

Decyzje Komisji Europejskiej osłabiają przemysł motoryzacyjny?

data aktualizacji: 2017.08.21



Producenci części i komponentów motoryzacyjnych UE przodują na świecie pod względem technologii, zapewniających wydajne i niskoemisyjne pojazdy osobowe, utrzymując globalną konkurencyjność oraz wspierając zatrudnienie w europejskim przemyśle motoryzacyjnym. Wszystko to może się zmienić z uwagi na plany UE w zakresie obniżenia CO2 związanych z porozumieniem paryskim z 2015 r.

Czekając na decyzję Komisji Europejskiej

Pod koniec 2017 roku Komisja Europejska zamierza opublikować propozycje zmian prawnych, dotyczących emisji dwutlenku węgla wydzielanych przez pojazdy osobowe. Branża motoryzacyjna postuluje by w oparciu o osiągnięte w ostatnich latach sukcesy producentów części motoryzacyjnych, ustalone realistyczne i osiągalne cele na następną dekadę, aby spełnić cele w zakresie redukcji emisji i zmian klimatu, ustalone na mocy porozumienia paryskiego.

- Neutralność technologiczna powinna dalej pozostać zasadą przewodnią w polityce redukcji emisji CO2. Oznacza to, że europejski ustawodawca powinien wyznaczać cele i pozwalać dochodzić do nich różnymi drogami, nie wskazując metody jaką należy je osiągnąć. W oczywisty sposób podejście takie wpływa korzystnie na innowacyjność w przemyśle motoryzacyjnym. Warto pamiętać, że już teraz przemysł motoryzacyjny wskazuje wiele sposobów na obniżanie emisji CO2. Nowe cele w zakresie emisji CO2 wymagać będą od przemysłu nowych strategii, natomiast od polityków perspektywicznego podejścia - mówi Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.

Kto emituje najwięcej CO2?

Jak pokazują badania Międzynarodowej Rady ds. Czystego Transportu (ICCT), transport odpowiedzialny jest za 23% emisji CO₂ na świecie. Warto jednak wskazać, iż pod pojęciem transport kryje się zarówno ten samochodowy jak również kolejowy, lotniczy oraz morski. Transport drogowy odpowiedzialny jest więc za niecałe 17% emisji CO₂. Jest to ciągle bardzo duży odsetek i oczywiście należy go zmniejszać, ale pokazuje to, że warto skupić się także na innych sektorach niż motoryzacyjny, które przecież odpowiedzialne są za 77% emisji CO₂. Tylko szeroko zakrojone plany spełnią zakładane cele.

W świetle powyższego tak ważne staje się zrównoważone podejście jakiego od europejskiego legislatora życzyłby sobie przemysł motoryzacyjny. Fatalny klimat polityczny jaki mamy dzięki Dieselgate, nie powinien skończyć się osłabieniem rozwoju motoryzacji w Europie, w tym w szczególności pozycji, jaką wypracowali sobie na świecie producenci części, komponentów i systemów motoryzacyjnych.

Co obecnie oferuje motoryzacja, by znacznie zmniejszyć emisje CO2?

Ekspertcy oceniają, że w sektorze transportu paliwa oparte na paliwach kopalnych będą dominowały do 2030 r. Również po tej dacie energia dla transportu drogowego będzie składać się z paliw kopalnych, gazu ziemnego, odnawialnych paliw płynnych i energii elektrycznej. Potrzebna będzie zatem duża różnorodność rozwiązań technologicznych w celu zaspokojenia coraz bardziej różnorodnych potrzeb w zakresie bezpiecznej, zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Rozwiązania te zapewniają najczęściej producenci części motoryzacyjnych z Europy, będący liderami w innowacyjności na świecie i to w dużej mierze na nich spadnie obowiązek obniżania emisji CO₂ przez pojazdy.

- Elektromobilność jest wyraźną tendencją, w którą angażują się producenci części motoryzacyjnych. Dodatkowe technologie, takie jak: instalacje pracujące pod napięciem 48 voltów, bezpośredni wtrysk CNG, obniżanie wagi części a przez to także pojazdów, korzyści jakie dają inteligentne pojazdy podłączone do sieci, wpływają na redukcję emisji CO₂. To tylko niektóre ze sposobów na redukcję emisji CO₂ oferowanych przez producentów części motoryzacyjnych. Muszę także wskazać, że również wydajne i czyste silniki spalinowe będą miały swoją rolę w redukcji emisji dwutlenku węgla w transporcie, nawet te Diesla - wskazuje Alfred Franke.

Poprzez promowanie wielu długoterminowych dróg, prowadzących do mobilności niskoemisyjnej w nowym prawodawstwie dotyczącym CO₂ w UE, możemy wiele osiągnąć. Po pierwsze - pod względem środowiskowym, Unia zmaksymalizuje potencjał do zmniejszenia emisji CO₂, po drugie - pod względem przemysłowym, zwiększy swoje prowadzenie w zakresie wysokowydajnych i zaawansowanych technicznie technologii spalania, co w dalszej kolejności umożliwi i sfinansuje kolejne inwestycje w alternatywne układy napędowe. Polityka UE powinna zatem promować wszystkie dostępne technologie redukujące emisję CO₂, w tym te rozwiązania, które mogą przyczynić się do zmniejszenia emisji, ale które są narażone na ryzyko uznania ich za nieatrakcyjną inwestycję z powodu obecnych nastrojów politycznych i mających iść za tym regulacji prawnych.

Prace nad planami redukcji CO₂ powinny toczyć się zatem w duchu ochrony interesów wszystkich zainteresowanych środowisk, z uwzględnieniem oczywistego faktu, że budowanie transportu/środowiska niskoemisyjnego jest wykonalne, ale wymaga innowacji i inwestycji, a przez to czasu, wskazuje SDCM.

Źródło: