



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 21.5.2014
COM(2014) 285 final

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

**Στρατηγική για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου
του άνθρακα των βαρέων φορτηγών οχημάτων**

{SWD(2014) 159 final}

{SWD(2014) 160 final}

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο χάρτης πορείας της Επιτροπής για τη μετάβαση σε μια ανταγωνιστική οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα το 2050¹ και η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές² υποδεικνύουν ότι ο τομέας των μεταφορών θα πρέπει μέχρι το 2050 να μειώσει τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα κατά περίπου 60% από το επίπεδο του 1990. Έως το 2030, για να υποστηριχθούν οι στόχοι του πλαισίου κλιματικής πολιτικής που προτάθηκαν πρόσφατα για το 2030³, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές θα πρέπει να μειωθούν κατά 20% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2008. Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 29% την περίοδο 1990-2007, αλλά έκτοτε μειώθηκαν λόγω των υψηλών τιμών του πετρελαίου, της αυξημένης αποδοτικότητας των επιβατικών αυτοκινήτων και του βραδύτερου ρυθμού αύξησης της κινητικότητας (κατά 6% μεταξύ των ετών 2007 και 2011)⁴.

Περίπου το ένα τέταρτο⁵ των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις οδικές μεταφορές εκτιμάται ότι παράγονται από τα βαρέα φορτηγά οχήματα (HDV). Λόγω των αυξανόμενων όγκων των εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ, σημειωνόταν άνοδος των εν λόγω εκπομπών μέχρι την αρχή της οικονομικής κρίσης. Λαμβανομένων υπόψη του απόλυτου μεγέθους, της τάσης και του σχετικού μεριδίου, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV πρέπει να μειωθούν για να επιτευχθούν οι στόχοι της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές.

Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα αυτοκινήτων και μικρών φορτηγών μετρώνται και παρακολουθούνται στο πλαίσιο της ισχύουσας νομοθεσίας για την έγκριση τύπου οχημάτων. Ωστόσο, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV δεν μετρώνται με τυποποιημένο τρόπο στην ΕΕ. Αυτό μειώνει τη διαφάνεια στην αγορά της ΕΕ. Αντιθέτως, η Ιαπωνία, οι ΗΠΑ και ο Καναδάς έχουν ήδη νομοθετήσει για τη μέτρηση και τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV, ενώ η Κίνα προετοιμάζεται σχετικά. Αυτό μπορεί να επηρεάσει τη σχετική ανταγωνιστικότητα της κατασκευής HDV στις διαφορετικές αυτές περιοχές, καθώς και των επιχειρήσεων που βασίζονται σε μεταφορές HDV. Με γνώμονα αυτό, η δράση της ΕΕ για την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV είναι σημαντική για την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ.

Με βάση τα παραπάνω, τον Ιούνιο του 2007 το Συμβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να μεριμνήσει ώστε «να θεσπιστούν και να τεθούν σε εφαρμογή μέσα και μέτρα πολιτικής για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα εν λόγω οχήματα».⁶ Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της του Απριλίου 2010 σχετικά με μια «Ευρωπαϊκή στρατηγική για τα καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα»⁷, δήλωσε ότι θα προτείνει στρατηγική που θα αφορά την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τα HDV.

1 COM/2011/0112 τελικό

2 «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», COM/2011/0144 τελικό

3 http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/documentation_en.htm

4 Πηγή: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος

5 Υπολογίζονται σε 26,6% των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ από την AEA-Ricardo, στην έκθεση «Παρτίδα 1» για τη μείωση και τον έλεγχο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα βαρέα φορτηγά οχήματα, Φεβρουάριος 2011, σ. 170. Διατίθεται στον δικτυακό τόπο:

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf

6 <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/07/st11/st11483.en07.pdf>

7 COM(2010)186 τελικό, σ. 6,

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0186:FIN:EL:PDF>

Ο στόχος της στρατηγικής είναι η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα HDV με τρόπο οικονομικά αποδοτικό και αναλογικό για τους ενδιαφερομένους και την κοινωνία. Θα πρέπει να παρέχει στα ενδιαφερόμενα μέρη ένα σαφές, συνεκτικό πλαίσιο πολιτικής και να υποδεικνύει πιθανές ρυθμιστικές εξελίξεις, διευκολύνοντας με τον τρόπο αυτό τη λήψη αποφάσεων και τον σχεδιασμό επενδύσεων.

2. Η ΑΝΑΓΚΗ ΛΗΨΗΣ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟΥ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ ΤΩΝ HDV

2.1. Οι τάσεις των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των βαρέων φορτηγών οχημάτων είναι μη διατηρήσιμες

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 και μέχρι την αρχή της οικονομικής κρίσης οι εμπορευματικές μεταφορές HDV αυξάνονταν σταθερά λόγω της αύξησης του ΑΕΠ, ενώ οι επιβατικές μεταφορές HDV παρέμειναν σταθερές σε γενικές γραμμές. Σε συνδυασμό με τη σταθερή κατανάλωση καυσίμου των οχημάτων, οι τάσεις αυτές έχουν οδηγήσει σε αυξημένες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV. Μεταξύ 1990 και 2010 οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV εκτιμάται ότι αυξήθηκαν κατά 36% περίπου, παρά την οικονομική κρίση των ετών 2008-2009, η οποία διέκοψε τη σταθερή αύξηση που παρατηρούνταν κατά το παρελθόν⁸.

Η συνολική δραστηριότητα μεταφορών προβλέπεται να αυξηθεί κατά τα επόμενα 40 έτη, αλλά η μείωση της κατανάλωσης καυσίμου θα αντισταθμίσει κάπως αυτόν τον αντίκτυπο στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Σύμφωνα με τις τρέχουσες τάσεις και πολιτικές, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV προβλέπεται να παραμείνουν σταθερές και, συνεπώς, να είναι κατά περίπου 35% μεγαλύτερες από το επίπεδο του 1990 το 2030 και το 2050. Αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατό με τις πολιτικές της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τον στόχο της Λευκής Βίβλου μεταφορών για τη μείωση των εκπομπών της ΕΕ που προέρχονται από τις μεταφορές κατά 60% έως το 2050 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990.

2.2. Η τεχνολογία μπορεί να μειώσει την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV

Σημαντική μείωση στην κατανάλωση καυσίμου και στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τα ελαφρά οχήματα και από τα HDV είναι δυνατή μέσω τεχνικών βελτιώσεων στον κινητήρα (συμπεριλαμβανομένης της ανάκτησης θερμότητας), στη μετάδοση κίνησης, στην αεροδυναμική, στα ελαστικά και στα βοηθητικά συστήματα. Πρόσφατες εργασίες ανάλυσης⁹ δείχνουν ότι μπορούν να επιτευχθούν οικονομικά αποδοτικές μειώσεις για το 35% περίπου των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από νέα HDV με τη χρήση τεχνολογιών αιχμής στα οχήματα. Η μειωμένη κατανάλωση καυσίμου καθιστά αυτήν τη μείωση οικονομικά αποδοτική από τη σκοπιά τόσο των μεταφορέων όσο και των πολιτών.

Επιπλέον, η αποδοτικότητα μπορεί να ενισχυθεί περαιτέρω με βελτιωμένη διαχείριση του στόλου, καλύτερη κατάρτιση των οδηγών, καλύτερη συντήρηση των οχημάτων και βελτιωμένη διαχείριση της μεταφορικής ικανότητας χάρη στα ευφυή συστήματα μεταφοράς (ITS).

8 Πηγή: Βάση δεδομένων Odyssee-Mure, διαθέσιμη στη διεύθυνση: <http://www.odyssee-mure.eu/>

9 Μελέτη του οργανισμού CE Delft, Marginal Abatement Cost Curves for HDVs (Καμπύλες οριακού κόστους μείωσης των εκπομπών για τα HDV), 2012, http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf

2.3. Κενό γνώσης και φραγμοί της αγοράς που πρέπει να αντιμετωπιστούν

Παρά την οικονομική σημασία της κατανάλωσης καυσίμου, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV δεν μετρώνται ούτε αναφέρονται¹⁰. Εξαιτίας αυτού, προκύπτει κενό γνώσης που μειώνει τη διαφάνεια της αγοράς, εμποδίζοντας την είσοδο στην αγορά ενεργειακά αποδοτικών HDV με χαμηλότερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Η αντιμετώπιση αυτού του κενού γνώσης είναι ένα αναγκαίο βήμα για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα HDV.

Μια πρόσφατη μελέτη¹¹ προτείνει μια σειρά από πιθανές εξηγήσεις για την έλλειψη χρήσης οικονομικά αποδοτικών τεχνολογιών εξοικονόμησης καυσίμου σε νέα HDV. Αυτοί οι φραγμοί της αγοράς λαμβάνουν διάφορες μορφές:

- παρά το γεγονός ότι η αποδοτικότητα καυσίμου είναι το πρωταρχικό κριτήριο αγοράς για τις μεταφορικές εταιρείες κατά την αγορά νέου οχήματος, η έλλειψη χρήσης τεχνολογιών εξοικονόμησης καυσίμου συνδέεται με τη διαδικασία αγοράς όπου λίγες μεταφορικές εταιρείες έχουν δεδομένα για την αξιολόγηση τεχνολογιών ή τη σύγκριση οχημάτων
- ενώ οι κατασκευαστές παρέχουν προαιρετικές τεχνολογίες εξοικονόμησης καυσίμων, δεν τις προσφέρουν ως συνήθη εξοπλισμό στα βασικά οχήματα
- Οι μεταφορείς HDV φαίνεται να αποσβένουν οχήματα άνω των τριών ετών, ηλικία σημαντικά χαμηλότερη από την εκτιμώμενη μέση διάρκεια ζωής ένδεκα ετών των HDV
- έλλειψη πρόσβασης σε χρηματοδότηση
- διχασμός των κινήτρων, δηλ. όταν ο αγοραστής του οχήματος, π.χ. μια εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης δεν επωφελείται από την εξοικονόμηση καυσίμου που συσσωρεύει ο μεταφορέας.

