

Europejska gospodarka neutralna klimatycznie do 2050. Co oznacza to dla motoryzacji?

data aktualizacji: 2020.03.03



Czy europejska gospodarka może być neutralna klimatycznie do 2050? Komisja Europejska zakłada, że może, powinna i ... musi. Nie ma przebaczyć.

Oto stanowisko Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych

Z jednej strony należy cieszyć się i gratulować odważnej deklaracji, która będzie poparta pakietem zmian prawnych, ale i środków mających umożliwić zieloną transformację. Z drugiej, trzeba zadać sobie uczciwie pytanie czy faktycznie jest to możliwe i jakim kosztem. Europejski Zielony Ład dotyczy bowiem wszystkich sektorów gospodarki, w szczególności transportu, energii, rolnictwa i przemysłu.

Według danych Komisji Europejskiej na ten cel ma zostać przeznaczony na początek 7,5 miliarda euro, a docelowo 100 miliardów (Just Transition Fund). Polityka klimatyczna Europy ma ponadto mobilizować do dalszych inwestycji publicznych i prywatnych o wartości 1 biliona euro w ciągu 10 lat. Dużo? Dużo.

Europejski Zielony Ład jest naszą nową strategią na rzecz wzrostu – wzrostu, którego korzyści są większe niż koszty. Europejski Zielony Ład pokazuje, jak zmienić nasz styl życia i pracy, sposób produkcji i konsumpcji, tak abyśmy żyli zdrowiej, a nasze przedsiębiorstwa były innowacyjne(...). Jeżeli pokażemy reszcie świata, w jaki sposób osiągnąć zrównoważoną i konkurencyjną gospodarkę, możemy przekonać inne państwa do działania razem z nami - powiedziała Przewodnicząca Komisji Europejskiej Ursula von der Leyen.

Zerknijmy jednak na koszty. Według Polityki Energetycznej Polski do 2040 r. opracowanej pod koniec zeszłego roku przez ówczesne Ministerstwo Energii, sama transformacja elektroenergetyczna Polski wynieść może 140 mld euro, a padały także znacznie większe kwoty. I mówimy tu tylko o sektorze energetycznym i to tylko w Polsce.

Zielona motoryzacja - koniecznie elektryczna?

W Green Deal znalazł się zapis, że w 2021 roku, a więc dwa lata wcześniej niż dotychczas planowano, Komisja Europejska dokona przeglądu dopiero co uzgodnionych i ambitnych standardów dotyczących emisji dwutlenku węgla przez pojazdy. Co oznacza to dla motoryzacji?

Oczywiście może to być dobrą okazją do podsumowania postępów i zbadania, czy przemysł i społeczeństwo są na dobrej drodze do dekarbonizacji transportu, 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 - mówi Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.

Jak wskazują eksperci 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, ekoinnowacji oraz wspieraniem badań i rozwoju poprzez ukierunkowane finansowanie.

Walcząc o neutralność klimatyczną musimy zachować też neutralność technologiczną. Europejski legislator nie powinien narzucać jakimi drogami powinniśmy dochodzić do wyznaczonych celów czy też zakazywać określonego rodzaju technologii, które mają potencjał w dekarbonizacji. Z pewnością i bez wprowadzania jeszcze surowszych regulacji prawnych, nasza branża dołoży swoją cegiełkę do osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 roku - dodaje Franke.

Zrównoważony rozwój, o którym dużo się mówi powinien w motoryzacji przełożyć się na przykład na większy nacisk na regenerację części. Obecnie regeneracja części w Polsce, delikatnie mówiąc, kuleje. Pomimo tego, że na terenie naszego kraju działa wiele firm zajmujących się profesjonalną regeneracją części, firmy te są zmuszone sprowadzać rdzenie w znacznej mierze zza granicy, zamiast wykorzystywać potencjał znajdujący się w Polsce i zalegający na szrotach i złomowiskach. Mówiąc o rdzeniach mamy tu na myśli części, które można by zregenerować przywracając im pierwotne właściwości.

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

Źródło: