

Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 04/2018

Dieselin vastaisku



Bosch on luvannut lopettaa keskustelun dieselin kuolemasta kerta heitolla uudella läpimurtoteknologiallaan, joka pienentää dieselmoottorin typpioksidien päästöjä dramaattisesti.

”Huhut kuolemastani ovat vahvasti liioiteltuja” totesi yhdysvaltalainen kirjailija Mark Twain aikoinaan. Samanlaista viestiä on tullut myös dieselmoottorin puolesta. Bosch julkisti kehittäneensä teknologian, joka auttaa autonvalmistajia vähentämään typpioksidien päästöjä niin radikaalisti, että ne alittaisivat vuoden 2020 raja-arvot jo etukäteen (s. 18). Toisaalta uusiutuviissa biopolttoaineissa nähdään suuria mahdollisuuksia vähentää toista liikenteen aiheuttamaa ongelmaa, kasvihuonepäästöjä. Diesel on bensaan nähden ylivoimainen kasvihuonepäästöihin liittyen. Uusiutuvista raaka-aineista valmistettu diesel vähentää CO

2

-päästöjä entisestä radikaalisti (s. 16).

Vaikka henkilöautoissa ja linja-autoissa sähköistyminen tapahtuisi yllättävänkin nopeasti, on pitkän matkan raskaan liikenteen tai esimerkiksi lentoliikenteen kuljetuksissa vielä hetkeen vaikea nähdä polttomoottorille korvaajaa.

Diesel saattaa pitää pintansa pidempään kuin viime aikaisessa uutisoinnissa on annettu luvan olettaa, mutta siihen liittyvien skandaalien ja kieltojen vaikutus on näkyvässä. Samalla ovat muut vaihtoehdot vahvistaneet asemiaan.

Euroopan autonvalmistajien yhdistys ACEA:n tilastojen mukaan vuoden 2018 ensimmäisellä neljänneksellä dieselkäyttöisten henkilöautojen myynti laski 17 prosenttia, kun taas bensalla tankattavien autojen myynti kasvoi 14,6 prosenttia. Sähkökäyttöisissä henkilöautoissa kasvu oli jopa 47 prosenttia.

Sähköautoista iso osa on bensahybridejä ja vaihtoehtoisten kokonaisuus on kuitenkin vielä pientä. Dieselinkäryiset hevosvoimat ovatkin korvautuneet pitkälti bensamoottoreilla, mikä on

taas johtanut siihen, että hiilidioksidipäästöjen määrät ovat kasvaneet. Euroopan ympäristökeskus EEA:n tilaston mukaan CO

²

-päästöt kasvoivat vuonna 2017 Euroopan Unionissa 0,4 prosenttia, ollen 118,5 g/ km. Dieselautojen myynti laski viime vuonna noin viisi prosenttia ja bensäkäyttöisistä autoista tuli myydyin autotyyppeiksi EU:ssa ensi kertaa sitten vuoden 2009.

ACEA:n mukaan kyseinen kehitys heittää vakavia haasteita päästötavoitteille, ei pelkästään vuoden 2030 ehdotetun, vaan myös jo sovitun vuoden 2020 tavoitteen kannalta. Kuluttajat näkevät vielä esteitä infrastruktuurin puutteen, hinnan ja toimintamatkan osalta, että dieselautot vaihtuisivat suurissa määrin sähköautoihin.

Vaikka sähköautojen ja muiden vaihtoehtoisten voimanlähteiden suosio ei dieselin myynnin notkahdusta olekaan käyttänyt täysin hyödyksi, on vaihtoehtoisella rintamalla silti tapahtunut paljon. Esimerkiksi sähköbussien myynnin kasvun odotetaan ottavan harppauksia. Kansainvälisen joukkoliikenneliitto UITP:n ennusteen mukaan sähkö- ja vetybussien osuus olisi vuonna 2030 jo 57,7 prosenttia linja-automarkkinoista (s. 38).

Kaasumoottoreita alkaa löytyä jokaisen kokoluokan autoista. Polttokenno on taas mennyt autoalan trenditutkimuksessa ensimmäiselle sijalle perinteisen sähköauton ohi (s. 25).

Yhtä viisasten kiveä, joka auttaisi saavuttamaan kasvihuonekaasujen vähennystavoitteet ja pitäisi kaupunkien ilmanlaadun pienhiukkasvapaana, voi olla vaikea löytää. Siksi onkin hyvä, että erilaiset teknologiat kehittyvät ja tulevat saataville, koska erilaisiin liikkumis- ja kuljetusmuotoihin toimivat erilaiset ratkaisut.

Monipuolisempi energialähteiden kirjo tekee viranomaisille markkinoiden ohjauksesta ja infrastruktuurien kehittämisestä haastavampaa, mutta minimivaatimuksena toki on, että tilannetta ei niin CO

²

- kuin Nox-päästöjen osalta lähdettäisi ainakaan huonontamaan.