Μολονότι οι μεταφορείς γνωρίζουν τις κύριες υφιστάμενες τεχνολογίες εξοικονόμησης καυσίμου που βελτιώνουν τις επιδόσεις των HDV, λόγω του κενού γνώσης, δεν μπορούν να συγκρίνουν τις επιδόσεις των διαφόρων νέων οχημάτων και, ως εκ τούτου, δεν είναι σε θέση να ζητήσουν τη χρήση οικονομικά αποδοτικών τεχνολογιών σε νέα οχήματα.

2.4. Άλλες χώρες έχουν ήδη λάβει μέτρα

Σε αντίθεση με την έλλειψη νομοθεσίας στην ΕΕ, άλλες χώρες έχουν λάβει μέτρα. Η Ιαπωνία θέσπισε νομοθεσία για την κατανάλωση καυσίμου των HDV το 2007. Οι ΗΠΑ ρύθμισαν τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV το 2011, ακολουθούμενες, το 2012, από τον Καναδά. Η αμερικανική και η καναδική νομοθεσία στοχεύουν τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα κινητήρα και πλαισίου-θαλάμου οδηγού, οι οποίες τεκμηριώνονται μέσω απλουστευμένων τιμών επιδόσεων και δηλώσεων κατασκευαστών. Οι ΗΠΑ προετοιμάζουν επί του παρόντος πιο φιλόδοξη νομοθεσία, εστιαζόμενη στη μέτρηση των εκπομπών ολόκληρου του οχήματος.

10 Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV δεν υπόκεινται σε νομοθεσία της ΕΕ εκτός από τη μελλοντική μέτρηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από κινητήρες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 (Euro VI), που θα τεθεί σε ισχύ το 2014.

11 Μελέτη του οργανισμού CE Delft 'Market barriers to increased efficiency in the European on-road freight sector (Φραγμοί της αγοράς στην αυξημένη αποδοτικότητα του τομέα των ευρωπαϊκών οδικών εμπορευματικών μεταφορών)' 2012' <http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector>

2.5. Η δράση θα ωφελήσει την οικονομία της ΕΕ

Οι ευρωπαίοι κατασκευαστές έχουν ηγετική θέση στην παγκόσμια αγορά HDV, με το μερίδιό τους να αντιστοιχεί σε πάνω από 40% της συνολικής παγκόσμιας παραγωγής¹². Ενώ το εμπορικό ισοζύγιο των HDV στην ΕΕ είναι θετικό με σημαντικό πλεόνασμα, αυτό δεν αντικατοπτρίζει πλήρως την ισχυρή θέση της βιομηχανίας της ΕΕ, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής των κατασκευαστών της ΕΕ που προορίζεται για τις ξένες αγορές παράγεται εκτός Ευρώπης. Δεδομένου ότι η κατανάλωση καυσίμου αποτελεί βασική παράμετρο αγοράς, η διευκόλυνση των επενδύσεων από τους εν λόγω κατασκευαστές για περαιτέρω βελτίωση της οικονομίας καυσίμου θα συμβάλει στην ανταγωνιστικότητά τους.

Ενώ η παραγωγή HDV της ΕΕ αντιπροσωπεύει χαμηλότερο μερίδιο της παγκόσμιας παραγωγής (περίπου 12-14%), ο παγκόσμιος σηματοδοτικός ρόλος των προτύπων της ΕΕ μπορεί να είναι σημαντικός, όπως απέδειξαν σαφώς τα πρότυπα Euro για τις εκπομπές ρύπων που έχουν υιοθετηθεί από πολλές άλλες χώρες, ιδίως την Κίνα, την Ινδία, τη Ρωσία και την Ινδονησία.

Χωρίς τη δράση της ΕΕ, θα χαθούν οικονομικά αποδοτικές ευκαιρίες για τη μείωση των εκπομπών των HDV και τη συμβολή στη μείωση των συνολικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα της ΕΕ. Η μεταποιητική βιομηχανία της ΕΕ ενδέχεται να μην επωφεληθεί από οικονομίες κλίμακας στην ανάπτυξη και εφαρμογή περαιτέρω τεχνολογιών μείωσης του διοξειδίου του άνθρακα που ενδέχεται να εξασθενίσουν την ανταγωνιστική θέση της στην παγκόσμια αγορά. Οι επιχειρήσεις της ΕΕ βασίζονται στα HDV για ένα μεγάλο ποσοστό των μεταφορών τους. Οι οικονομικά αποδοτικές μειώσεις στην κατανάλωση καυσίμου των HDV θα εξασφαλίσουν ένα επίπεδο στόχου που είναι οικονομικά προσιτό για τους μεταφορείς και τους τελικούς χρήστες, θα βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητα των εν λόγω επιχειρήσεων και θα μειώσουν τις εισαγωγές ενέργειας.

Ενώ έχουν ήδη ληφθεί ή καθοριστεί πρωτοβουλίες της ΕΕ σε ένα πλήθος τομέων, όπως η σχεδίαση οχημάτων, η διαχείριση των μεταφορικών δραστηριοτήτων, η εσωτερίκευση των εξωτερικών δαπανών, ο περιορισμός του διοξειδίου του άνθρακα στις αποφάσεις που αφορούν τα καύσιμα και την αγορά οχημάτων, χρειάζεται μια ολοκληρωμένη στρατηγική της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV. Αυτό επίσης θα παρέχει στη βιομηχανία προβλεψιμότητα όσον αφορά το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ στον τομέα αυτό.

3. ΜΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟΥ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ ΤΩΝ HDV

Οι κύριες κινητήριες δυνάμεις των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και της κατανάλωσης καυσίμου των HDV είναι η *ζήτηση μεταφορών* που συνδέεται με την οικονομική δραστηριότητα, η *κατανομή της συγκοινωνίας* μεταξύ των οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών και πλωτών οδών, η *ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των καυσίμων*, η *ενεργειακή αποδοτικότητα των οχημάτων* και η *λειτουργία των στόλων HDV*. Ενώ η αντιμετώπιση της συνολικής ζήτησης μεταφορών είναι εκτός του πεδίου εφαρμογής της παρούσας στρατηγικής, μια ολοκληρωμένη στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV πρέπει να εξετάσει τις άλλες βασικές κινητήριες δυνάμεις.

12 Πηγή: Έκθεση της AEA-Ricardo διαθέσιμη στη διεύθυνση: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf, ιδίως σ. 26-27, βάσει στατιστικών από τον Διεθνή Οργανισμό Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (OICA).

3.1. Ενίσχυση των πολιτικών της ΕΕ για την αντιμετώπιση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV

Η ΕΕ έχει ήδη αναλάβει δράση για την άμεση ή έμμεση αντιμετώπιση πολλών κινητήριων δυνάμεων των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV:

- Η αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών είναι μια βασική διάσταση της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ, που υποστηρίζει τη διατροπικότητα. Το σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών της ΕΕ για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών¹³ προβλέπει κριτήρια μετριασμού της κλιματικής αλλαγής στον προγραμματισμό της χρηματοδότησης της ΕΕ για νέες υποδομές. Οι πολιτικές αυτές αναμένεται να έχουν ως αποτέλεσμα τη βραδεία αντιστροφή της τάσης που οδήγησε σε αύξηση του μεριδίου των οδικών μεταφορών.
- Ως αποτέλεσμα των μέτρων για τη μείωση της έντασης των αερίων του θερμοκηπίου των καυσίμων, τα εναλλακτικά καύσιμα αντιπροσωπεύουν περίπου το 6%¹⁴ (2010) της χρήσης ενέργειας στις οδικές μεταφορές. Η ισχύουσα νομοθεσία¹⁵ έχει ως στόχο να ευνοήσει τη χρήση ενέργειας στις μεταφορές η οποία παράγει χαμηλότερα αέρια του θερμοκηπίου και είναι ανανεώσιμη και έχει θέσει ποσοτικούς στόχους για τον σκοπό αυτό, οι οποίοι επί του παρόντος είναι υπό αναθεώρηση¹⁶. Η πρόσφατη πρωτοβουλία «Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές» και οι αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ, που υποστηρίζονται από τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη», υποστηρίζουν περαιτέρω την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και την αυξημένη χρήση του φυσικού αερίου και του βιομεθανίου για HDV^{17,18,19}. Η Επιτροπή έχει επίσης προτείνει²⁰ αναθεώρηση της οδηγίας φορολόγησης της ενέργειας²¹, που θα αναδιαρθρώσει το τρέχον σύστημα φορολόγησης της ενέργειας και θα συμπεριλάβει ένα στοιχείο διοξειδίου του άνθρακα στη φορολόγηση καυσίμων.
- Η υποστήριξη για την ανάπτυξη και την κυκλοφορία οχημάτων με χαμηλότερο αποτύπωμα διοξειδίου του άνθρακα βρίσκεται σε εξέλιξη. Η «πρωτοβουλία για τα πράσινα αυτοκίνητα» στο πλαίσιο του εβδόμου ερευνητικού προγράμματος-πλαίσιου περιλάμβανε τη βελτίωση της αποδοτικότητας των καυσίμων των HDV και τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Η υποστήριξη για καθαρά και αποδοτικά οχήματα αντικατοπτρίζεται επίσης στο προτεινόμενο πρόγραμμα-πλαίσιο

13 COM/2011/650 τελικό, αναμένεται να εκδοθεί στα μέσα του 2013.

14 Πηγή: Eurostat

15 Η οδηγία 2009/28/ΕΚ σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές («οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας») θέσπισε υποχρεωτικό στόχο 10% για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στον τομέα των μεταφορών. Ταυτόχρονα, με τροποποίηση της οδηγίας 98/70/ΕΚ («οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων») επιβλήθηκε ως υποχρεωτικός στόχος, μέχρι το 2020, η μείωση κατά 6% της έντασης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στις οδικές μεταφορές και για μη οδικά κινητά μηχανήματα.

