανθεκτικότητας \(ΜΑΑ\)](#), θα συνεισφέρουν το [Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο + \(ΕΚΤ +\)](#), το [Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης \(ΕΤΠΑ\)](#) και ο [Μηχανισμός Δίκαιης Μετάβασης \(ΜΔΜ\)](#).

Αυτό συνδυάζεται με πρωτοβουλίες όπως οι [διάλογοι για τη μετάβαση «Clean»](#), κύριος στόχος των οποίων είναι η στήριξη της βιομηχανίας στην οικοδόμηση ενός επιχειρηματικού μοντέλου κατάλληλου για μια οικονομία απαλλαγμένη από ανθρακούχες εκπομπές και η παροχή στοιχείων για δομικά στοιχεία που μπορούν να συμβάλουν σε μια **ενισχυμένη βιομηχανική προσέγγιση** για την υλοποίηση της [Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας](#). [Στις 8 Απριλίου 2024 πραγματοποιήθηκε ειδικός διάλογος για την καθαρή μετάβαση στις μεταφορές και](#) την κινητικότητα. Η Επιτροπή θα συνεχίσει τη συνεργασία της με τη βιομηχανία και τους κοινωνικούς εταίρους και είναι έτοιμη να συμμετάσχει σε διεξοδική συζήτηση με τους ηγέτες της ΕΕ και τους συννομοθέτες σχετικά με τους βασικούς παράγοντες που πρέπει να αντιμετωπιστούν, καθώς και να συνεργαστεί επ' αυτών με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

## **6. Ποιες είναι οι εξαιρέσεις που θεσπίστηκαν με τη νέα νομοθεσία της ΕΕ;**

Η εισαγωγή νέων τεχνολογιών είναι ακριβότερη για **τους κατασκευαστές με μικρό όγκο** παραγωγής απ' ό, τι για τους μεγαλύτερους, δεδομένου ότι μπορούν να επωφεληθούν λιγότερο από τις οικονομίες κλίμακας λόγω των χαμηλότερων όγκων παραγωγής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής που ταξινομούνται έως και 100 οχήματα εξαιρούνται από την εκπλήρωση των κανονιστικών απαιτήσεων. Ο περιβαλλοντικός και κλιματικός αντίκτυπος μιας τέτοιας εξαίρεσης

θα είναι πολύ περιορισμένος, με αποτέλεσμα να μην ζημιώνονται οι βασικοί στόχοι πολιτικής.

Επιπλέον, θα ισχύει εξαίρεση από τους στόχους μείωσης του CO<sub>2</sub> για τα ακόλουθα βαρέα επαγγελματικά οχήματα:

- που χρησιμοποιούνται στην εξόρυξη, τη δασοκομία και τη γεωργία
- οχήματα που σχεδιάζονται, κατασκευάζονται ή ταξινομούνται για χρήση από ένοπλες δυνάμεις και ερπυστριοφόρα οχήματα
- που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί ή προσαρμοστεί για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης ή για επείγουσα ιατρική βοήθεια
- οχήματα ταξινομημένα για χρήση από ένοπλες δυνάμεις
- οχήματα των οποίων οι εκπομπές CO<sub>2</sub> δεν μπορούν να πιστοποιηθούν για τεχνικούς λόγους, όπως τα οχήματα ειδικού σκοπού (π.χ. τεθωρακισμένα οχήματα, κινητοί γερανοί και οχήματα μεταφοράς ειδικού φορτίου), ορισμένα βαρέα φορτηγά με συγκεκριμένη διάταξη αξόνων, μικρότερα φορτηγά έως 5 τόνους και λεωφορεία έως 7.5 τόνους
- επαγγελματικά οχήματα, όπως απορριμματοφόρα οχήματα, έως το 2034.