

OSIĄGNIĘTO POROZUMIENIE WS. LIMITÓW CO2 DLA CIĘŻARÓWEK

Przedstawiciele państw członkowskich, KE i PE wypracowali porozumienie ws. przepisów dotyczących ustanowienia limitów emisji CO2 dla nowych ciężarówek. Zgodnie z nim producenci będą musieli ograniczyć emisje o 30 proc. do 2030 r.

Takich ograniczeń do tej pory w UE nie było. Przepisy te dopełniają normy wobec samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych na okres po 2020 r., co do których UE zgodziła się jeszcze w grudniu ubiegłego roku.

"Z tymi pierwszymi w historii unijnymi normami emisji dla samochodów ciężarowych kończymy ustanawianie ram prawnych, by osiągnąć europejski cel ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 40 proc. do 2030 r." - oświadczył we wtorek unijny komisarz ds. działań klimatycznych i energii Miguel Canete.

Komisja Europejska zaproponowała ustanowienie standardów emisji CO2 dla samochodów ciężarowych w maju ubiegłego roku. Zgodnie z wypracowanym właśnie porozumieniem w 2025 roku średnia emisja z nowych pojazdów ma być o 15 proc. niższa niż w 2019 roku, natomiast w 2030 roku o co najmniej 30 proc. niższa niż w 2019 roku. Samochody osobowe i auta dostawcze są już objęte tymi restrykcjami, natomiast jak dotąd nie obowiązywało to samochodów ciężarowych.

Ponieważ obecnie aż 98 proc. ciężarówek w UE napędzanych jest silnikami Diesla, a niemal wszyscy producenci zamierzają wytwarzać pojazdy o emisji zerowej, KE proponuje zachęty finansowe dla realizacji takich planów.

Kompromis przewiduje ponadto, że już za trzy lata, w 2022 r. Komisja Europejska przedstawi propozycje nowych celów ograniczenia emisji na okres po 2030 r. Ma być on zgodny z założeniami Porozumienia Paryskiego dotyczącego walki z globalnym ociepleniem.

Choć przepisy jak na standardy unijne udało się uzgodnić dość szybko, nie oznacza to, że nie wywoływały one kontrowersji. Niemcy, mające wielki przemysł motoryzacyjny, ale także biedniejsze kraje Europy Środkowo-Wschodniej, w tym Polska, nie chciały tak ambitnego podejścia, obawiając się, że nowe przepisy zaszkodzą miejscom pracy i uderzą po kieszeni konsumentów.

"To wstyd, że niektóre rządy nadal stawiają interesy swoich przemysłów ponad interesami ludzi. Niemcy i niektóre środkowoeuropejskie państwa członkowskie zablokowały bardziej ambitne cele" - ubolewał sprawozdawca raportu w tej sprawie, holenderski europoseł Zielonych Bas Eickhout.

Zapelował przy tym do państw członkowskich, by zatrzymały "krótkowzroczne wsparcie" dla silników spalinowych i zamiast tego zachęcały do rozwoju alternatywnych, bardziej przyjaznych środowisku jednostek napędowych. Jak argumentował, ostatecznie będzie to też korzystne dla przemysłu.

Producenci ciężarówek obawiają się nowych regulacji. Jeszcze w zeszłym roku w czasie ogłaszania propozycji przez KE oznajmili, że cele ograniczenia emisji powinny być znacznie niższe: minus 7 proc. w 2025 i minus 17 proc. w 2030 roku. Organizacje pozarządowe domagały się z kolei ustawienia poprzeczki na poziomie 24 proc. w 2025 i 40 proc. w 2030 roku przy odniesieniu do roku 2016.

Emisje CO₂ z ciężkich pojazdów, w tym ciężarówek, autobusów i autokarów, stanowią około 6 proc. całkowitej emisji CO₂ w UE i 27 proc. emisji dwutlenku węgla w transporcie drogowym. Obecnie prawo UE nie określa żadnych wymogów dotyczących emisji CO₂ dla takich pojazdów. Z danych PE wynika, że od 1990 r. emisja z samochodów ciężarowych zwiększyła się o 25 proc., głównie ze względu na zwiększenie intensywności transportu drogowego. Bez odpowiedniej polityki tendencja ta byłaby kontynuowana.

Aby przepisy mogły wejść w życie, porozumienie musi zostać jeszcze formalnie zatwierdzone przez Radę UE oraz Parlament Europejski. (PAP)