

Σε κίνδυνο η απανθρακοποίηση των εμπορικών μεταφορών εξαιτίας λανθασμένης πολιτικής για τις εκπομπές CO₂

2021/04/02 11:46 στην κατηγορία LOGISTICS

Η μέτρηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) στις εμπορικές οδικές μεταφορές μόνο στην εξάτμιση του οχήματος, ανάλογα με την περιοχή, θα μπορούσε να αλλάξει την πραγματική εικόνα των εκπομπών μελλοντικά, σύμφωνα με την IRU.

Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των πούλμαν και των φορτηγών, εκπέμπουν μόλις 950 εκατ. τόνους CO₂ ετησίως από την εξάτμιση, χρησιμοποιώντας τον συντελεστή εκπομπών Tank-to-Wheel (ttw) που ακολουθείται σήμερα, δηλ. περίπου το 2,5% των παγκόσμιων εκπομπών.

Ενώ το υδρογόνο και η ηλεκτρική ενέργεια συχνά λανθασμένα θεωρούνται ως καύσιμα μηδενικών εκπομπών, εάν ληφθούν υπόψη όλες οι εκπομπές CO₂, συμπεριλαμβανομένου του συντελεστή ttw, υπάρχει μια πιο ρεαλιστική εικόνα για τις εκπομπές άνθρακα των εναλλακτικών καυσίμων.

Μόνο στην Ευρώπη, στις ΗΠΑ και στην Κίνα, αυτό θα προσθέσει **κατά μέσο όρο 45% περισσότερο CO₂ για την ηλεκτρική ενέργεια και 72% περισσότερο για το υδρογόνο** έναντι του συμβατικού ντίζελ, με βάση το σημερινό ενεργειακό μείγμα.

Η μετάβαση σε καύσιμα, όπως η ηλεκτρική ενέργεια και το υδρογόνο για βαρέα φορτηγά οχήματα, χωρίς τη χρήση πηγών ενέργειας χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, θα αποτύχει συνεπώς να αντιπροσωπεύει τους **400 - 700 εκατ. τόνων εκπομπών CO₂ το χρόνο**.

Well-to-wheel emissions of diesel, natural gas, electricity and hydrogen in three geographies ($kg\ CO_2/GJ$)



* Hydrogen and electricity emissions based on the average regional electricity mix

Sources: ADEME, GLEC framework, JRC (EU); GREET (USA); 2017 LCA vehicle fuel pathways in China study, Peng et al (China)

«Η απανθρακοποίηση των εμπορικών μεταφορών είναι μια τεράστια και δαπανηρή δουλειά. Ο σωστός συνδυασμός κινήτρων και επενδύσεων για την επιτάχυνση εναλλακτικών και τελικά “καθαρών” καυσίμων για την επίτευξη των στόχων του 2030 και του 2050 μπορεί να επιτευχθεί μόνο εάν το CO2 υπολογίζεται σωστά», δήλωσε ο γενικός γραμματέας της IRU, Umberto de Pretto.

«Ο μεροληπτικός συντελεστής ttw, που μετρά τις εκπομπές στην εξάτμιση αντί να κάνει μια διεξοδική εκτίμηση well-to-wheel, θα συνεχίσει να στρεβλώνει την πολιτικής για τη μείωση του CO2 στις εμπορικές οδικές μεταφορές.

Οι operators οδικών μεταφορών χρειάζονται βεβαιότητα καθώς συνεχίζουν να εργάζονται για την τεράστια πρόκληση της αποτελεσματικής απανθρακοποίησης του στόλου τους και των επιχειρήσεών τους, όχι για ανεφάρμοστες επιλογές φαντασίας», πρόσθεσε.

Για το λόγο αυτό, η IRU καλεί τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής να χρησιμοποιήσουν το πληρέστερο πρότυπο έντασης άνθρακα Well-To-Wheel (WTW) για τα καύσιμα ώστε να αξιολογήσουν και να σχεδιάσουν επενδύσεις και κίνητρα για την απανθρακοποίηση.

Όπως επισημαίνεται, κάτι τέτοιο θα επιτρέψει στους operators εμπορικών οδικών μεταφορών να επιτύχουν την απανθρακοποίηση όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερα και ταχύτερα.