

Europejski Zielony Ład - co będzie oznaczał dla motoryzacji?

data aktualizacji: 2020.01.29



Koniec 2019 roku zbiegł się z powołaniem nowej Komisji Europejskiej, która zapowiedziała energiczną realizację jednego z najbardziej ambitnych przedsięwzięć w historii Unii. Europejski Zielony Ład (Green Deal), wyznacza niezwykle trudne cele dla wielu różnych sektorów. Jak w nowej rzeczywistości odnajdzie się motoryzacja?

Obserwując zmiany zachodzące w motoryzacji, możemy sobie wyobrazić zeroemisyjne samochody przyszłości, naszpikowane nowoczesnymi systemami bezpieczeństwa, w tym również pojazdy autonomiczne, a wszystkie wytwarzane i utylizowane zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Potrzeba wielkich nakładów

Warto przy tym powiedzieć, że olbrzymi udział w postępie technicznym i wdrażaniu coraz bezpieczniejszych i bardziej ekologicznych rozwiązań mają niezależni producenci części. Wiele rozwiązań stosowanych w samochodach, a kojarzonych z rozwojem samochodowych marek, to wynalazki opracowane przez niezależnych producentów części. Dość powiedzieć, że firmy te inwestują do 10% własnego przychodu w badania i rozwój.

Uzgodnione niedawno w Unii Europejskiej limity CO² dla samochodów są najbardziej ambitne na świecie, a ich pomysłodawcy spodziewają się, że przyniosą ogromny postęp na drodze do mobilności neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla. To jednak, co dla polityków, ekologów oraz opinii publicznej, coraz bardziej zaniepokojonej stanem klimatu, jest wspaniałą ideą, dla motoryzacji oznacza tytaniczną pracę do wykonania. Do tego wszystkiego okazuje się, że już niedługo polityka klimatyczna Komisji Europejskiej będzie jeszcze bardziej ambitna i nastąpi zapowiedziana rewizja rozporządzenia w sprawie norm emisji CO².

W Green Deal znalazł się zapis, że w 2021 roku, a więc dwa lata wcześniej niż

dotychczas planowano, Komisja Europejska dokona przeglądu standardów dotyczących emisji dwutlenku węgla przez pojazdy. Oczywiście może to być dobrą okazją do podsumowania postępów i zbadania, czy przemysł i społeczeństwo są na dobrej drodze, jednak Komisja powinna wystrzegać się ewentualnej debaty na temat zwiększenia już i tak bardzo surowych limitów i to wkrótce po ich ustaleniu. Należy skoncentrować się na umożliwieniu transformacji i realizacji właśnie wyznaczonych celów, nie zaś windować zamierzenia do nierealistycznego poziomu. Elektromobilność, która ma odegrać ważną rolę w dekarbonizacji nadal nie spełnia pokładanych oczekiwań. Aby sprostać europejskim wymogom, trzeba będzie jak najszybciej włączyć efekt skali, by zmniejszyć koszty produkcji, zbudować niezbędną infrastrukturę ładowania, zwiększyć udział źródeł odnawialnych w miksie energetycznym, itd. - mówi Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, Członek Zarządu CLEPA.

Delikatna równowaga zagrożona

Jak wyjaśnia Alfred Franke, w motoryzacji istnieje dodatkowy potencjał dekarbonizacji, który można wykorzystać bez zaostrzania celów w obecnym rozporządzeniu w sprawie CO². Producenci części i komponentów konsekwentnie opowiadają się za ułatwieniem wdrażania najbardziej wydajnych rozwiązań poprzez elastyczne zasady dotyczące ekoinnowacji oraz wspieranie badań i rozwoju poprzez ukierunkowane finansowanie.

W grudniu zeszłego roku Europejskie Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (CLEPA) świętowało 60 rocznicę powstania. Reprezentuje ono 3 000 firm, zapewniających rozwiązania w zakresie bezpiecznej, inteligentnej i zrównoważonej mobilności. Rocznicowe obchody stały się okazją do zaprezentowania najnowocześniejszych rozwiązań wypracowanych przez producentów części motoryzacyjnych, a także dyskusji nad przyszłością motoryzacji, czy szerzej - mobilności i wyzwaniem jakie nas czekają. Z pewnością i bez wprowadzania jeszcze surowszych regulacji prawnych, nasza branża dołoży swoją cegiełkę do osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 roku - dodaje Alfred Franke.

Zaostrzenie w krótkim czasie i tak już wyśrubowanych limitów, uznawanych przez wiele środowisk za niemożliwe do spełnienia, może mieć poważne konsekwencje. Polityka klimatyczna musi bowiem być ściśle powiązana ze spójną strategią przemysłową, aby zapewnić stabilność trzech filarów trójkąta zrównoważonego rozwoju - polityki środowiskowej, gospodarczej i społecznej. Oczywiście nie ma wątpliwości, że walka o klimat jest celem słusznym, jednak z drugiej strony nie można dopuścić do tego, by owa równowaga została zachwiana.

O nowych wyzwaniach w motoryzacji, nie tylko tych związanych z polityką klimatyczną można będzie się dowiedzieć podczas XV Kongresu Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego, który odbędzie się w dniach 20-21 kwietnia 2020 roku w Warszawie.

Źródło: