

# NOx

## NITROGEN



## ZAWORY EGR MARKI NTK

- » skutecznie zmniejszają ilość zanieczyszczeń w spalinach
- » niezbędne we wszystkich współczesnych silnikach Diesla i coraz częściej w silnikach benzynowych
- » pozytywnie zaliczone testy w ekstremalnych warunkach: w temp. od -40°C do 150°C
- » szerokie pokrycie rynku (min. 60%) od światowego specjalisty w dziedzinie czujników
- » jakość oryginalnego wyposażenia, podobnie jak inne produkty NGK/NTK



VEHICLE  
ELECTRONICS

www.ngkntk.com



## Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

**Adres redakcji:**  
ul. Parkowa 25  
51-616 Wrocław  
tel. 71 715 77 95  
autonaprawa@technotransfer.pl  
Numer rachunku bankowego:  
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

**Redaktor naczelny:**  
Jan Wajdzik  
j.wajdzik@technotransfer.pl

**Redaktor prowadzący:**  
Marcin Bieńkowski  
m.bienkowski@technotransfer.pl

**Sekretarz redakcji:**  
Bogusława Krzczanowicz  
b.krzczanowicz@technotransfer.pl

**Stali współpracownicy:**  
Andrzej Kowalewski, KrzaQ,  
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,  
Bogusław Raatz, Leszek A. Stricker,  
Tomasz Szulc

**Marketing i reklama:**  
Małgorzata Salamaga-Borysenko  
tel. 71 733 67 56  
m.salamaga@technotransfer.pl

**Prenumerata:**  
tel. 71 715 77 95  
prenumerata@technotransfer.pl

**Opracowanie graficzne i skład:**  
Taurus CD  
tel. 71 715 77 98

**Wydawca:**  
Wydawnictwo Technotransfer

**Druk i oprawa:**  
AMW Wrocław



Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:  
pennsaukenvillas.com, bronkhorst.com



## Ekociężarówki?

W połowie lutego Parlament Europejski przyjął przepisy, które mają na celu zakazać w Unii Europejskiej sprzedaż po 2035 roku samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych z silnikami spalinowymi. Regulacje te określają sposób dojścia do zerowej emisji CO<sub>2</sub> dla nowo sprzedawanych aut, definiują też pośrednie cele emisji, które mają być osiągnięte do 2030 roku (znane jako elementy szerszego pakietu klimatycznego „Fit for 55”).

Pośrednie cele redukcji emisji do 2030 r. Parlament Europejski określił na poziomie 55% dla samochodów osobowych i 50% dla lekkich pojazdów dostawczych, licząc te emisje w stosunku do roku 2021. Producenci aut, których średnie emisje przekroczą ustalone limity, będą musieli uiścić z tego tytułu wysokie opłaty. Co ciekawe, utrzymano w mocy kontrowersyjną poprawkę „Ferrari”, która wzbudziła wiele emocji, podczas wcześniejszego procedowania tych przepisów przez Komisję Europejską. Okazuje się, że nadal w wypadku małego wolumenu produkcji, który w roku kalendarzowym nie przekroczy 10 tys. samochodów osobowych lub 22 tys. pojazdów dostawczych, możliwe będzie uzyskanie zwolnienia z tych przepisów do 2035 roku. Jeśli zaś produkcja czy to „osobówek”, czy to „dostawczaków” będzie mniejsza od tysiąca sztuk, wówczas producent taki będzie mógł wytwarzać i sprzedawać swoje pojazdy również po roku 2035.

Tak więc los spalinowych samochodów osobowych i pojazdów dostawczych został już ostatecznie przesądzony. Ale to eurokratom absolutnie nie wystarczy. Został jeszcze przecież do „zagospodarowania” ogromny rynek samochodów ciężarowych i autobusów. Tak więc zaczęto przygotowywać już grunt do elektryfikacji towarowego transportu drogowego. Zgodnie z prawodawstwem unijnym, działania legislacyjne dotyczące tej materii zaczynają się od Komisji Europejskiej, a ta zaproponowała już, by do 2030 roku wszystkie nowe autobusy miejskie sprzedawane na terenie Unii były zeroemisyjne. Jeśli chodzi o ciężarówki i autobusy dalekobieżne, to do 2040 roku emisja CO<sub>2</sub> ma być w ich przypadku zredukowana o 90%, do 2030 r. redukcja ta ma wynosić 45%, a do 2035 r. – 65%, licząc względem roku 2019.

Według danych KE, pojazdy ciężkie odpowiadają za ok. 6% całkowitej emisji gazów cieplarnianych w UE oraz za ponad 25% ich emisji z transportu drogowego. Jak podkreślają urzędnicy z Brukseli, wartości te z roku na rok rosną. Wynika to z coraz większego popytu na transport drogowy, który będzie, zgodnie z przewidywaniami, nadal dynamicznie się rozwijał.

Moim zdaniem propozycje Komisji Europejskiej są kompletnie oderwane od rzeczywistości. Obecnie nie da się zbudować elektrycznej ciężarówki, która jednocześnie miałaby wystarczający zasięg, sięgający na jednym krótkim ładowaniu setek kilometrów zasięg, przy zachowaniu ładowności rzędu kilkudziesięciu ton. A proszę pamiętać, że średnie odległości pokonywane dziennie przez tzw. „tiry” często przekraczają 1000 km. Co gorsza, prąd do szybkiego ładowania samochodu ciężarowego musi być też znacznie wyższy niż w wypadku pojazdów osobowych, co jeszcze pogłębi kłopoty związane z dostawą energii. Podobnego zdania są producenci ciężkich pojazdów. Proponują oni, by cel redukcji emisji CO<sub>2</sub> dla ciężarówek wynosił 40% do 2035 roku oraz 50% do 2040 roku. Co z tego wyniknie? Zobaczymy.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski