Auto i Myjnia

2019-02-07

Normy emisji CO2 ustalone – co dalej z branżą motoryzacyjną?



Europa wyraźnie przyspiesza dekarbonizację transportu. Parlament Europejski i Rada osiągnęły porozumienie w sprawie nowych norm emisji CO2 dla samochodów osobowych i dostawczych w UE na okres po 2020 r.

W przypadku aut osobowych, emisje w 2030 r., będą musiały być o 37,5% niższe, zaś emisje z nowych samochodów dostawczych będą musiały być niższe o 31% . Cel na rok 2025 dla obu grup to zmniejszenie emisji o 15%.

Kompromis trudny do realizacji

Mówi się, że dobry kompromis to taki, z którego niezadowolone są wszystkie strony. Teoretycznie zatem, w sprawie nowych limitów CO2 powstał dobry kompromis. Obrońcom środowiska ustalone limity nie wystarczają, z kolei przemysł motoryzacyjny wskazuje, że propozycje te są delikatnie mówiąc „zbyt ambitne do wykonania".

Praktycznie rzecz biorąc należy zgodzić się z przedstawicielami przemysłu motoryzacyjnego, którzy twierdzą, że w okresie wyznaczonym przez UE, tak duże redukcje CO2 będą niemożliwe. I nie jest to kolejny etap ścierania się ekologii z ekonomią. Przemysł motoryzacyjny jest silnie zaangażowany w ochronę środowiska, proponując coraz to nowsze, a zatem-czystsze rozwiązania. Jednak 37,5% to znacznie więcej niż pierwotnie postulowała Komisja Europejska. Wtedy proponowane 30% zelektryzowały przemysł motoryzacyjny. Dziś, choć ustalono i tak mniej niż proponował Parlament Europejski (40%), spełnienie nowych norm może być nierealne. Jest to wynik forsowania rozwiązań bez wzięcia pod uwagę realnych możliwości technologicznych przemysłu i może mieć poważne konsekwencje.

Obawy w tym zakresie wyrażali w trakcie prac nad projektem m.in. polscy eurodeputowani, którzy prezentowali bardziej wyważone stanowisko, biorąc pod uwagę zarówno konieczność ochrony środowiska jak i obawy przemysłu motoryzacyjnego.

- Branża doskonale rozumie konieczność ograniczania emisji CO2, ale w sposób zrównoważony. Proponujemy promowanie w równym stopniu wszelkich dostępnych technologii, które pozwalają na skuteczne ograniczenia emisji CO2, w tym np. technologii hybrydowych, a nie tylko jednej z nich. Uważamy, że proponowane cele ograniczenia emisji CO2 są zbyt surowe i uderzą w całą branżę - **mówi Alfred Franke, Prezes SDCM.**

Temat nowych norm emisji CO2 wywołuje duże obawy zwłaszcza w krajach, w których przemysł motoryzacyjny jest ważną gałęzią gospodarki, w tym w Niemczech i w Polsce. W naszym kraju problem jest o tyle ważny, że przemysł motoryzacyjny skupiony jest jeszcze w dużej mierze wokół technologii napędów konwencjonalnych. To o tyle istotne, że propozycje redukcji emisji CO2 zmierzają do promowania pojazdów elektrycznych kosztem innego typu napędów niskoemisyjnych.

Porozumienie ws. nowych norm emisji CO2 dla pojazdów osobowych i dostawczych, musi zostać zatwierdzone przez Radę i poddane pod głosowanie na posiedzeniu plenarnym PE. Jednak nie ma wątpliwości, że nie dojdzie do zmian poziomu ambicji w tym zakresie.

Jednocześnie trwa trialog dotyczący określenia norm emisji CO2 dla pojazdów ciężarowych. Od 2025 r. nowe ciężarówki i autobusy mają według założeń emitować średnio o 15% mniej CO2, a od 2030 r. – o 30%. Jest to stanowisko Rady, które poziomem ambicji odpowiada propozycji Komisji Europejskiej. Parlament Europejski przegłosował wyższe cele na rok 2025 tj. 20%.

- *SDCM oraz Europejskie Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (CLEPA), przewidują, że zgodnie z aktualnymi parametrami i stopą penetracji wydajnych technologii, realny cel redukcji emisji CO2 przez pojazdy ciężarowe na 2025 r. jest znacznie poniżej 15%, zaś na 2030 r. poniżej 20%. Wyznaczony poziom redukcji można osiągnąć jedynie poprzez znaczne zwiększenie udziału pojazdów z napędem elektrycznym i LNG we flocie, a te wymagają znacznych inwestycji infrastrukturalnych. Aby osiągnąć wypracowanie wykonalnej i neutralnej technologicznie regulacji należy ulepszyć system VECTO, który ma prezentować wiarygodne zużycie paliwa nowych ciężarówek oraz wzięcie pod uwagę e-paliw. Warto byłoby również umożliwić obniżenie zakładanych celów, gdyby w trakcie przeglądu śródokresowego okazało się, że ich wykonanie jest obiektywnie nierealne* - dodaje Alfred Franke.

SDCM oraz CLEPA popierają także utrzymanie systemu „superkredytów" na emisję CO2, czyli systemu zachęt (niefinansowych), dzięki któremu np. producenci ciężarówek mający we flocie pojazdy o zerowej i niskiej emisji będą traktowani preferencyjnie w przyszłości. Superkredyty są skuteczniejszym mechanizmem zachęcającym niż kary nakładane na producentów ciężarówek, którzy nie sprzedadzą obowiązkowego kontyngentu pojazdów o zerowej i niskiej emisji spalin.

Należy dokonywać także w dalszym ciągu analiz „well to wheel" (W2W) lub analizy cyklu życia (Life Cycle Assesment) jako elementu regulacji dot. CO2. Pomogłyby one wyrównać szanse dla różnych technologii napędów i nośników energii. Obecnie w cieniu afery Dieselgate dyskusje dot. przyszłych planów emisji CO2 są bardzo emocjonalne. Pojazdy przedstawiane są w sposób zero-jedynkowy: te spalinowe są „złe" niezależnie od norm jakie spełniają, z kolei pojazdy elektryczne są „dobre", niezależnie od skutków procesu produkcji energii elektrycznej i baterii - jest to podejście „tank-to-wheel", które polega na braniu pod uwagę emisji wytwarzanych tylko podczas jazdy, w którym elektryki oczywiście wygrywają.

Podsumowując, bardziej holistyczne przejście na mobilność niskoemisyjną ograniczyłoby emisje przy niższych kosztach i z dużo mniejszą ingerencją w bazę produkcyjną. Tylko w ten sposób przemysł motoryzacyjny będzie dalej mógł w pełni oferować wachlarz dostępnych rozwiązań zmniejszających emisje.

Źródło: Association of Automotive Parts Distributors and Producers

Źródło:
http://paliwa.pl/strona-startowa/archiwum/normy-emisji-co2-ustalone-co-dalej-z-branza-motoryzacyjna