16 COM(2012)595, http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/doc/biofuels/com_2012_0595_en.pdf

17 Ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2013)17 «Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές: Μια ευρωπαϊκή στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων» και προτεινόμενη οδηγία COM(2013)18 για την ανάπτυξη υποδομής εναλλακτικών καυσίμων.

<http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/>

18 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ

19 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010

20 COM(2011) 168/3.

21 Οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003: Αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας, ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ 51.

για την έρευνα και την καινοτομία «Ορίζοντας 2020»²². Επίσης, η νομοθεσία της ΕΕ υποστηρίζει ενεργά την αγορά πιο φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων από δημόσιους φορείς²³. Η νομοθεσία έγκρισης τύπου²⁴ για τα βάρη και τις διαστάσεις εισήγαγε πρόσφατα ένα διάκενο (50 cm) για αεροδυναμικές διατάξεις που στερεώνονται στο πίσω μέρος των νέων φορτηγών/ρυμουλκούμενων. Σύμφωνα με αυτό, η Επιτροπή πρότεινε πρόσφατα²⁵ αναθεώρηση της οδηγίας 96/53/EK για τα βάρη και τις διαστάσεις των οχημάτων στις διεθνείς μεταφορές, που προχωρά περαιτέρω προτείνοντας ένα νέο σύνολο διακενων που θα πρέπει να υποστηρίζουν λύσεις για τη βελτίωση της αεροδυναμικής των HDV.

- *Η σημασία της λειτουργίας του στόλου οχημάτων έχει επίσης αναγνωριστεί και αντιμετωπιστεί.* Η νομοθεσία για τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου συμβάλλει στη βελτίωση της αποδοτικότητας των μεταφορών και τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Εκεί όπου εφαρμόζονται, τα τέλη που εισπράττονται από τα βαρέα φορτηγά οχήματα σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/EK²⁶ έχουν βελτιστοποιήσει τη χρήση των οδικών μεταφορών μέσω της μείωσης της πορείας χωρίς φορτίο και της βελτίωσης των συντελεστών φορτίου, έχουν επιταχύνει την ανανέωση των στόλων και έχουν δημιουργήσει συνθήκες για μεγαλύτερη συντροπικότητα. Η πρόσφατη οδηγία για τα ευφυή συστήματα μεταφορών θα συμβάλει στην επιτάχυνση της ανάπτυξης και της υλοποίησης της τεχνολογίας των πληροφοριών στον τομέα των οδικών μεταφορών και για τις διασυνδέσεις με άλλα μέσα μεταφοράς²⁷. Επιπλέον, τον Δεκέμβριο του 2013 η Επιτροπή παρουσίασε συγκεκριμένες συστάσεις για συντονισμένη δράση μεταξύ όλων των επιπέδων διακυβέρνησης και μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα όσον αφορά την αστική εφοδιαστική, τη ρύθμιση της πρόσβασης στα αστικά κέντρα, την ανάπτυξη λύσεων ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS) και την αστική οδική ασφάλεια.

Το πλαίσιο πολιτικής μεταφορών θα εξακολουθήσει να ενισχύεται. Όπως ανακοινώθηκε στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές, προετοιμάζονται ορισμένες πρωτοβουλίες που θα το ενισχύσουν περαιτέρω:

- Η κατανομή της συγκοινωνίας και η μεταστροφή προς μεθόδους με χαμηλές εκπομπές άνθρακα θα χρησιμοποιηθούν ευρύτερα. Η προβλεπόμενη πρωτοβουλία για τις ηλεκτρονικές εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται να δημιουργήσει ένα πλαίσιο εκσυγχρονισμού της ηλεκτρονικής ροής πληροφοριών που συνδέονται με τη φυσική ροή εμπορευμάτων. Πολλές δράσεις που προβλέπονται στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές²⁸ θα επηρεάσουν επίσης την κατανομή της συγκοινωνίας, ιδίως την ανάπτυξη των πολυτροπικών μεταφορών εμπορευμάτων και των πολυτροπικών διαδρόμων φορτίου, καθώς και νέα πλαίσια όσον αφορά την εσωτερική ναυσιπλοΐα.

22 http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=h2020

23 Οδηγία 2009/33/EK, ΕΕ L 120 της 15.5.2009, σ. 5

24 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 και οδηγία 2007/46/EK

25 COM(2013) 195 τελικό

26 Οδηγία 1999/62/EK, όπως τροποποιήθηκε από τις οδηγίες 2006/38/EK και 2011/72/ΕΕ, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:EN:PDF> (ενοποιημένη έκδοση).

27 Επιπλέον, παρέχεται υποστήριξη έρευνας και ανάπτυξης για τα ITS στο πλαίσιο του ισχύοντος 7ου προγράμματος-πλαισίου και θα συνεχιστεί στο πλαίσιο του επόμενου προγράμματος-πλαισίου της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία 2014-2020 (Ορίζοντας 2020).

28 Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές, δράσεις 1 «εσωτερική αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών», 5 «κατάλληλο πλαίσιο εσωτερικής ναυσιπλοΐας», 7 «πολυτροπικές μεταφορές εμπορευμάτων», 33 «αστική εφοδιαστική με σχεδόν μηδενικές εκπομπές μέχρι το 2030», 35 «πολυτροπικοί διάδρομοι φορτίου». Βλ. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>

- Ορισμένες δράσεις θα επηρεάσουν τη *λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών* και αναμένεται να συμβάλουν στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας:
 - μια αναδιατύπωση της οδηγίας για τις άδειες οδήγησης το 2012 περιλάμβανε *απαιτήσεις οικολογικής οδήγησης* για τις εξετάσεις οδηγών φορτηγών και προγραμματίζονται περαιτέρω προσπάθειες για την εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων·
 - μια συνεχιζόμενη *αναθεώρηση της νομοθεσίας για τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου* στοχεύει να προωθήσει τη συστηματικότερη χρήση οδικών τελών που υπολογίζονται με βάση την απόσταση που διανύεται και τις αρχές «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει» λαμβάνοντας υπόψη τις υποδομές και το εξωτερικό κόστος·
 - μια *πρωτοβουλία αποτυπώματος διοξειδίου του άνθρακα* βρίσκεται στο στάδιο της προετοιμασίας για την υποστήριξη της βελτίωσης της διαφάνειας και της πληροφόρησης τελικού χρήστη για τον αντίκτυπο του διοξειδίου του άνθρακα στις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές·
 - τέλος, η αναθεώρηση των περιορισμών στις οδικές ενδομεταφορές, όπως προτείνεται στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές, θα μπορούσε επίσης να βοηθήσει στο να καταστούν οι οδικές μεταφορές πιο αποδοτικές μέσω της αύξησης των συντελεστών φορτίου των οχημάτων, αν γίνει σταδιακά και αν συνδυαστεί με μέτρα καλύτερης εφαρμογής και μέτρα μείωσης των πιθανών κινδύνων λόγω των οδικών μεταφορών.

Εντούτοις, μέχρι στιγμής, δεν υπάρχει δράση σε επίπεδο ΕΕ για την αντιμετώπιση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV που διατίθενται στην αγορά παράλληλα με αυτήν που εφαρμόζεται για τα αυτοκίνητα και τα μικρά φορτηγά. Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές προσδιόρισε την ανάγκη για περαιτέρω δράση στον τομέα αυτόν²⁹.

3.2. Βραχυπρόθεσμη δράση για την αντιμετώπιση του κενού γνώσης

Όπως επισημαίνεται στην ενότητα 2.3, προαπαιτούμενο για την αντιμετώπιση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV είναι η μέτρηση και η παρακολούθησή τους. Με τον τρόπο αυτό θα αντιμετωπιστούν ορισμένοι από τους βασικούς υφιστάμενους φραγμούς της αγοράς, αυξάνοντας τη διαφάνεια της αγοράς και τη δυνατότητα σύγκρισης οχημάτων και τονώνοντας έτσι τον ανταγωνισμό μεταξύ κατασκευαστών και την ευαισθητοποίηση των τελικών χρηστών. Το αποτέλεσμα θα πρέπει να είναι η παραγωγή και η αγορά πιο αποδοτικών ως προς τα καύσιμα HDV, με χαμηλότερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

Αυτό προβλέπεται να επιτευχθεί σε δύο στάδια:

- **Ολοκλήρωση ενός εργαλείου προσομοίωσης**

Λόγω της ποικιλομορφίας των μοντέλων και των χρήσεων των HDV (π.χ. δεξαμενόπλοια, λεωφορεία κ.λπ.) δεν είναι σκόπιμο να διεξάγονται δοκιμές διοξειδίου του άνθρακα σε HDV με τον ίδιο τρόπο όπως για τα αυτοκίνητα και τα μικρά φορτηγά. Μια προσέγγιση προσομοίωσης σε ηλεκτρονικό υπολογιστή έχει πολλά πλεονεκτήματα, δεδομένου ότι

²⁹ Δράση 26· «Κατάλληλα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ από οχήματα όλων των τρόπων μεταφοράς, και, όπου απαιτείται, συμπλήρωση με απαιτήσεις σχετικά με την ενεργειακή απόδοση για να καλυφθούν όλοι οι τύποι συστημάτων πρόωσης.»

