

Pierwsze w historii UE normy emisji spalin dla ciężarówek

data aktualizacji: 2019.02.28



Gorące dyskusje przyniosły finalne rozstrzygnięcie. Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej wypracowały pierwsze w historii UE normy emisji spalin dla ciężarówek. W 2025 mają one emitować 15% mniej dwutlenku węgla, a w 2030 roku emisja CO₂ ma zostać zmniejszona aż o 30%. Nowe cele nie wzbudzają entuzjazmu przemysłu motoryzacyjnego, tzn. producentów ciężarówek oraz producentów części i komponentów w nich montowanych.

Ciężarówki na drodze do dekarbonizacji

Samochody ciężarowe w Europie mają 5% udziału w ruchu drogowym, a odpowiadają za 22% emisji CO₂ z transportu drogowego. Nic więc dziwnego, że podjęto prace nad ich „czystością”. Czy jednak nie przestrelono wyznaczonych celów okaże się już w niedalekiej przyszłości. Papier przyjmie wszystko. Gorzej może być z realizacją wyznaczonych norm.

Przemysł motoryzacyjny obiema rękami podpisuje się pod walką ze zmianami klimatycznymi i potrzebą zmniejszania emisji czy to CO₂ czy NO_x. Warto jednak zwrócić uwagę, że proponowane obecnie cele redukcji emisji CO₂ dla ciężarówek są zbyt wysokie. SDCM oraz Europejskie Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (CLEPA), wskazują, 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 (w tym wodorowych) i LNG we flocie, a te wymagają olbrzymich inwestycji infrastrukturalnych, których na razie brak w wystarczającej ilości i które nie są zależne od przemysłu motoryzacyjnego - powiedział Alfred Franke, Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.

Niezaprzeczalnie pozytywną wiadomością jest to, że w regulacji do 2025 r. utrzymano system „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. To bez wątpienia skuteczniejszy mechanizm zachęcający niż kary nakładane na producentów ciężarówek, którzy nie sprzedadzą obowiązkowego kontyngentu pojazdów o zerowej i niskiej emisji spalin. Od 2025 roku, „superkredyty” zostaną zastąpione niewiążącym celem sprzedaży. Producenci, których sprzedaż nowych pojazdów niskoemisyjnych będzie przekraczać 2% sprzedawanych przez nich ciężarówek, zostaną nagrodzeni mniej restrykcyjnym celem emisji CO₂.

Oczywistym jest, że to wszystko ściśle powiązane jest z producentami części i komponentów, którzy również szybko jak producenci pojazdów będą musieli zmieniać profil działalności biznesowej.

Porozumienie w sprawie nowych norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężarowych musi zostać zatwierdzone przez Radę i poddane pod głosowanie na posiedzeniu plenarnym PE. Nic jednak nie wskazuje na to, że prezentowane progi procentowe zostaną zmniejszone.

Źródło: