

Zakaz silników spalinowych od 2035 roku nierealny

9 października 2024

Zakaz stosowania silników spalinowych po 2035 roku wymaga rewizji – podkreślają posłowie do Parlamentu Europejskiego z Koalicji Obywatelskiej. Ich zdaniem przegląd przepisów powinien się odbyć wcześniej niż w 2026 roku, bo perspektywa zmian już dziś mocno uderza w europejski przemysł motoryzacyjny. UE traci tym samym konkurencyjność, przede wszystkim na rzecz Chin.

„Perspektywa zatrzymania produkcji samochodów spalinowych w 2035 roku jest kompletnie nierealna, jest sprzeczna z oczekiwaniem obywateli, ale także zabiłaby europejski przemysł motoryzacyjny, bo nie mamy alternatywnej produkcji, ale samochodami chcemy jeździć” – mówi agencji Newseria Andrzej Halicki, poseł do Parlamentu Europejskiego z Platformy Obywatelskiej.

We wtorek 8 października z inicjatywy polskiej delegacji w Parlamencie Europejskim odbyła się debata na temat sytuacji w europejskim sektorze motoryzacyjnym. Zdaniem przedstawicieli KO narastający kryzys zagraża 14 mln miejsc pracy w Europie, w tym prawie 200 tys. w Polsce składających się na 8 proc. krajowego PKB.

„Poprzedni układ rządów, ale także Komisja Europejska narzuciły bardzo ostry harmonogram wprowadzania różnego rodzaju ograniczeń, a docelowo rynek aut elektrycznych miał zdominować europejską motoryzację. Dzieje się dokładnie odwrotnie: liczba produkowanych aut elektrycznych spada, dostępność również jest ograniczona, bo nie mamy sieci ładowania, to wymaga ogromnych nakładów i nic nie wskazuje na to, żeby w jakikolwiek sposób, nawet minimalny, te cele wyeliminowania z rynku aut spalinowych mogły być zrealizowane”

– podkreśla Andrzej Halicki. „Żądamy rewizji. Jako polska delegacja wnieśliśmy o debatę w tej sprawie, ale także chcemy dokumentów, które w ślad za analizą i faktycznymi danymi będziemy podejmować tutaj w Parlamencie, by zrewidować ten cały kalendarz, a w zasadzie zawiesić jego wykonanie”.

„Kluczowe jest to, czego oczekują obywatele, mieszkańcy Unii Europejskiej, a oczekują aut funkcjonalnych, tanich, z odpowiednią infrastrukturą, czy to ze stacjami paliw, czy to z ładowarkami do doładowań. W Polsce nie mamy infrastruktury, która wychodzi naprzeciw oczekiwaniom i potrzebom, tych miejsc do ładowania pojazdów elektrycznych, w tym szybkich ładowarek, jest niezwykle mało, co też ma swoje przełożenie na atrakcyjność oferty i popyt. Dodatkowym argumentem jest cena elektryków, które są zbyt drogie, Polaków w większości nie stać na auta elektryczne” – dodaje Marta Wcisło, posłanka do Parlamentu Europejskiego.

Zgodnie z planem rewizja przyjętych w ubiegłym roku przepisów powinna nastąpić w 2026 roku. Według europosłów potrzebna jest jednak znacznie szybciej, a Zielony Ład musi zostać uzupełniony o Ład Przemysłowy, bo już dziś sektor odczuwa negatywne skutki zapowiadanych zmian.

„Wyhamowuje możliwość sprzedaży silników, które są stosowane do samochodów z napędem benzynowym czy diesel. Skutkuje to też wyprowadzaniem niektórych podmiotów z Polski czy szukaniem tańszej siły roboczej i posadowieniem fabryk gdzieś poza Europą. Nie na tym powinna polegać ochrona europejskich przedsiębiorców i miejsc pracy, stąd uważamy, że pewne przepisy, dyrektywy, które zostały przyjęte, należy otworzyć i jeszcze raz nad nimi pracować” – ocenia Elżbieta Łukacijewska, posłanka do PE.

„To jest problem całej UE, nie tylko Volkswagena w Niemczech, który ma zamiar zredukować o blisko 30 tys. liczbę pracowników, o jedną czwartą. Ten problem dotyka każdego kraju, również Polski. Volvo przenosi się do Turcji, Scania do

Serbii” – mówi Dariusz Joński, europoseł z PO. Jak podkreśla, te regulacje powodują utratę konkurencyjności europejskiego przemysłu. Szczególnie na tle producentów z Chin, którzy coraz mocniej wchodzi na unijne rynki. „Europa trochę przespała ten czas, kiedy Amerykanie inwestowali m.in. w Teslę, w nowoczesne technologie, Chińczycy ściągali wzorce m.in. z Europy i też zaczęli produkować swoje nowoczesne samochody oraz sprzedawać je taniej” – zauważa Dariusz Joński.

„Konkurencja Chin nie tylko jest wyzwaniem, ale jest też w dużej mierze zagrożeniem dla rynku europejskiego i to w wielu dziedzinach, zarówno w dziedzinie elektromobilności, jak i w każdej innej. Europa dzisiaj postawiła w dużej mierze na rozwiązania proekologiczne, na dochodzenie do celów energetycznych, a to wszystko powoduje obniżenie konkurencyjności. Niezwykle ważna jest ekologia, jestem absolutnie za, natomiast produkty europejskie muszą dzisiaj konkurować z produktami spoza Unii Europejskiej, gdzie nie ma takich obwarowań” – dodaje Marta Wcisło.

„Musimy chronić europejskie i polskie miejsca pracy, nie możemy pozwolić, aby i pieniądze, i miejsca pracy, a i wpływy do polskiego i europejskiego budżetu nam uciekały z powodu niezdrowej konkurencji, ale także z powodu nadmiernej biurokratyzacji i nadmiernej chęci dbania o środowisko, nie patrząc na możliwości i tempo dostosowania przemysłu, nie tylko motoryzacyjnego, do potrzebnych zmian i wysokich celów” – mówi Elżbieta Łukacijewska.

Zdaniem europosłów PO europejski przemysł motoryzacyjny może być jeszcze kołem napędowym unijnej gospodarki. Firmy z sektora oczekują odpowiedzialnego podejścia ze strony instytucji unijnych i więcej czasu na dostosowanie się do zmian. „U wielu europosłów, którzy jeszcze w tamtej kadencji mówili, żeby szybko, jak najwięcej ograniczać, dzisiaj nastąpiła refleksja i próba otwarcia pewnych, wydawałoby się, już zamkniętych propozycji, aby wydłużyć czas i być może zmienić, spłycić wprowadzane normy, na przykład 50-proc.

redukcji emisji CO₂ dla nowych samochodów i lekkich pojazdów. To komunikują firmy i cieszą się, że następuje zrozumienie, otrzeźwienie, że to wszystko jest ważne, potrzebne, ale powinno też chronić Europę, europejskiego podatnika, europejskie miejsca pracy” – mówi posłanka do Parlamentu Europejskiego.

Źródło: Newseria.pl