δυναμικά καλύπτει όλες τις πτυχές των HDV, είναι ευέλικτη και ιδιαίτερα αποδοτική ως προς το κόστος. Από το 2009 η Επιτροπή, σε συνεργασία με ενδιαφερόμενους φορείς του κλάδου, έχει αναπτύξει ένα εργαλείο προσομοίωσης, το VECTO³⁰, για τη μέτρηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα ολόκληρου του οχήματος HDV, δηλαδή συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών που οφείλονται στον κινητήρα και τη μετάδοση κίνησης, την αεροδυναμική, την αντίσταση κύλισης και τα βοηθητικά συστήματα των οχημάτων. Ενώ άλλες χώρες, όπως οι ΗΠΑ και ο Καναδάς, πρόσφατα υιοθέτησαν νομοθεσία για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV που βασίζεται στις εκπομπές κινητήρα και πλαισίου/θαλάμου οδηγού των οχημάτων, το VECTO αναμένεται να είναι η πρώτη μεθοδολογία που εφαρμόζεται σε ολόκληρο τον κλάδο και αποσκοπεί στον υπολογισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα ολόκληρου του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκούμενων, των HDV.

Το Κοινό Κέντρο Ερευνών της Επιτροπής συμμετέχει ενεργά στο έργο αυτό. Τον Απρίλιο του 2013 εξέδωσε έκθεση εξακρίβωσης της δυνατότητας υλοποίησης της προτεινόμενης λύσης³¹, που συμπεραίνει ότι στο παρόν στάδιο της δοκιμαστικής φάσης το VECTO παρέχει εκτιμήσεις εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα αρκετά κοντά στις πραγματικές τιμές και αρκετά αξιόπιστες ώστε να αποτελέσουν τη βάση ενός συστήματος της ΕΕ για τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV.

Περαιτέρω προσαρμογή και βελτίωση της μεθοδολογίας προσομοίωσης θα ενισχύσει την αξιοπιστία και την ακρίβειά της. Αναμένεται ότι το VECTO θα τεθεί σε λειτουργία τον Μάιο του 2014 για τουλάχιστον τρεις κατηγορίες HDV που αντιπροσωπεύουν από κοινού πάνω από το 50% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV. Σταδιακά, υπάρχει η πρόθεση να επεκταθεί και σε άλλες κατηγορίες HDV.

- **Απαιτείται νομοθετική δράση για τη μέτρηση, την πιστοποίηση και την υποβολή στοιχείων για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV**

Το VECTO παρέχει μια μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV που ταξινομούνται για πρώτη φορά. Οι τιμές αυτές, αποδεδειγμένες και ελεγμένες, θα μπορούσαν να παρέχονται για κάθε HDV που ταξινομείται για πρώτη φορά και θα μπορούσαν να αναφέρονται και να παρακολουθούνται. Αυτό απαιτεί δύο νομοθετικές δράσεις που μπορούν να γίνουν παράλληλα.

i) Η *πιστοποίηση* της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα απαιτεί προσαρμογή της σχετικής νομοθεσίας για την έγκριση τύπου. Αυτό θα απαιτήσει τη συμπερίληψη της μεθοδολογίας καθορισμού των εν λόγω τιμών στη νομοθεσία, έτσι ώστε να μπορούν να πιστοποιούνται από τις αρχές των κρατών μελών. Συνεπώς, οι εν λόγω πληροφορίες θα διατίθενται επίσης στους αγοραστές.

ii) Η *υποβολή στοιχείων* είναι απαραίτητη για να διευκολυνθεί η παρακολούθηση και η διάδοση των πιστοποιημένων τιμών διοξειδίου του άνθρακα των HDV που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην ΕΕ. Αυτό θα απαιτήσει τη θέσπιση, μέσω της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας, νέας νομοθεσίας σχετικά με την υποβολή στοιχείων για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV, όπως υπολογίζονται από το VECTO, από τα κράτη μέλη προς την Επιτροπή, παράλληλα με την υφιστάμενη για τα αυτοκίνητα και τα μικρά φορτηγά.

30 Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO) (Εργαλείο υπολογισμού κατανάλωσης ενέργειας οχήματος).

31 Διαθέσιμη στη διεύθυνση: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies_en.htm

Η αντιμετώπιση του κενού γνώσης αποτελεί αναγκαίο βήμα για να μπορέσουν να εξεταστούν περισσότερο φιλόδοξα μέτρα. Παρόλο που η πιστοποίηση, η υποβολή στοιχείων και η βελτιωμένη ενημέρωση των καταναλωτών δεν αναμένεται να μειώσουν σημαντικά τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV, αναμένεται να έχουν θετικό αντίκτυπο ενισχύοντας τη διαφάνεια όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση των οχημάτων στην αγορά και, κατά συνέπεια, να βελτιώσουν τον ανταγωνισμό.

3.3. Μεσοπρόθεσμες επιλογές πολιτικής

Προκειμένου να επιτευχθούν φιλόδοξοι στόχοι σχετικά με τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για το 2030 με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, οι μεταφορές θα πρέπει επίσης να συμβάλουν περαιτέρω. Θα μπορούσαν να εξεταστούν διάφορες μεσοπρόθεσμες επιλογές πολιτικής για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV. Παρόλο που η θέσπιση υποχρεωτικών ορίων για τον μέσο όρο των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τα HDV που ταξινομούνται για πρώτη φορά είναι η πλέον προφανής επιλογή, δεδομένου ότι, μεταξύ άλλων, εξασφαλίζει συνεκτικότητα της ρύθμισης για τις εκπομπές αυτοκινήτων και μικρών φορτηγών, άλλες επιλογές θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν σύγχρονη υποδομή που υποστηρίζει εναλλακτικά καύσιμα για τα HDV, πιο έξυπνη τιμολόγηση βάσει της χρήσης της υποδομής, αποτελεσματική και συνεπής χρήση της φορολογίας οχημάτων από τα κράτη μέλη και άλλους μηχανισμούς που βασίζονται στην αγορά. Οι διάφορες επιλογές δεν αποκλείουν αναγκαστικά η μία την άλλη. Σε κάθε περίπτωση, θα γίνει εκτίμηση του αντικτύπου για να προσδιοριστεί η πιο αποδοτική επιλογή από οικονομικής άποψης.

