

Nowe limity emisji. Za 14 lat koniec produkcji silników spalinowych?

data aktualizacji: 2021.07.12



Komisja Europejska ogłosi 14 lipca nowe limity emisji CO₂ dla pojazdów. Według kularowych plotek rozważany jest radykalny scenariusz przewidujący redukcję o 60% dla nowych samochodów do 2030 roku i o 100% do 2035. - *Byłby to wyrok śmierci wydany na silniki spalinowe, a koszty społeczne tej decyzji będą gigantyczne* - ostrzega Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).

Nowe limity są elementem pakietu „Fit for 55”, (Dopasuj się do 55), który z kolei stanowi integralną część polityki Europejskiego Zielonego Ładu. Obserwatorzy dostrzegają polityczną wolę decydentów przyspieszenia zmian w kierunku osiągnięcia zeroemisyjnej mobilności, co de facto oznacza całkowite przestawienie europejskiego przemysłu motoryzacyjnego na produkcję samochodów elektrycznych.

Przemysł nie jest gotowy

Jak to wszystko ma się odbyć, jakie będą konsekwencje gospodarcze i społeczne takiej decyzji – oto pytania, na które nikt jeszcze nie udzielił odpowiedzi. Z całą pewnością wiadomo, że byłoby to prawdziwe trzęsienie ziemi, a straty choć trudne do oszacowania, będą z pewnością olbrzymie. Przekształcenie przemysłu w całości na tory elektromobilności kosztować będzie kolosalne pieniądze, jakimi przedsiębiorstwa nie dysponują. A im mniej czasu dostaną na przeprowadzenie takiej transformacji, tym koszty będą wyższe.

- Wprowadzenie w życie najbardziej radykalnego z rozpatrywanych scenariuszy byłoby prawdziwą katastrofą dla całego europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, w tym

również polskich fabryk. W Polsce produkowane są zarówno kompletne jednostki napędowe, ale również szereg komponentów: tłoki, tuleje cylindrowe, zawory, panewki itd. Cała ta produkcja, która ma często kilkudziesięcioletnie tradycje i reprezentuje najwyższy światowy poziom, musiałaby ulec likwidacji. Przekształcenie zakładów w tak krótkim czasie na produkcję związaną z technologią elektromobilności jest zwyczajnie niemożliwe. Trzeba więc powiedzieć jasno: ludzie stracą pracę i to zarówno ci, którzy pracowali bezpośrednio przy produkcji, jak również pracownicy firm działających w gospodarczym ekosystemie, który stworzył się wokół zakładów produkcyjnych – tłumaczy Tomasz Bęben, dyrektor zarządzający SDCM.

Europejski Instytut Związków Zawodowych ETUI podaje dane, które pokazują możliwe konsekwencje zaostrzenia norm w najostrzejszym wariantcie. Transformacja energetyczna i całkowite odejście od węgla, które uznawane jest za krok niezbędny, ale bardzo kosztowny, dotknie 0,015% miejsc pracy w Europie. Tymczasem branża motoryzacyjna zatrudnia aż 6% europejskich pracowników. Spośród 3,9 mln osób zatrudnionych w sektorze motoryzacyjnym blisko milion pracuje przy produkcji związanej z konwencjonalnymi układami napędowymi. Ludzie ci będą musieli się przekwalifikować, uzyskać zupełnie nowe umiejętności, co wymaga nie tylko znacznych nakładów finansowych, ale i czasu.

Infrastruktura dopiero w planach

Kolejną sprawą, która wymaga rozwiązania jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury niezbędnej do ładowania milionów samochodów elektrycznych. Jej budowa będzie kosztowała gigantyczne pieniądze, bo to kwestia nie tylko otwarcia wystarczającej liczby stacji ładowania, ale również konieczność modernizacji linii przesyłowych, które muszą udźwignąć znacznie większe obciążenia. Należy pamiętać, że niektóre kraje UE, w tym Polska, już teraz mają problemy z przestarzałymi i niedoinwestowanymi sieciami energetycznymi.

- Nasza energetyka wciąż oparta jest głównie na węglu, a zwiększanie udziału odnawialnych źródeł energii w naszym miksie energetycznym zachodzi bardzo powoli. Sens ekologiczny tak szybkiego przejścia na elektromobilność stoi więc pod wielkim znakiem zapytania – wyjaśnia Tomasz Bęben.

Komunikacyjnie wykluczeni

Następną ważną kwestią, której - jak się wydaje - nie bierze pod uwagę Komisja Europejska, jest siła nabywcza społeczeństw poszczególnych państw członkowskich. O ile można sobie wyobrazić szybkie upowszechnienie elektromobilności w najzamożniejszych krajach, o tyle w tych, które są na dorobku jest to zupełnie nierealne.

- W Polsce większość użytkowników kupuje samochody używane, bo nie stać ich na ich zakup nowego pojazdu. Tym bardziej niedostępne będą dla nich samochody elektryczne, które są dużo droższe niż auta z napędem konwencjonalnym. Mobilność znacznej części społeczeństwa może zatem zostać ograniczona, zwłaszcza w regionach gdzie komunikacja publiczna niemal zanikła. Przemysł motoryzacyjny i koncerny paliwowe od lat przygotowują się do przejścia na paliwa niskoemisyjne. Transformacja sektora transportu jest koniecznością, jednak to bardzo złożony proces. Bardzo ważne jest, by wdrażanie Zielonego Ładu nie odbyło się kosztem najuboższych, czy też nie skutkowało ograniczeniem poziomu bezpieczeństwa energetycznego – mówi Leszek Wiwala, Prezes-Dyrektor Generalny Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN).

Europejskie Stowarzyszenie Producentów Części CLEPA, którego członkiem jest SDCM wskazuje, że do realizacji planów zmniejszenia emisji CO₂ w motoryzacji można dochodzić różnymi drogami, wykorzystując również istniejący potencjał technologii konwencjonalnego napędu. Przykładem mogą być choćby hybrydy plug-in, które oferują coraz większy zasięg na zasilaniu elektrycznym i w dużej mierze zapewniają funkcjonalność samochodów elektrycznych, a jednocześnie zapewniają większą elastyczność podczas dalszych podróży. Samochody te mogłyby odegrać ważną rolę na etapie przejściowym na drodze do osiągnięcia zerowej emisyjności w transporcie samochodowym.

na podstawie: SDCM

Źródło: