

Poticanje prijelaza na vozila s nultom i niskom razinom emisija ključna su kako bi se dugoročno smanjilo ispuštanje ugljikova dioksida iz vozila i djelovalo u skladu s trendovima na svjetskom tržištu.

Pariškim sporazumom 2015. godine postavljeni su ambiciozni i obvezujući planovi s ciljem ublažavanja klimatskih promjena. Osnovni je cilj zadržati povećanje temperature zraka ispod 2°C, što bi značilo da svaka država potpisnica treba značajno smanjiti emisije stakleničkih plinova. Europska komisija je tako u studenom 2017. godine usvojila prijedlog za smanjenje emisija ugljikova dioksida u prometnom sektoru za razdoblje nakon 2020. godine, zahtijevajući od automobilske industrije da se za deset godina smanji gotovo trećina emisija štetnih plinova iz automobila i malih gospodarskih vozila (kombija) kako bi se odgovorilo na klimatske ciljeve Unije i djelovalo u skladu s obvezama preuzetim Pariškim sporazumom. Posljednjih godina svjedočimo trendu smanjenja emisija stakleničkih plinova u odnosu na 1990. godinu, no usprkos tome emisije stakleničkih plinova u prometnom sektoru su se od tada povećale za 15%. Cestovni promet pak generira najveći udio emisija stakleničkih plinova, u Europskoj uniji u 2015. godini je prouzročio 22% svih emisija stakleničkih plinova, od čega čak 73% dolazi od automobila i kombija. Upravo su emisije CO₂ koje se ispuštaju iz automobila i kombija najopasnije po zdravlje ljudi. Naime, tvari koje onečišćuju zrak jedan su od najčešćih uzročnika prerane smrti u Europskoj uniji. Sve su učestalije bolesti dišnog sustava, a također se stvaraju i veliki troškovi za zdravstveni sustav te se nepovratno onečišćuje okoliš.

U prijedlogu Komisije navodi se kako će se prosječne emisije CO₂ za automobile i kombije morati smanjiti za 15% do 2025. godine, a za 30% do 2030. godine. Mjere i restrikcije koje je Komisija predstavila u svom paketu "Čista mobilnost" također imaju za cilj ubrzati prijelaz na vozila s nultom i niskom razinom emisija. Potrebno je stoga poticati konkurentnost i inovacije u automobilskoj industriji te povratiti kredibilitet u europski automobilski sektor nakon afere Diesel gate. U Europskom parlamentu odgovornost za rad na ovome prijedlogu dodijeljena je Odboru za zaštitu okoliša, javnog zdravstva i sigurnosti hrane.

Automobilska industrija je od presudne važnosti za gospodarstvo Europske unije te postoji potreba za inovacijama i bržim razvojem, jer se trenutno umanjuje konkurentna prednost EU u odnosu na Japan, Kinu i SAD. Poticanje prijelaza na vozila s nultom i niskom razinom emisija ključna su kako bi se dugoročno smanjilo ispuštanje ugljikova dioksida iz vozila i djelovalo u skladu s trendovima na svjetskom tržištu. Naime, trenutačno takva vozila nisu dovoljno prihvaćena na europskom tržištu te je preuzimanje LEV-a i ZEV-a vrlo nisko, a neki od razloga su nedostatak strogosti postojećih normi za CO₂, neizvjesnost regulacije nakon 2021. godine te ograničena infrastruktura. Doduše, u komunikacijama "Europska strategija

za mobilnost s niskom razinom emisije“ iz 2016. godine i “Europa u pokretu“ iz 2017. godine navodi se kako Europska unija treba ubrzati prelazak na mobilnost s nultom i niskom razinom emisija te djelovati u cilju stvaranja energetski učinkovitog i nisko ugljičnog prometnog sektora, međutim upitno je koliko su mjere u konačnici uspješne.

U posljednje vrijeme svjedočimo brojnim skandalima s emisijama jer neka vozila ispuštaju više emisija nego što je to dozvoljeno. Za mjerenje onečišćujućih emisija iz vozila donedavno se upotrebljavalo klasično laboratorijsko ispitivanje, ali se pokazalo kako su emisije iz vozila izmjerene na cesti u stvarnosti znatno veće od emisija koje su izmjerene laboratorijskim postupkom, Novim europskim voznim ciklusom. Komisija je stoga uvela novi, realističniji laboratorijski ispitni postupak, Globalno usklađeni ispitni postupak za laka vozila za mjerenje emisija CO₂ i potrošnje goriva automobila i kombija prema stvarnim uvjetima vožnje. Njega je uz potporu Europske komisije izradila Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu. WLTP zasigurno više odgovara sadašnjim uvjetima vožnje te moderniziranim vozilima i poboljšanoj tehnologiji. Europska komisija je 2017. godine donijela uredbu kojom WLTP postaje obavezan za sve nove modele automobila od rujna 2017. godine, a za sve nove automobile od rujna 2018. godine.

Novo izvješće Zelenih (proveli ga: Green Budget Germany i Green Budget Europe) pokazuje kako postoji znatna razlika između razine CO₂ u stvarnom životu automobila i one razine koja pokazuju laboratorijska ispitivanja te to u konačnici kumulira velikim poreznim gubicima. Studija izračunava teorijski gubitak prihoda za 11 država članica EU-a u iznosu preko 10 milijardi EUR-a.

Klub zastupnika Zelenih/ESS-a u Europskom parlamentu smatra kako je skandal s emisijama koje ispuštaju automobili također porezna prijevara. Varanje od strane proizvođača automobila nije samo štetno za zdravlje i okoliš, već se odrazilo i na javne financije. Europski proizvođači automobila iskoristili su nedostatke regulatornog okvira. Posljedice porezne krađe najviše su osjetili vozači malenih vozila ili oni koji uopće nemaju vozilo. Vozači automobila s visokom potrošnjom goriva su se okoristili nepravilnim oporezivanjem. Skandal s emisijama u automobilskoj industriji također je i skandal u poreznom sustavu. Porezi bi trebali biti usmjereni na ispunjavanje društvenih ciljeva, kao što je poboljšanje kakvoće zraka i ispunjavanje obveza za zaštitu okoliša. No, ako se porezi temelje na lažnim podacima, to postaje nemoguće. Veliki dio krivice stoga leži u nedostatku regulative od strane EU, nacionalnih vlada i njihovih vlasti. Nužna su ispitivanja koja izračunavaju razinu realnih emisija CO₂ iz vozila. Dok se porezi za automobile ne temelje na stvarnosti, oni neće pružiti poticaje za kretanje prema čistim oblicima prijevoza.

Krajem ožujka održana je panel rasprava u Europskom parlamentu upravo na ovu temu te su

Jesu li ciljevi smanjenja emisija CO₂ iz vozila dovoljno ambiciozni?

sudionici zaključili kako su mjere koje je Komisija predložila nedostatne i nedovoljno ambiciozne s obzirom na ozbiljnost problema s kojim se suočavamo. Naime, postavljanjem ambicioznijih ciljeva i same države članice imaju veću odgovornost i obvezne su poduzeti drastične mjere kako bi ispunile svoje obveze. Državama članicama treba čvrsta regulativa i jasne smjernice za djelovanje u okviru EU-a kako bi se ostvarili stvarni pomaci u smanjenju stakleničkih plinova iz vozila i da bi se ubrzao prijelaz na vozila s nultom i niskom emisijom.

Izvor: croenergo.eu