Προϋπόθεση για περαιτέρω δράση είναι ότι το εργαλείο προσομοίωσης VECTO λειτουργεί πλήρως και ότι θεσπίζεται νομοθεσία για την πιστοποίηση και την υποβολή στοιχείων για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV. Χρειάζεται επίσης περαιτέρω έργο για να επιβεβαιωθεί το τεχνολογικό δυναμικό, να κατανοηθούν καλύτερα οι φραγμοί της αγοράς που εμποδίζουν την υιοθέτηση της τεχνολογίας και να επαναξιολογηθεί το κόστος και τα οφέλη του περιορισμού των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV καθώς και η υποκείμενη δομή κινήτρων για πιο ενεργειακά αποδοτικά HDV.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV έχουν αυξηθεί κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών, αν και η οικονομική κρίση διέκοψε τη σταθερή αύξηση που παρατηρούνταν στο παρελθόν, και, αν δεν υπάρξουν αλλαγές πολιτικής, αναμένεται να παραμείνουν αισθητά υψηλότερες από τα επίπεδα του 1990, μακροπρόθεσμα. Αυτό δεν είναι συμβατό με τον στόχο της Λευκής Βίβλου των μεταφορών για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις μεταφορές κατά 60% το 2050 σε σύγκριση με το επίπεδο του 1990. Ένα βασικό στοιχείο που παρεμποδίζει την ανάληψη δράσης για την αντιμετώπιση αυτών των εκπομπών είναι το κενό γνώσης που προκύπτει από το γεγονός ότι οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των HDV δεν μετρώνται, δεν πιστοποιούνται και δεν καταγράφονται κατά την ταξινόμηση νέων οχημάτων.

Υπάρχει σημαντικό δυναμικό, μέσω της χρήσης τεχνολογιών αιχμής, για τη βελτίωση των επιδόσεων των HDV και τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Επί του παρόντος, φραγμοί της αγοράς δεν επιτρέπουν την πλήρη αξιοποίηση αυτού του δυναμικού. Μια ολοκληρωμένη στρατηγική που βασίζεται σε κατάλληλη σειρά μέτρων μπορεί να απελευθερώσει μεγαλύτερο μέρος αυτού του δυναμικού.

Η προτεινόμενη στρατηγική, η οποία στοχεύει να παρέχει στους ενδιαφερομένους μεγαλύτερη προβλεψιμότητα όσον αφορά την εξέλιξη των πολιτικών και των ρυθμίσεων στον εν λόγω τομέα, συνίσταται σε βραχυπρόθεσμες ενέργειες για να προσδώσει μεγαλύτερη διαφάνεια στην αγορά και να προωθήσει τις μειώσεις εκπομπών, δηλαδή:

- μια σειρά πρωτοβουλιών που προβλέπονται στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές, οι οποίες ενισχύουν τις υφιστάμενες πολιτικές της ΕΕ που συμβάλλουν άμεσα ή έμμεσα στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV.
- μια δράση για την αντιμετώπιση του προσδιορισμένου κενού γνώσης με τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV μέσω του VECTO, καθώς και με πιστοποίηση και υποβολή στοιχείων για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των οχημάτων που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά. Η Επιτροπή σχεδιάζει να υποβάλει νομοθετικές προτάσεις για τον σκοπό αυτό το 2015.

Μόλις υλοποιηθούν αυτές οι βραχυπρόθεσμες δράσεις και με βάση τα πορίσματα περαιτέρω αναλυτικού έργου, θα εξεταστούν μεσοπρόθεσμες επιλογές πολιτικής, συμπεριλαμβανομένης της θέσπισης υποχρεωτικών ορίων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τα HDV που ταξινομούνται για πρώτη φορά, με σκοπό να υποστηριχθεί η εφαρμογή του πλαισίου κλιματικής και ενεργειακής πολιτικής της ΕΕ για το 2030.

Η Επιτροπή καλεί το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να προσυπογράψουν αυτήν τη στρατηγική και να συμβάλουν στην υλοποίηση των δράσεων που περιγράφονται. Επιπλέον, καλεί τα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και των υπηρεσιών μεταφορών, να υποστηρίξουν την εν λόγω στρατηγική για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των HDV στο πλαίσιο της συνολικής πολιτικής της ΕΕ για τη μετάβαση σε οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.