

Πρόταση Κομισιόν για μηδενικές εκπομπές στα νέα αστικά λεωφορεία ως το 2030 και μειωμένες εκπομπές κατά 90% στα νέα φορτηγά ως το 2040

2023/02/15 11:07 στην κατηγορία MMM

Νέους φιλόδοξους στόχους εκπομπών CO₂ για τα νέα βαρέα οχήματα από το 2030 και μετά πρότεινε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Οι στόχοι αυτοί θα συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών, καθώς τα φορτηγά, τα αστικά λεωφορεία και τα λεωφορεία μεγάλων αποστάσεων είναι **υπεύθυνα για πάνω από το 6% των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ** και για πάνω από το 25% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από οδικές μεταφορές.

Αυτά τα ενισχυμένα πρότυπα εκπομπών θα διασφαλίσουν ότι αυτό το τμήμα του τομέα των οδικών μεταφορών συμβάλλει στη μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και στους στόχους της ΕΕ για το κλίμα και τη μηδενική ρύπανση.

Αναλυτικότερα, η Κομισιόν προτείνει τη σταδιακή εφαρμογή **αυστηρότερων προτύπων εκπομπών CO₂ για σχεδόν όλα τα νέα βαρέα οχήματα** με πιστοποιημένες εκπομπές CO₂, σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2019, ως εξής:

- μείωση των εκπομπών κατά 45% από το 2030
- μείωση των εκπομπών κατά 65% από το 2035
- μείωση των εκπομπών κατά 90% από το 2040.

Για να τονωθεί η ταχύτερη χρήση λεωφορείων μηδενικών εκπομπών στις πόλεις, η Κομισιόν προτείνει επίσης **όλα τα νέα αστικά λεωφορεία να είναι οχήματα μηδενικών εκπομπών από το 2030 και μετά.**

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και τους στόχους του σχεδίου REPowerEU, η πρόταση αυτή θα έχει επίσης **θετικό αντίκτυπο στην ενεργειακή μετάβαση**, μειώνοντας τη ζήτηση για εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα και ενισχύοντας την εξοικονόμηση ενέργειας και την αποδοτικότητα στον τομέα των μεταφορών της ΕΕ.

Θα ωφελήσει τους μεταφορείς και τους χρήστες της Ευρώπης με τη μείωση του κόστους των καυσίμων και του συνολικού κόστους της ιδιοκτησίας και θα

διασφαλίσει την ευρύτερη χρήση οχημάτων με μεγαλύτερη ενεργειακή απόδοση. Επίσης, **θα βελτιώσει την ποιότητα του αέρα, ιδίως στις πόλεις**, και την υγεία των Ευρωπαίων.

Επιπλέον, πρόκειται για κομβικής σημασίας τομέα όσον αφορά **την υποστήριξη της ευρωπαϊκής βιομηχανίας καθαρής τεχνολογίας και για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας σε διεθνές επίπεδο**. Η ΕΕ αποτελεί ηγετική αγορά για την παραγωγή φορτηγών και λεωφορείων και ένα κοινό νομικό πλαίσιο συμβάλλει στην διασφάλιση της θέσης αυτής στο μέλλον.

Ειδικότερα, τα αναθεωρημένα πρότυπα δίνουν ένα σαφές και μακροπρόθεσμο μήνυμα για την καθοδήγηση των επενδύσεων της βιομηχανίας της ΕΕ σε καινοτόμες τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών και για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού.

Ιστορικό

Οι εκπομπές στον τομέα των βαρέων οχημάτων αυξάνονται σε ετήσια βάση από το 2014, με εξαίρεση το 2020 λόγω της πανδημίας COVID-19.

Ιδιαίτερα στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, η αύξηση των εκπομπών ακολουθεί ταχείς ρυθμούς. Αυτό οφείλεται κυρίως στην αυξανόμενη ζήτηση οδικών μεταφορών, η οποία αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται στο μέλλον.

Το 2019 οι εκπομπές των εμπορευματικών μεταφορών ήταν **κατά 44% υψηλότερες** από τις εκπομπές του τομέα των αεροπορικών μεταφορών και **κατά 37% υψηλότερες** από τις εκπομπές των θαλάσσιων μεταφορών.

Η συντριπτική πλειονότητα των βαρέων οχημάτων του στόλου της ΕΕ (99%) κινούνται σήμερα με κινητήρες εσωτερικής καύσης, οι οποίοι τροφοδοτούνται κυρίως με εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα όπως το ντίζελ. Αυτό επιτείνει την ενεργειακή εξάρτηση της ΕΕ και την τρέχουσα αστάθεια της αγοράς ενέργειας.

Τα ισχύοντα πρότυπα εκπομπών για τα βαρέα οχήματα χρονολογούνται από το 2019, αλλά δεν ανταποκρίνονται πλέον στους στόχους της ΕΕ για το κλίμα.

Η ισχύουσα νομοθεσία δεν παρέχει επαρκώς σαφές και μακροπρόθεσμο μήνυμα στους επενδυτές και δεν αντανακλά τη νέα πραγματικότητα στον τομέα της ενέργειας ούτε τις ταχύρρυθμες εξελίξεις της βιομηχανίας βαρέων οχημάτων παγκοσμίως.

Τα προτεινόμενα νέα πρότυπα CO₂ συνάδουν με τις φιλοδοξίες της ΕΕ για το κλίμα, τη [δέσημη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55%](#) και τη συμφωνία του Παρισιού.

Για να υποστηριχθεί η πρόταση αυτή πρέπει να διοχετευθούν επενδύσεις στα οχήματα

μηδενικών εκπομπών και στις υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, και η Κομισιόν έχει ήδη προτείνει τον [κανονισμό για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων](#) με στόχο την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών επαναφόρτισης για την υποστήριξη της πράσινης μετάβασης του τομέα των βαρέων οχημάτων.

Ειδικότερα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προτείνει να εγκατασταθούν σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού ανά τακτά διαστήματα σε μεγάλους αυτοκινητόδρομους: κάθε 60 χλμ. για ηλεκτρική φόρτιση και κάθε 150 χλμ. για ανεφοδιασμό με υδρογόνο.