Czy Europa zahamuje swój przemysł motoryzacyjny?

data aktualizacji: 2018.10.03



Alfred Franke, prezes SDCM. fot. Piotr Łukaszewicz

Kiedy Komisja Europejska opublikowała plany dotyczące redukcji emisji CO2, przedstawiciele przemysłu motoryzacyjnego w zasadzie jednym głosem twierdzili, iż obniżka o 15% do 2025 r. i 30% do 2030 r. to plany zbyt ambitne, a nawet nierealne. Obecnie debata w Europie toczy się jednak nie wokół tego by obniżyć dopuszczalną emisję CO2, ale dyskutuje się już o tym, o ile wyższe cele finalnie wejdą w życie. Pozostaje więc pytanie nie czy, tylko jak? I co dalej m.in. z polskim przemysłem motoryzacyjnym?

Prezentujemy poniżej stanowisko Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Samochodowych w Polsce.

Jeżeli propozycja Komisji Europejskiej zelektryzowała przedstawicieli przemysłu motoryzacyjnego, to postulaty niektórych państw członkowskich, a także decyzja komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (ENVI) Parlamentu Europejskiego dosłownie PORAZIŁY. 20% w 2020 r i 45% w 2030 r. proponowane przez Komisję ENVI oraz propozycje niektórych państw członkowskich dochodzące do 60% zmieniły ciężar debaty. Nikt już nie marzy o złagodzeniu i tak ambitnej propozycji Komisji Europejskiej. Na stole pozostały tylko mocniejsze karty.

Dodatkowe procenty to w zasadzie sztuczne odchodzenie od technologii silników konwencjonalnych, które także oferują swój udział w redukcji emisji CO2 wyłącznie w stronę pojazdów elektrycznych, na które obecnie pomimo dużego szumu medialnego nie ma wielkiego popytu. W większości państw europejskich, w tym w Polsce, wciąż nie ma także odpowiedniej infrastruktury do ładowania tych pojazdów. Są za to wysokie ceny jakie trzeba za nie zapłacić. Pomimo to, komisja ENVI wprost określiła obowiązkowy pułap pojazdów o niskiej (poniżej 50g CO2/km) i zerowej emisji, tak by stanowiły 20% udziału sprzedaży producentów pojazdów w 2025 r. i 40% w 2030 r.

> - Jest to niezgodne z zasadą neutralności technologicznej – wskazuje Sigrid de Vries Sekretarz Generalna CLEPA – Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Części Motoryzacyjnych. - Producenci części motoryzacyjnych w pełni popierają cel ograniczenia emisji i są dumni, że dostarczają technologie do jego osiągnięcia. Jednak sektor wzywa do realistycznie ambitnych celów, aby jak najlepiej wspierać transformację, która jest niewątpliwie w toku – dodaje de Vries.

Zasada neutralności technologicznej oznacza, 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. Nie wpłynie na to ograniczenie się tylko do elektrycznych pojazdów.

Czarne chmury nad polskim przemysłem motoryzacyjnym?

Teoretycznie o spadek emisji CO2 zadbać mają producenci pojazdów, którzy za złamanie przepisów będą płacić od każdego pojazdu przekraczającego normy, oraz niedochowania określonej liczby pojazdów zero i niskoemisyjnych w sprzedaży. Jak jednak obawiają się firmy produkcyjne podzielą się oni obowiązkami z producentami części motoryzacyjnych, a kosztami oczywiście także z finalnymi odbiorcami. Nie koszty są jednak największą bolączką, a wizja zniszczenia pozycji jaką wypracował sobie na świecie europejski (i polski) przemysł motoryzacyjny.

> - W Polsce producenci części motoryzacyjnych skupieni są w dużej części wokół technologii silnika spalinowego. Ich kondycja ma znaczenie dla wielu powiązanych gałęzi a przez to gospodarki całego kraju. Wartość produkcji części motoryzacyjnych w Polsce wyniosła w 2017 r. ponad 80 miliardów złotych. Producenci części motoryzacyjnych w naszym kraju tworzą 140 tysięcy miejsc pracy i są silnie zaangażowani w tworzenie innowacji przeznaczając 5-10% obrotu na R&D. Stanowi to w sumie 4 miliardy złotych. Wszystko to powinno być wzięte pod uwagę w procesie tworzenia przepisów, które będą miały ogromny wpływ na dalsze funkcjonowanie przemysłu motoryzacyjnego. Dla wielu firm przepisy w omawianej obecnie treści oznaczać będą znaczne ograniczenie działalności co z kolei wpłynie na zatrudnienie i ogromne zmiany w motoryzacji, na które dodatkowo w niedługiej przyszłości nałożyć się mogą takie problemy jak np. Brexit czy wojny taryfowe - mówi Alfred Franke, Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.

Pocieszające jest to, iż głosowanie w komisji ENVI różni się od wcześniejszych głosów w innych komisji parlamentarnych, nie odzwierciedla zatem całego spektrum opinii w Parlamencie Europejskim.

> Mamy nadzieję, że członkowie Parlamentu Europejskiego osiągną bardziej zrównoważoną pozycję na sesji plenarnej. W celu zwrócenia uwagi na zagrożenia i obawy przemysłu motoryzacyjnego, przygotowany został specjalny list podpisany przez kilkudziesięciu zarządzających europejskimi firmami produkującymi części motoryzacyjne oraz stowarzyszeniami krajowymi zrzeszonymi w CLEPA. Zastał on przesłany ponad 700 eurodeputowanym - dodaje Franke.

Komisja Europejska zapoczątkowała proces wskazując swoje stanowisko. Parlament Europejski je tworzy. Równolegle pracują w tej sprawie rządy krajowe, których głos składa się na stanowisko Rady

Unii Europejskiej. Tutaj także pocieszającym jest, iż część państw w tym Polska zdaje sobie sprawę, iż kwestia obniżenia emisji CO2 to trudna sprawa, lecz pomimo istotnych celów środowiskowych uwzględnione i zabezpieczone powinny być także interesy przemysłu motoryzacyjnego a przez to milionów osób pracujących w nim w Europie.

Wyniki prac Parlamentu i Rady przed trialogiem poznamy jeszcze w październiku.

Źródło: