

1.02.2019: НА ЧЁМ БУДЕТ ЕЗДИТЬ ЕВРОПА В 2030 ГОДУ?

После продолжительных обсуждений страны-участницы Европейского Союза пришли к общему мнению по поводу выбросов CO₂ с отработавшими газами двигателей грузовых автомобилей. Совет Европы принял решение о том, что начиная с 2030 года, сокращение этих выбросов у вновь построенных автомобилей должно составить 30% относительно уровня 2019 года. Это решение должно быть также одобрено Европарламентом до мая текущего года, когда закончится срок полномочий действующих составов Совета и Парламента и пройдут выборы новых лиц.

Владельцы грузовых автомобилей будут рассчитывать объемы выбросов в зависимости от структуры и состава своих парков на основе технических характеристик, заявленных автопроизводителями. Эти характеристики в свою очередь определяются общеевропейскими целями в области сокращения выбросов. В расчетах будут учитываться все виды топлива, получаемые из невозобновляемых и возобновляемых источников. Исключению подлежит только биогаз первого поколения.

Рынок природного газа как моторное топливо продолжает расширяться. Новые решения ЕС включают в топливную парадигму ещё и компримированный и сжиженный биометан. Развитая заправочная инфраструктура способствует этому. Европейская газомоторная ассоциация провозгласила достаточно амбициозные цели: к 2030 году доля автобусов на метане должна достичь 33% от общего парка автомобилей этого класса в Евросоюзе; грузовики на КПГ и СПГ должны занять четвертую часть сегмента; 12% легковых машин должны также перейти на метан.

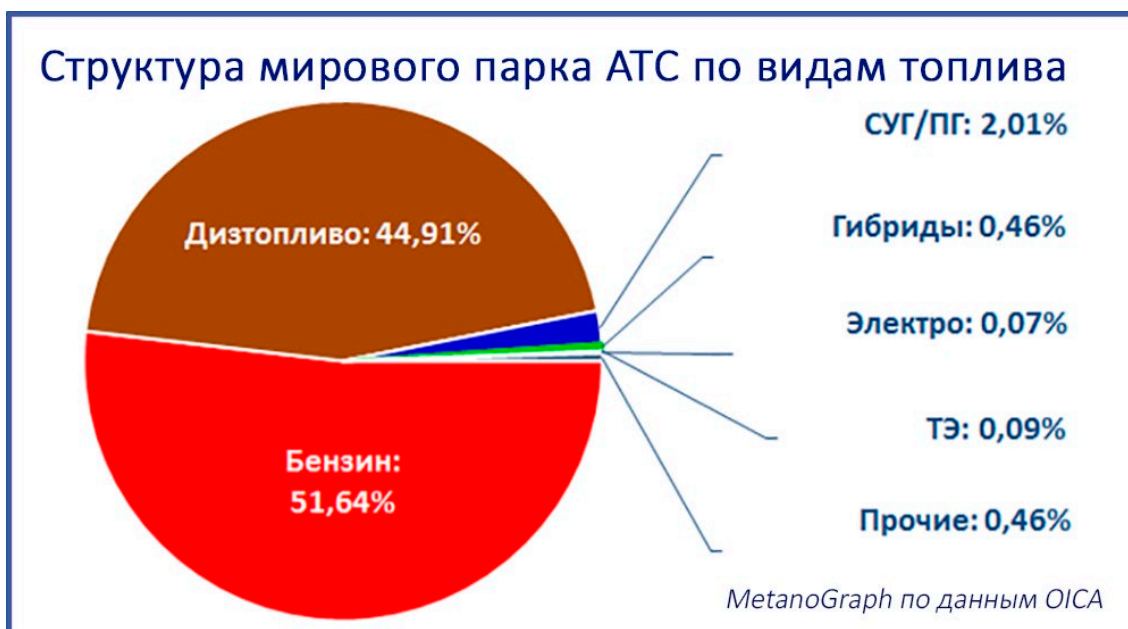
Динамика роста парка автомобилей на КПГ и СПГ из традиционных и возобновляемых источников должна в идеале выглядеть следующим образом:

Парк АТС на CH ₄ ,	2018	2030
Легковые	1 300 000	12 600 000
Автобусы на КПГ	16 000	110 000
Легкие и средние грузовые на КПГ	9 000	190 000
Тяжелые грузовые на СПГ	2 500	280 000
ВСЕГО	1 327 500	13 180 000

Соответствующие изменения должны произойти и в газозаправочной инфраструктуре. К 2030 году количество АГНКС нужно увеличить с 3 300 в настоящее время до 10 000; сеть КриоАЗС должна вырасти со 140 колонок сегодня до 2 000. Параллельно объём потребления КПГ необходимо поднять до 20 млрд. м³, а СПГ – до 10 млрд. м³. При этом общая доля биометана (КБМ

+ СБМ) должна достичь 30% - примерно на уровне 9 млрд. м³. В настоящее время суммарное потребление природного газа автотранспортом Евросоюза оценивается в 1,9 млрд. м³.

Следует отметить, что в настоящее время наиболее популярной альтернативой бензину и дизельному топливу является совсем не электричество. По данным Международной ассоциации автопроизводителей OICA, на СУГ и природном газе работают двигатели у 2% автомобилей. При этом на одну метановую машину приходится примерно семь пропановых. Автомобили с гибридными силовыми установками занимают долю равную 0,46%. На топливных элементах ездят 0,09%; на аккумуляторных батареях – только 0,07%. Поэтому не следует доверять сообщениям, в которых рассказывают, что «весь мир» переходит на электричество. Мир уверенно идет в направлении метана природного и искусственного происхождения, о чем как раз и свидетельствуют приведенные выше планы Европы.



Намерения чиновников Евросоюза сделать автотранспорт менее экологически опасным, конечно, благие. В то же время есть основания для определенных подозрений. По миру продолжает катиться волна скандалов, связанных с фальсификацией данных о составе отработавших газов автомобильных двигателей.

Так в январе 2019 года специальное жюри из представителей Агентства по охране окружающей среды, Минюста, Калифорнийского бюро по защите воздушных ресурсов, правительств штатов, таможенных и пограничных служб США приговорили американское отделение корпорации Fiat Chrysler к штрафам на общую сумму 800 млн. долларов за махинации с компьютерными программами, управляющие выбросами. Протоколы показывали удовлетворительные результаты, а на практике двигатели FCA

US LLC не укладывались в установленные нормы выбросов и превышали их, например, по NOx в 40 раз! Каждому, из более чем 100 тысяч, собственнику и лизингополучателю токсичных пикапов Ram 1 500 и Jeep Grand Cherokee с трёхлитровым двигателем EcoDiesel V-6 корпорация Fiat Chrysler должна будет заплатить по 2 800 долларов.



Проверкой Фиат Крайслер власти занялись в сентябре 2015 года вскоре после начала скандала «Дизельгейт» в компании Volkswagen. По итогам расследования концерн согласился заплатить штрафы на общую сумму 15,3 млрд. долларов. С 2009 года VW продал в США 475 тысяч автомобилей марок Volkswagen и Audi с незаконным программным обеспечением. Автопроизводители умышленно ввели потребителей и властям, хотя, отрицают это и говорят о непреднамеренных ошибках.

Е.Н. Пронин
*Источники: OICA,
<https://www.ngva.eu>,
<https://ngtnews.com>*