

أوروبا تطوي صفحة السيارات العاملة بالوقود مطلع 2035



يقدّم الاتحاد الأوروبي الأسبوع المقبل اقتراحاً يرمي إلى تقليص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في السيارات الجديدة إلى الصفر خلال العقد المقبل في إطار جهود مكافحة التغير المناخي، لكن المشروع يثير انقساماً في أوساط الشركات العاملة في القطاع.

يبدو أن صفحة من التاريخ قد تطوى قريباً. فلأكثر من قرن، هيمنت «القارة العجوز»، مهد بعض من أهم شركات تصنيع السيارات العالمية، على الابتكار في هذا القطاع. وتصنّع الشركات الأوروبية محركات حرارية تُصنّف الأكثر كفاءة في العالم. لكن السيارة، تواجه انتقادات كثيرة، بسبب مستويات الانبعاثات القوية الصادرة عنها.

أهداف بيئية

وفي مواجهة هذه الحالة الطارئة؛ عزز الاتحاد الأوروبي أهدافه لخفض ثاني أكسيد الكربون في عام 2020، وبات يرمي إلى بلوغ مستوى حياد الكربون في 2050.

ويُرتقب اقتراح «المفوضية الأوروبية» قواعد جديدة في 14 يوليو/تموز لتحقيق هذه الغاية. وبحسب مصادر عدة، قد تطلب المفوضية القضاء التام على انبعاثات السيارات اعتباراً من عام 2035

وبذلك، ستصبح السيارات الكهربائية التي تعمل بالبطاريات الوحيدة المسموح بسيرها على الطرق الأوروبية في هذه الحالة.

وقد فرضت أوروبا اعتباراً من 2020 على الشركات المصنّعة حداً أقصى لانبعاثات السيارات مقداره 95 غراماً من ثاني أكسيد الكربون لكل كيلومتر، وقد كان مقرراً خفضه بنسبة 37,5 % في عام 2030

في نهاية المطاف، يمكن أن تصل نسبة الخفض إلى 60 % عام 2030، ثم إلى 100 % عام 2035. هذه الأرقام التي لا تزال قيد المناقشة، ستفرض قيوداً هائلة على الشركات العاملة في القطاع إذ ستُضطر أيضاً إلى الالتزام بحلول 2027 بقواعد جديدة، لتشديد معايير التلوث المفروضة على المحركات الحرارية

طفرة كهربائية

في سوق تشهد بالإجمال تدهوراً بسبب جائحة «كوفيد-19»، تحرز السيارات الكهربائية تقدماً قوياً. فقد استحوذت هذه المركبات على 8 % من إجمالي السيارات المسجلة في أوروبا الغربية على مدى الأشهر الخمسة الأولى من العام الحالي، ما يوازي 356 ألف مركبة، أي «أكثر من عام 2019 بكامله»، بحسب المحلل الألماني ماتياس شميت

وستعطي القواعد الجديدة أفضلية لهذه المركبات وستدفع للتخلي عن السيارات الهجينة أو الهجينة التي تجمع بين محرك البنزين والبطارية. ويثير مثل هذا التوجه قلقاً لدى الشركات العاملة في قطاع يعمل فيه 14,6 مليون شخص في الاتحاد الأوروبي ولا يزال يعتمد بشكل كبير على هذه «التكنولوجيا الانتقالية». وقال أوليفر زيبسه، رئيس الرابطة الأوروبية للمصنعين: أخيراً إنه إذا اعتمد الاتحاد الأوروبي تدابير مصاحبة، لا سيما على صعيد تطوير محطات الشحن «الكهربائي»، «نحن منفتحون على تخفيضات إضافية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون عام 2030

لكنّ انقساماً شديداً يسود في أوساط مجموعة الضغط التي تكافح منذ وقت طويل لإبطاء العملية الانتقالية. إذ تؤكد غالبية أعضائها أن الإسراع الزائد في الانتقال إلى السيارات الكهربائية من شأنها رفع أسعار السيارات والقضاء على وظائف وتعزيز موقع الصين في المنافسة

جاهزية

لكن شركة «فولكسفاغن» للسيارات، التي تستحوذ على ربع مبيعات السيارات في أوروبا، انضمت إلى شركة «تيسلا» الأمريكية في الترويج للمركبات العاملة بالكامل على الكهرباء، بعد فضيحتها التي هزت الشركة الألمانية سنة 2015 إثر اعترافها بالتلاعب بمحركات الديزل. (أ ف ب