

Vozila in CO2 – leksikon ‘zakonodajnih lukenj’

T&E, Focus društvo za sonaraven razvoj; avgust 2008

19. decembra 2007 je Evropska komisija predlagala zmanjšanje povprečnih CO2 emisij za nova osebna vozila prodana v EU na 130 g/km do leta 2012, iz 158 g/km v letu 2007 (kar pomeni 17 % v petih letih). Avtomobilska industrija si na vse pretege prizadeva za odlog sprejetja zakonodaje, in to brez izrecnega navajanja razlogov. V tem dokumentu osvetljujemo tri pogoste argumente, ki se v tej razpravi uporabljajo za prekrivanje lukenj v zakonodaji.

Prepričani smo, da mora biti cilj 120 g/km, in ne 130 g/km, dosežen do leta 2012, ter cilj 80 g/km do leta 2020. Posebne izjeme ne bi smele biti dovoljene. Cilj 120 g/km je bil prvič predlagan leta 1994, in naj bi bil dosežen do leta 2005. Predlog 130 g/km je za 10 g/km šibkejši, poleg tega pa pomeni sedemletno odložitev cilja v primerjavi z izvirnimi nameni.

1 ‘Postopno uveljavljanje’ (‘Phase-in’) med leti 2012-2015 – pomeni le odlaganje

Želja industrije je postopno uveljavljanje zakonodaje med leti 2012 in 2015 z letnim višanjem deleža voznega parka, ki bi bil skladen z zadanim ciljem (npr. 40 – 60 – 80 – 100 %).

Ker lahko industrija sama izbere modele vozil, ki jih želi prijaviti za preverjanje skladnosti s ciljem, bo izbirala samo najbolj učinkovite modele in ne bo popravljala najslabših. To je podobno uvajanju prepovedi kajenja, ki velja v začetni fazi samo za nekadilce in se šele v zadnji fazi nanaša na verižne kadilce.

Inštitut za evropsko okoljsko politiko (The institute for European Environmental Policy, IEEP) je analiziral učinke, ki bi jih imelo postopno uvajanje zakonodaje. 40 % skladnost s ciljem ne pomeni zmanjšanja, saj ga industrija že dosega. 60 % skladnost pomeni 2 % zmanjšanje, 80 % skladnost pa 7 % zmanjšanje. Celo 95 % skladnost pomeni le 13 % namesto 17 % zmanjšanje emisij. Z drugimi besedami 95 % skladnost namesto 100 % (t.j. če izvzamemo 5 % novih vozil iz skladnosti s ciljem) zmanjša učinkovitost zakonodaje za približno četrtno.

2 ‘Super krediti’ (‘Supercredits’) za alternativno gorivo in vozila z ničelnimi emisijami – veliko nižje obveze za navadna vozila

Industrija želi za t.i. vozila na alternativna goriva zagotoviti bolj ugoden CO2 rating, ki bi posledično pomenil, da eno tako vozilo šteje za tri navadna. Vozila na alternativna goriva so vozila, ki za pogon poleg bencina ali dizla lahko uporabljajo tudi druga goriva, npr. E85 (mešanica etanola in bencina). Tukaj velja poudariti, da raba drugega goriva (biogoriva) ni nadomestek za manjšo porabo goriva. Tudi če bi vozila že lahko delovala na etanol, je Švedska edina država, kjer ga je mogoče kupiti na navadni bencinski črpalki – tako bo večina Evropejcev svoja vozila na alternativno gorivo primorana polniti z navadnim bencinom. Prav to se je zgodilo, ko so podobno luknjo v zakonodaji o učinkovitosti vozil sprejeli v ZDA.

Naše stališče je, da vozila na alternativna goriva ne bi smela pridobiti nobenih CO2 kreditov. Zmanjšanja CO2 zaradi goriv bi morala biti regulirana na strani dobaviteljev goriv in jih ne bi smeli mešati z obveznostmi proizvajalcev vozil, da svoja vozila naredijo bolj učinkovita.

Vozila z ničelnimi emisijami ('Zero emission vehicles') so vozila na električni ali vodikov pogon. Industrija si prizadeva, da bi se emisije teh vozil štele kot nič, kar bi posledično pomenilo, da je eno tako vozilo enakovredno petim klasičnim vozilom. To pomeni, da če bi industrija prodala 1 % vozil na električni ali vodikov pogon, bi bil CO2 cilj za preostalih 99 % voznega parka 13 namesto 17 % zmanjšanje CO2 emisij (137 g/km namesto 130 g/km).

Naše stališče je, da je že dejstvo, da električna in vodikova vozila dobijo ničelni rating v današnjih uradnih testih, dovolj dobra spodbuda, saj v resnici že sama proizvodnja električne energije in vodika povzroča velike emisije.

3 'Eko-inovacije' ('Eco-innovations') – zamenjava 'trdih' CO2 zmanjšanj za 'mehka' zmanjšanja

Eko-inovacije so ukrepi, ki naj bi zmanjšali emisije CO2 iz vozil, ki s trenutnim procesom testiranja CO2 emisij niso upoštevani. Ta postopek testiranja upošteva izboljšave v pogonski tehnologiji, aerodinamiki in zmanjšanju teže vozil.

Želja industrije je kar se da široka definicija eko-inovacij, ki bi vključevale tudi npr. majhno kontrolno lučko, ki se posveti, ko je potrebno menjati prestavo, ali druge ukrepe za katere je okoljski učinek v najboljšem primeru težko merljiv, v najslabšem pa vprašljiv.

Industrija prav tako želi, da se bi ti ukrepi prišteli k doseganju uradnega zmanjšanja emisij CO2. Tako bi v primeru, da jih proizvajalec vozil uvede, le-ta dobil manj strog 'uraden' CO2 cilj (t.j. kot tisti, ki je ugotovljen pri testnem ciklu).

Naše mnenje je, da take eko-inovacije ne bi smele nadomeščati uradno certificiranih zmanjšanj CO2, ki so posledica izboljšanih motorjev vozil, oblike in teže. Šteti bi morale le kot dodatek k uradnim zmanjšanjem, poleg tega pa bi morale biti merljive.