



Podatki o emisiji CO₂ in porabi goriva za modele vozil SUBARU

VOZILA SUBARU MODEL	Prostornina (ccm)	Moč motorja (kW)	Gorivo	Poraba goriva (l/100km)*			CO ₂ emisija (g/km)		
				mestna vožnja	vožnja izven mesta	Mešana vožnja	mestna vožnja	vožnja izven mesta	Mešana vožnja
BENCIN									
Trezia	1300	73	bencin	6,8	4,8	5,5	157	110	127
XV 1.6i Lineatronic	1600	84	bencin	7,9	5,5	6,3	183	126	146
XV 1.6i	1600	84	bencin	8,0	5,8	6,5	185	134	151
XV 2.0i Lineatronic	2000	110	bencin	8,6	5,5	6,6	200	126	153
XV 2.0i	2000	110	bencin	8,8	5,9	6,9	204	136	160
Forester	2000	110	bencin	9,4	6,4	7,5	217	148	173
Forester avtomatik	2000	110	bencin	9,7	6,3	7,5	225	145	174
Impreza	1500	79	bencin	9,7	6,4	7,6	225	148	176
Legacy SW avtomatik	2000	110	bencin	10,8	6,5	8,1	250	151	187
Outback avtomatik	2500	123	bencin	11,3	6,7	8,4	262	155	194
Legacy sedan	2000	110	bencin	11,8	6,7	8,5	273	155	198
Legacy SW	2000	110	bencin	11,8	6,7	8,5	273	155	198
Outback	2500	123	bencin	11,7	6,8	8,6	270	158	199
Outback	3600	191	bencin	14,4	7,5	10,0	334	174	232
Impreza STI	2500	221	bencin	14,1	8,4	10,5	327	195	243
DIZEL									
Trezia	1400	66	dizel	5,0	3,9	4,3	132	102	113
XV 2.0	2000	108	dizel	6,8	5,0	5,6	179	131	146
Impreza 2.0	2000	110	dizel	7,1	4,9	5,7	186	128	149
Impreza 2.0 XV	2000	110	dizel	7,1	5,0	5,8	187	132	152
Legacy SW	2000	110	dizel	7,6	5,3	6,1	199	139	161
Forester X	2000	108	dizel	7,6	5,6	6,3	199	149	167
Outback	2000	110	dizel	7,7	5,6	6,4	201	147	167
Legacy SW sport	2000	110	dizel	7,9	5,5	6,4	207	146	168
Forester XS	2000	108	dizel	7,7	5,7	6,4	202	151	170

* m³/100km, glede na priporočilo 80/1268 EEC

Navodila o varčni porabi goriva in emisijah CO₂, ki vsebujejo podatke za vse nove modele osebnih avtomobilov, so brezplačno na voljo na vsakem prodajnem mestu!

Na določanje porabe goriva in emisij CO₂ posameznega vozila poleg njegove učinkovitosti porabe vplivajo tudi način vožnje in drugi netehnični dejavniki! CO₂ je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje!

PRIROČNIK O VARČNI PORABI GORIVA IN EMISIJAH CO2

Priročnik je jedrnat. Izdelan je v elektronski ali tiskani obliki in mora vsebovati spodaj navedene podatke:

1. seznam vseh novih modelov osebnih vozil, ki so v tekočem letu naprodaj v Republiki Sloveniji, razporejenih po abecednem vrstnem redu;
2. za vsak model, ki se pojavlja v priročniku, je treba navesti naslednje podatke: vrsto goriva, numerično vrednost uradne porabe goriva in numerično vrednost uradne specifične emisije CO₂. Vrednost uradne porabe goriva je izražena v litrih na 100 kilometrov (l/100 km) in je navedena na eno decimalno mesto natančno. Vrednost uradne specifične emisije CO₂ je navedena v gramih na kilometer (g/km) in je zaokrožena na najbližje celo število;
3. nasvete voznikom, da pravilna uporaba vozila, redno vzdrževanje ter način vožnje (izogibanje agresivni vožnji, vožnja pri nižjih hitrostih, predvidevanje zaviranja, ustrezno napolnjene pnevmatike, izogibanje težkim bremenom) izboljšajo porabo goriva in zmanjšajo emisije CO₂ iz njihovega vozila;

Evropska komisija in Evropska naftna industrija sta zbrali nekaj nasvetov s katerimi lahko vplivamo, da bomo pri vožnji zmanjšali porabo goriva ter na ta način prispevali k izboljšanju porabe goriva in zmanjšanju emisij CO₂ iz vozila.

