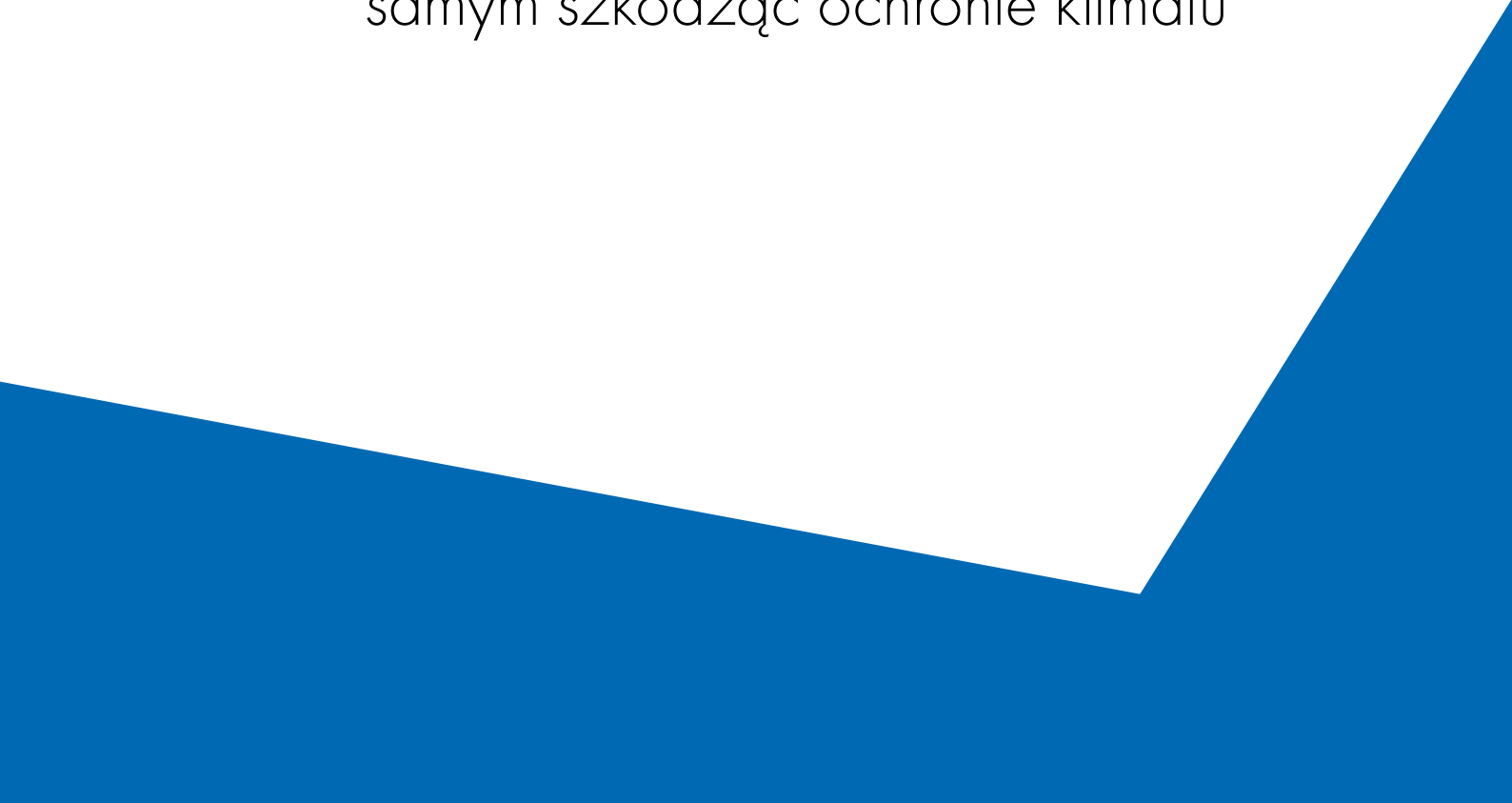

ECFD

informacja

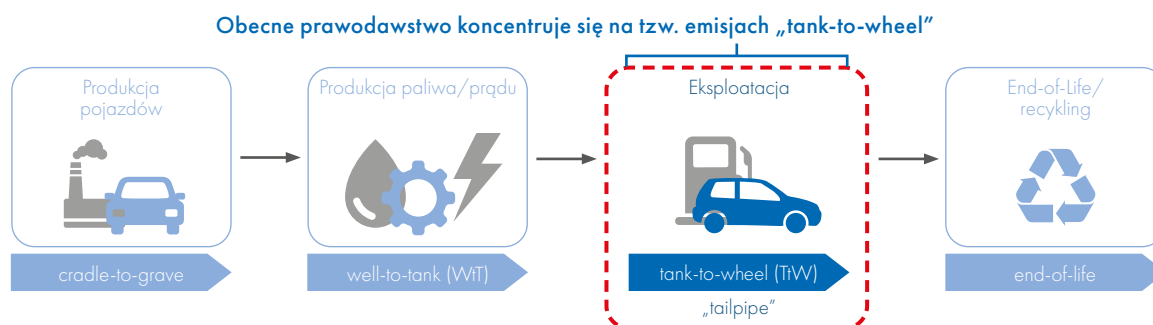
Jak ustawodawca unijny wylicza
bilans CO₂ elektromobilności, tym
samym szkodząc ochronie klimatu



Uwzględnianie emisji CO₂ wyłącznie w pojeździe / wydechu nie jest wystarczające!

Dla ustawodawcy w aktualnie obowiązujących przepisach dotyczących limitów floty CO₂ dla nowych samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych liczą się wyłącznie emitowane ilości dwutlenku węgla podczas użytkowania pojazdu silnikowego („tank-to-wheel”). Pojazdy akumulatorowo-elektryczne (BEV) nie emitują lokalnie CO₂ podczas jazdy. W ramach tak zwanych rozważań „tailpipe” (tj. „układ wydechowy”) są zatem klasyfikowane jako neutral-

ne pod względem emisji CO₂, nawet jeśli są również zasilane prądem ładowania ze źródeł kopalnych, co jest rzeczywistością w niemieckim miksie elektroenergetycznym. W ramach tego podejścia nie są również rejestrowane rzeczywiste emisje CO₂, które występują podczas produkcji i późniejszej utylizacji pojazdu, a w szczególności jego akumulatora, ale także podczas wytwarzania prądu ładowania!

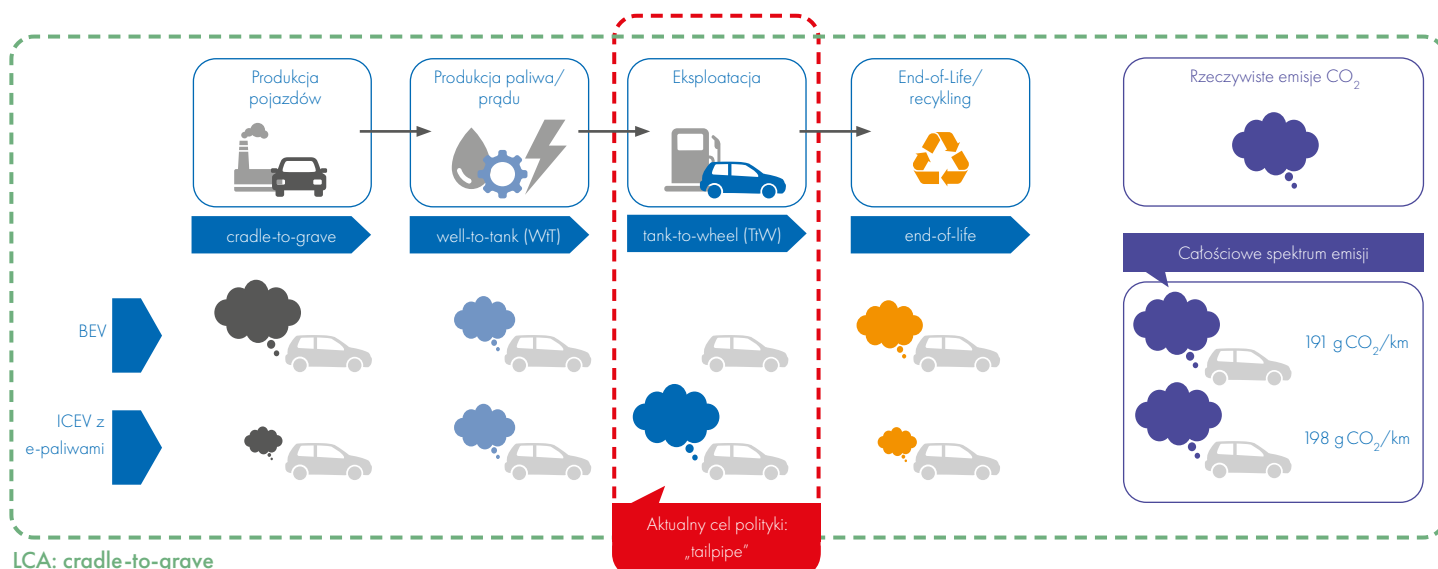


Realistyczny obraz można uzyskać tylko poprzez uwzględnienie emisji CO₂ w całym cyklu życia pojazdu!

Jednak realistyczne przedstawienie bilansu CO₂ pojazdów silnikowych jest możliwe tylko wtedy, gdy obejmuje ono wszystkie emisje w całej ocenie cyklu życia („LCA” lub „life cycle assessment”). Ponieważ dla klimatu nie ma znaczenia, **kiedy** w trakcie życia pojazdu CO₂ jest emitowany – czy to na przykład podczas generowania prądu ładowania BEV, czy podczas eksploatacji pojazdu napędzanego silnikiem spalinowym (ICEV) – decydujący jest wyłącznie całościowy bilans CO₂!

Wraz z wprowadzeniem podejścia LCA do prawodawstwa zniknęłaby również niekorzystna sytuacja regulacyjna ICEV. Ponieważ zastosowanie skróconego podejścia „tailpipe” do tej pory gwarantowało, że ustawodawca nie rozróżnia, czy ICEV jest napędzany czysto syntetycznymi e-paliwami i w związku z tym jest naprawdę neutralny pod względem emisji CO₂, czy też jest napędzany paliwami konwencjonalnymi, a zatem nie jest neutralny pod względem CO₂ – ostatecznie mierzone są tylko emisje z rury wydechowej.

Porównanie emisji CO₂ między pojazdami BEV i ICEV w całym cyklu życia w 2020 r.



Podejście LCA jest już decydujące w wielu przypadkach, ale jak dotąd nie w przypadku samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych

Do oceny środków ochrony klimatu potrzebne są dane dotyczące całkowitej emisji CO₂. Pomagają one podejmować właściwe decyzje nie tylko w ruchu drogowym. Na przykład przy produkcji biopaliw bierze się pod uwagę cały łańcuch emisji CO₂. Obecne inicjatywy regulacyjne UE, takie jak „fuelEU Maritim” dla paliw żeglugowych i „ReFuel Aviation” dla paliw lotniczych są już oparte na zasadzie domieszek. Rozporządzenie dotyczące wartości granicznych CO₂ floty

dla ciężkich samochodów ciężarowych (2019/1242) wzywa również Komisję Europejską do oceny unijnej metody podejścia LCA. Jednak jeśli chodzi o ustawodawstwo dotyczące nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, ustawodawca odchodzi od tego naukowego podejścia. Sugeruje to, że celowo powinny być preferowane pojazdy typu BEV - na nieszczęście klimatu!

Podejście „tailpipe” sprawia, że emisje CO₂ znikają tylko na papierze!

Konsekwencje „lukrowania” wyliczeń w ramach podejścia „tailpipe” dla samochodów osobowych: Emisje CO₂ z kopalnych źródeł elektromobilności, które faktycznie występują, są po prostu przesuwane z bilansu CO₂ w transporcie do bilansu sektora energetycznego. Z powodu błędnych regulacji

rzeczywista redukcja emisji CO₂ ze źródeł kopalnych dzięki zastosowaniu e-paliw neutralnych pod względem emisji CO₂ nie jest uwzględniana w bilansie. A to z kolei zamyka ważną ścieżkę rozwiązań dla większej ochrony klimatu w ruchu drogowym.

Pojazd	Rok	Prąd ekologiczny / domieszka do e-paliw	Wartości emisji CO ₂ wg podejścia „tailpipe”	Wartości emisji CO ₂ wg podejścia cyklu życia
BEV	2020	<i>wzrost udziału zielonej energii elektrycznej w miksie elektroenergetycznym</i>	0 g CO ₂ /km	191 g CO ₂ /km
	2040		0 g CO ₂ /km	61 g CO ₂ /km
	2050		0 g CO ₂ /km	19 g CO ₂ /km
ICEV	2020	0%	198 g CO ₂ /km	196 g CO ₂ /km
	2040	70%	146 g CO ₂ /km	63 g CO ₂ /km
	2050	100%	146 g CO ₂ /km	8 g CO ₂ /km

BEV: Typ pojazdu: Klasa średnia, Rok zakupu: 2020, Okres eksploatacji: 10 lat, Przebieg roczny: 15 000 km, Kraj użytkowania: Niemcy (scenariusz referencyjny), Kraj produkcji akumulatora: UE (scenariusz referencyjny), Dynamiczne (Prąd i paliwa)

ICEV: Typ pojazdu: Klasa średnia, Rok zakupu: 2020, Okres eksploatacji: 10 lat, Przebieg roczny: 15 000 km, Paliwo: Olej napędowy, Kraj użytkowania: Niemcy (scenariusz referencyjny), Kraj produkcji akumulatora: UE (scenariusz referencyjny), Dynamiczne (Prąd i paliwa)

UNITI wymaga: Podejście LCA również dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych!

Należy skończyć z przedstawianiem niekompletnych wyliczeń emisji CO₂ przez pojazdy zasilane bateriami, promowane przez przepisy. Sztuczki księgowe zaciemniają bezpośrednią porównywalność rzeczywistych emisji i utrudniają wprowadzenie na rynek innowacyjnych technologii, takich jak e-paliwa. E-paliwa mogą wnieść rzeczywisty

i znaczący wkład w ochronę klimatu. Dlatego też ustawodawca powinien również uwzględnić emisje CO₂ w całym cyklu życia i zastosować podejście LCA w projektach regulacyjnych dotyczących samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych!



Badanie dostępne na stronie:

www.uniti.de/kommunikation/publikationen/studien

Źródła

Grafiki: schematyczne prezentacje UNITI e. V. wg Frontier Economics, 2019

Użyte ikony: dikobrazik, salim138, eliver, Pointer Marker, bluebright, Giraphics, Rovshan – stock.adobe.com



ECFD – THE EUROPEAN CONFEDERATION OF FUEL DISTRIBUTORS

ECFD AISBL, Rue Léon Lepage 4, B-1000 Bruksela, Belgia, T. +32 (0)2 502 42 00

www.fuel-distributors.eu, info@ecfd.eu