

Απόφαση - ορόσημο: «Τέλος» τα αυτοκίνητα εσωτερικής καύσης στην ΕΕ από το 2035

2022/06/29 09:06 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Οι υπουργοί Περιβάλλοντος των «27» της ΕΕ ενέκριναν την πρόταση της Κομισιόν να εκμηδενιστούν οι εκπομπές CO2 των νέων οχημάτων που θα πωλούνται στην Ευρώπη από το 2035 και εξής.

Με άλλα λόγια, συμφώνησαν να απαγορευθούν **de facto οι πωλήσεις οχημάτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης, ώστε να αντικατασταθούν με 100% ηλεκτρικά, όπως μετέδωσε το Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων.**

Για το μέτρο αυτό, που πρότεινε η Κομισιόν τον Ιούλιο του 2021, μένει να υπάρξει οριστικός συμβιβασμός στη διαπραγμάτευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Σηματοδοτεί το τέλος των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, των φορτηγών και άλλων ελαφρών οχημάτων έργου που κινούνται καίγοντας βενζίνη ή πετρέλαιο ντίζελ στην Ευρωπαϊκή Ένωση από το 2035, όπως και των υβριδικών (βενζίνη ή πετρέλαιο συν ηλεκτρικές μπαταρίες).

Πρόκειται για καίριο μέρος του πακέτου οδηγιών και νόμων που θα πρέπει να εφαρμοστούν στην ΕΕ προκειμένου να επιτευχθεί ο διακηρυγμένος στόχος της να φθάσει στην κλιματική ουδετερότητα περί το 2050.

Κατόπιν αξίωσης ορισμένων χωρών, ιδίως της Γερμανίας και της Ιταλίας, οι 27 πάντως δέχθηκαν να εξετάσουν το **να δώσουν πιθανόν στο μέλλον πράσινο φως για εναλλακτικές τεχνολογίες, όπως η χρήση συνθετικών καυσίμων, ή σε υβριδικά επαναφορτιζόμενα οχήματα**, εάν επιτρέπου να επιτευχθεί ο στόχος να σταματήσουν εντελώς οι εκπομπές των αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου και την υπερθέρμανση του πλανήτη από τα οχήματα.

Οι υπουργοί Περιβάλλοντος, που συνεδρίασαν στο Λουξεμβούργο, ενέκριναν επίσης την παράταση για ακόμη πέντε χρόνια της εξαίρεσης από τις υποχρεώσεις ως προς τις εκπομπές CO2, η οποία έχει χορηγηθεί σε αυτοκινητοβιομηχανίες που χαρακτηρίζονται «niche» (σ.σ. καλύπτουν εξειδικευμένο, μικρό τομέα της αγοράς) και όσες παράγουν λιγότερα από 10.000 αυτοκίνητα τον χρόνο, ως τα τέλη του 2035.

Η ρήτρα αυτή, γνωστή και ως «τροπολογία Ferrari», αφορά κατασκευάστριες

πολυτελών ή/και σπορ αυτοκινήτων.

Τα μέτρα πρέπει πλέον να τεθούν σε διαπραγμάτευση με τους ευρωβουλευτές, οι οποίοι καθόρισαν αυτόν τον μήνα τη θέση τους για την πρόταση της Κομισιόν.

Πρόκειται για «μεγάλη πρόκληση για την αυτοκινητοβιομηχανία μας», παραδέχθηκε η Γαλλίδα υπουργός Ενεργειακής Μετάβασης Ανιές Πανιέ-Ρουνασέρ, η οποία προέδρευσε στο χθεσινό συμβούλιο.

Ωστόσο, η ίδια εκτίμησε πως πρόκειται για «ανάγκη», μπροστά στον ανταγωνισμό της Κίνας και των ΗΠΑ, ειδικά στον τομέα των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, που θεωρούνται το μέλλον της βιομηχανίας. Οι σημερινές αποφάσεις θα επιτρέψουν «σχεδιασμένη» μετάβαση που «θα συνοδεύσουμε», πρόσθεσε η γαλλίδα υπουργός.

Η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, που ήδη επενδύει τεράστια ποσά στη μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση, φοβάται τον κοινωνικό αντίκτυπο, **αν η μετάβαση είναι υπερβολικά γρήγορη.**

«Η συντριπτική πλειονότητα των αυτοκινητοβιομηχανιών έχει κάνει την επιλογή των ηλεκτρικών αυτοκινήτων», εκτίμησε ο εκτελεστικός αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με αρμοδιότητα την «Ευρωπαϊκή πράσινη συμφωνία», ο Φρανς Τίμερμανς.

Υπενθύμισε πάντως ότι η Κομισιόν είναι ανοικτή σε άλλες τεχνολογίες. «Είμαστε τεχνολογικά ουδέτεροι. Αυτό που θέλουμε είναι οχήματα μηδενικών εκπομπών», εξήγησε. «Ως τώρα, **τα συνθετικά καύσιμα δεν μοιάζουν να είναι ρεαλιστική λύση, αλλά εάν οι κατασκευαστές μπορέσουν να αποδείξουν το αντίθετο στο μέλλον, θα είμαστε ανοικτοί**».

Η τεχνολογία των συνθετικών καυσίμων -βρίσκεται ακόμη στο στάδιο της έρευνας σήμερα- συνίσταται στο να παράγεται καύσιμο από CO₂ που εκλύεται από βιομηχανικές δραστηριότητες με ηλεκτρισμό χαμηλών εκπομπών, πρόκειται για κυκλική οικονομική προσέγγιση.

Η αυτοκινητοβιομηχανία, όπως και η πετρελαϊκή βιομηχανία, έχουν μεγάλες ελπίδες για το νέο αυτό είδος καυσίμου, που θεωρητικά θα μπορούσε να επιτρέψει την παράταση της χρήσης κινητήρων εσωτερικής καύσης, που σήμερα απειλούνται.

Όμως αυτή η τεχνολογία αμφισβητείται από ΜΚΟ προστασίας του περιβάλλοντος, οι οποίες τη θεωρούν πανάκριβη και ενεργοβόρα. Τονίζουν επίσης ότι τα οχήματα που θα την αξιοποιούν θα εκπέμπουν τόσα οξειδία του αζώτου όσο και τα ισοδύναμα που κινούνται σήμερα με ορυκτά καύσιμα.

Το αυτοκίνητο, το βασικό μέσο μετακίνησης των Ευρωπαίων, αντιπροσωπεύει κάτι λιγότερο από το 15% των εκπομπών CO₂ στην ΕΕ συνολικά. Το διοξείδιο του άνθρακα

είναι από τα αέρια που ενοχοποιούνται περισσότερο για την υπερθέρμανση του πλανήτη.

Για να καθυσχύσει τις αυτοκινητοβιομηχανίες, που ανησυχούν για την ανεπαρκή ζήτηση 100% ηλεκτρικών αυτοκινήτων από τους καταναλωτές, η Κομισιόν προβλέπει να διευρυνθεί το δίκτυο φορτιστών.

«Κατά μήκος των κύριων δρόμων στην Ευρώπη, πρέπει να υπάρχουν σημεία φόρτισης κάθε 60 χιλιόμετρα», αξίωνε την περασμένη χρονιά η πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν.

Οι αυτοκινητοβιομηχανίες διαμαρτύρονται συχνά για την ανεπάρκεια των υποδομών του είδους, ειδικά στις χώρες της νότιας και της ανατολικής Ευρώπης.