1. Poskrbite, da bo vaše vozilo redno in dobro vzdrževano. Stalno preverjajte nivo olja. Pravilno vzdrževana vozila delujejo bolj učinkovito in pripomorejo k zniževanju emisij CO₂.
 2. Vklopite klimatsko napravo samo, kadar je potrebno. Prekomerna uporaba klimatske naprave povečuje porabo goriva in emisije CO₂ do 5 %.
 3. Vsak mesec preverite tlak v pnevmatikah. Premalo napolnjene pnevmatike lahko povečajo porabo goriva do 4 %.
 4. Zaprite okna, še zlasti pri višjih hitrostih, ter odstranite prazne strešne prtljažnike. Ta ukrep bo zmanjšal uporabo vetra in lahko zmanjša porabo goriva in emisije CO₂ do 10 %.
 5. Vozite premišljeno in predvsem s prilagojeno hitrostjo. Vsakič, ko nenadoma pospešujete ali zavirate, motor porabi več goriva in proizvaja več CO₂.
 6. Pri pospeševanju čim hitreje prestavite v višjo prestavo. Višje prestave (4., 5. ali 6.) so varčnejše z vidika porabe goriva.
 7. Odstranite nepotrebno težo iz prtljažnika in zadnjih sedežev. Bolj kot je avto obremenjen, težje deluje motor in višja je poraba goriva.
 8. Takoj po zagonu motorja začnite z vožnjo in ugasnite motor, ko stojite na mestu več kot minuto. Sodobni motorji vam omogočajo takojšen začetek vožnje in tako nižjo porabo goriva.
 9. Poskušajte predvideti prometni pretok. Spremljajte dogajanje pred vami s čim večje razdalje, da se v toku prometa izognete nepotrebni zaustavljanju in speljevanju.
 10. Razmislite o možnosti, da se z drugimi dogovorite za skupno vožnjo v službo ali na prostočasne aktivnosti. Pripomogli boste k zmanjšanju prometnih zamaškov in porabe goriva.
4. razlago o učinkih emisij toplogrednih plinov, podnebnih spremembah in vlogi uporabe motornih vozil pri tem. Vsebovati mora opozorilo, da so potrošnikom na voljo različne vrste goriva, navesti je treba posledice uporabe različnih goriv na okolje, ki temeljijo na najnovejših znanstvenih dokazih in zakonskih zahtevah;

EU je vodilna na področju mednarodnih prizadevanj za boj proti podnebnim spremembam in mora zmanjšati emisije toplogrednih plinov, k čemur se je zavezala v Kjotskem protokolu.

Komisija je januarja 2007 predlagala, da „EU v okviru mednarodnih pogajanj uveljavlja cilj 30-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v razvitih državah do leta 2020 (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990)“ in da „mora EU že zdaj sprejeti trdno neodvisno zavezo, da bo do leta 2020 dosegla najmanj 20 % znižanje emisij toplogrednih plinov (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990)“. Da se prepreči izkrivljanje konkurence ter zagotovi pravičnost na gospodarskem in socialnem področju, morajo k zmanjšanju emisij prispevati vsi sektorji.

Osebna vozila so pomemben del vsakdanjega življenja številnih Evropejcev, avtomobilska industrija pa je pomemben vir zaposlovanja in rasti v mnogih regijah EU. Vendar uporaba osebnih vozil bistveno vpliva na podnebne spremembe, saj približno 12 % vseh emisij ogljikovega dioksida (CO₂), glavnega toplogrednega plina, v EU nastane zaradi porabe goriva osebnih vozil. Kljub bistvenemu izboljšanju na področju tehnologije vozil – zlasti učinkovitosti porabe goriva, ki zmanjšuje tudi emisije CO₂ – se vpliv večjega prometa in velikosti osebnih vozil ni nevtraliziral. Čeprav je celotna EU v obdobju 1990–2004 zmanjšala emisije toplogrednih plinov za malo manj kot 5 %, so se emisije CO₂ zaradi cestnega prometa povečale za 26 %.

Zato je Evropski svet junija 2006 soglasno potrdil, da mora „v skladu s strategijo EU o emisijah CO₂ lahkih tovornih vozil [...] povprečen nov vozni park doseči emisije CO₂ v višini 140 g CO₂/km (2008/09) in 120 g CO₂/km (2012)“. Evropski parlament je pozval k „politiki odločnih ukrepov za zmanjšanje emisij v prometu, vključno z uvedbo predpisanih mejnih vrednosti emisij CO₂ za nova vozila, z namenom srednjeročnega doseganja 80 do 100 g CO₂/km emisij za nova vozila ter s pomočjo trgovanja z emisijami med proizvajalci motornih vozil“.

V akcijskem načrtu energetske učinkovitosti je Komisija oktobra 2006 opozorila, da „bo treba za obravnavo energetske učinkovitosti in emisij CO₂ iz avtomobilov v zakonodaji 2007 predlagati, da se do leta 2012 zagotovi doseganje cilja 120 g CO₂/km s celovitim in doslednim pristopom v skladu z dogovorjenim ciljem EU“. Komisija je v paketu o energiji in podnebnju januarja 2007 poudarila, da „bodo nadaljnji ukrepi za zmanjševanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov predlagani v prihodnjem sporočilu, da bi s celovitim in doslednim pristopom dosegli cilj 120 g CO₂/km do leta 2012. Proučile se bodo tudi možnosti za nadaljnje zmanjševanje po letu 2012“.

Če ukrepi ne bodo učinkoviti, se bodo emisije zaradi potniškega cestnega prometa v naslednjih letih še povečale, kar bo ogrozilo prizadevanja EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v skladu s Kjotskim protokolom in tistih, ki ta okvir presegajo, posledice prizadevanj pa bodo čutili tudi drugi sektorji, ki so v okviru mednarodne konkurence bolj izpostavljeni.

Nasprotno bo zmanjšanje emisij iz osebnih vozil prispevalo k zmanjšanju podnebnih sprememb in odvisnosti od uvoženega goriva ter k izboljšanju kakovosti zraka in s tem zdravja evropskih državljanov. K doseganju tega bosta bistveno prispevala boljša učinkovitost porabe goriva v vozilih in večja uporaba alternativnih goriv, zlasti biogoriv.

Glede goriv je Komisija predlagala uvedbo obveznih zahtev s spremembo direktive o kakovosti goriva, kar naj bi pripomoglo k postopni dekarbonizaciji cestnih goriv. Poleg tega je Komisija pred kratkim poročala o izvajanju direktive o biogorivih in bo v kratkem sprejela predlog za spremembo te direktive. V tem sporočilu Komisija predlaga tudi povečano uporabo biogoriv kot del celostnega pristopa k zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov.

Alternativna goriva

Danes poznamo kar nekaj alternativnih in naprednih goriv, ki so v uporabi ali v razvoju. Res je, da je za enkrat na naših bencinskih servisih na voljo le plin kot alternativa in na nekaterih črpalkah tudi čisti biodizel, vseeno pa se vse več “navadnih smrtnikov” zanima za takšna goriva. Uporaba alternativnih goriv je bistvena za zmanjšanje odvisnosti od uvoza tujega goriva, ter za izboljšanje kakovosti zraka in onesnaževanja. Od leta 1920 poznamo naslednja alternativna goriva, ki so bila oz. so možna za komercialne namene:

- biodizel
- elektrika
- etanol
- vodik
- metan
- naravni plin
- propan
- bioetanol

Veliko pa je tudi goriv v razvoju, za katere obstaja velika verjetnost, da postanejo priznana kot alternativna goriva, saj prav tako pomagajo zniževati emisije.

Najdostopnejši in najmanj problematičen alternativni vir za avtomobile je trenutno hibridni pogon, ki omogoča majhno porabo, poganja pa ga navadno bencinsko ali dizelsko gorivo, dostopno na vsakičrpalki.

Uporaba bioetanola je pri nas še bolj v povojih, medtem ko na Švedskem že desetino vseh kupljenih vozil predstavljajo vozila na bioetanol, v Braziliji pa se ta delež giblje okrog 80 odstotkov. Na Švedskem in v Braziliji narašča tudi uporaba tako imenovanih FFV-jev - to so vozila s sistemom za prilagajanje tipu goriva, ki omogočajo vožnjo na različne mešanice bencina in bioetanola.

V Sloveniji je od alternativnih goriv na voljo biodizel v čisti obliki in mešanici do petih odstotkov v navadnem dizelskem gorivu, k čemur distributerje goriv zavezuje pravilnik o vsebnosti biogoriv v gorivih za pogon motornih vozil.

Električni avtomobili predstavljajo korak k reševanju in ne ustvarjanju problemov povezanih s podnebnimi spremembami in pomanjkanjem zalog fosilnih goriv: neposredno ne ustvarjajo toplogrednih plinov, poleg tega jih lahko napajamo z elektriko iz obnovljivih virov energije (OVE), a tudi uporaba elektrike iz fosilnih goriv zmanjšuje raven emisij CO₂. Električni avto prav tako prepotuje dva krat tolikšno razdaljo z energijo kot klasično vozilo; zaradi maloštevilnih premikajočih se delov (klasično vozilo jih ima sto) potrebuje bistveno manj vzdrževanja, prav tako ni menjalnika, sklopke, motornega olja; vsakič ko zaviramo celo proizvajamo elektriko.

Glede prevoznih sredstev je Komisija opredelila vrsto ukrepov, ki bi lahko prispevali k doseganju cilja EU, zlasti strožja merila učinkovitosti goriv za osebna vozila in lahka tovorna vozila ter druge tehnološke izboljšave. To sporočilo zagotavlja podlago za izmenjavo z drugimi evropskimi institucijami in vsemi zainteresiranimi stranmi v zvezi z izvajanjem naslednje stopnje strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil in povečanje učinkovitosti porabe goriva, da se doseže cilj EU 120 g CO₂/km⁸ do leta 2012.

5. cilj glede povprečnih emisij CO₂ pri novih osebnih vozilih in kdaj bo ta cilj dosežen.

Komisija si bo s celostnim pristopom prizadevala za doseg cilja 120 g CO₂/km do leta 2012. To je mogoče doseči s povezavo ukrepov EU in ukrepov držav članic. Komisija bo po možnosti leta 2007 in najpozneje do sredine leta 2008 predlagala zakonodajni okvir za obvezno zmanjšanje emisij CO₂, da bi z izboljšavo tehnologije motornih vozil do leta 2012 EU dosegla cilj 130g/km za nov vozni park in nadaljnjo zmanjšanje v višini 10 g/km CO₂ ali enakovredno zmanjšanje CO₂, če bo to tehnično potrebno, z drugimi tehnološkimi izboljšavami in s povečano uporabo biogoriv ter zlasti z:

1. določitev minimalnih zahtev učinkovitosti za klimatske naprave;
2. obvezno vgradnjo sistemov za nadzor tlaka pnevmatik;
3. določitev najvišjih mej kotalnega upora pnevmatik v EU za pnevmatike na osebnih vozilih in lahkih gospodarskih vozilih;
4. uporabo indikatorjev prestavnega položaja, pri čemer bo upoštevala, do kakšne mere potrošniki med dejansko vožnjo te naprave tudi uporabljajo;
5. učinkovitejšo porabo goriva pri lahkih gospodarskih vozilih (kombijih) s ciljem doseči 175 g/km CO₂ do leta 2012 in 160 g/km CO₂ do leta 2015;
6. povečano uporabo biogoriv, kar bo zmanjšalo vpliv na okolje.