

List otwarty PSNM

**Odejście od silnika spalinowego
w 2035 r. to nie zagrożenie, tylko
szansa na utrzymanie wiodącej
pozycji europejskiego przemysłu
motoryzacyjnego**

List otwarty PSNM

Odejście od silnika spalinowego w 2035 r. to nie zagrożenie, tylko szansa na utrzymanie wiodącej pozycji europejskiego przemysłu motoryzacyjnego

Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM), największa w Polsce i regionie CEE organizacja branżowa kreująca rynek zrównoważonego transportu, zrzeszająca ponad 250 podmiotów zatrudniających łącznie ok. 500 tys. osób oraz generujących 16% polskiego PKB, zwraca się z pilnym apelem do wszystkich, nowo wybranych przedstawicieli Parlamentu Europejskiego o utrzymanie w mocy zakończenia sprzedaży nowych samochodów spalinowych w Unii Europejskiej. Sygnalizowane przez niektórych europarlamentarzystów chęci odejścia od ograniczenia emisji CO₂ nowych samochodów osobowych i dostawczych o 100% mogą w praktyce zaszkodzić polskiej i unijnej gospodarce oraz uniemożliwić realizację celu osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r.

Po wyborach do Parlamentu Europejskiego dotychczasowy zakres unijnego wsparcia dla sektora zeroemisyjnego transportu częściowo stanął pod znakiem zapytania. Pozycja przeciwników „Zielonego Ładu” i odejścia od paliw kopalnych, opowiadających się za kontynuacją opierania europejskiej gospodarki na imporcie surowców krytycznych z innych państw i regionów świata, uległa znacznemu wzmocnieniu. W związku z zapowiedziami niektórych, nowo wybranych europarlamentarzystów reprezentujących frakcje pierwotnie wspierające ograniczenie rejestracji pojazdów ICE w połowie przyszłej dekady, istnieje ryzyko złagodzenia lub przesunięcia w czasie obowiązujących celów emisyjnych wyrażonych w obecnie obowiązującym, znowelizowanym w 2023 r., Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 określającym normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i lekkich użytkowych. W aktualnym brzmieniu, zakłada ono ograniczenie emisji CO₂ takich pojazdów o 100% do 2035 r. W konsekwencji już za 11 lat w Unii Europejskiej bez sankcji i opłat dla producentów motoryzacyjnych będą mogły być sprzedawane wyłącznie nowe samochody zeroemisyjne, co znacząco przybliży Europę do osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 r. **Ewentualna realizacja zapowiedzi niektórych europarlamentarzystów, podyktowana doraźnymi, iluzorycznymi korzyściami (w szczególności politycznymi) oraz zmiana przyjętego wiele lat temu i – dotychczas konsekwentnie – kontynuowanego kursu w kierunku zeroemisyjnym przyniesie poważne, długoterminowo negatywne skutki.**

W sytuacji, gdy emisje z sektora transportu drogowego stale rosną, a samochody osobowe i dostawcze generują 19% CO₂ w Unii Europejskiej, realizacja planów łagodzenia wygaszania napędów spalinowych uniemożliwi terminowe osiągnięcie przez Unię Europejską neutralności klimatycznej zgodnie z postanowieniami „Europejskiego Zielonego Ładu”, które nawet obecnie stoją pod znakiem zapytania.

Europa nie może sobie pozwolić na zmianę aktualnych planów przede wszystkim ze względów gospodarczych. Rezygnacja z zakończenia sprzedaży samochodów spalinowych zaprzępaści dotychczasowe, liczone w miliardach euro inwestycje, poczynione przez sektor prywatny i publiczny w celu dekarbonizacji transportu. Jednocześnie doprowadzi do weryfikacji planów inwestycyjnych na kolejne lata. Na podstawie danych T&E, zapowiedziane przez koncerny motoryzacyjne, związane z e-mobility środki finansowe, które mają trafić do Europy wynoszą aż 70 mld EUR. Aby znaleźć punkt odniesienia - to prawie 40% budżetu UE zaplanowanego na 2024 r. I – co bardzo ważne – istotną część tych inwestycji planują zrealizować podmioty spoza naszego kontynentu. Kluczowym czynnikiem warunkującym napływ tych środków jest dotychczasowa polityka UE, nastawiona na intensywne wsparcie rozwoju zeroemisyjnego transportu. Kolejna nowelizacja rozporządzenia emisyjnego zapewni niektórym, europejskim OEM, które dziś w segmencie elektromobilności pozostają w tyle za chińską i amerykańską konkurencją, jedynie tymczasowe korzyści. Natomiast długoterminowo, narazi cały przemysł motoryzacyjny Unii Europejskiej (i w konsekwencji unijną gospodarkę) na zdecydowany spadek konkurencyjności w kontekście stałego zwiększania potencjału producentów z innych regionów świata.

Jeżeli odejście od samochodów spalinowych zostanie anulowane lub odsunięte w czasie, to w okresie, gdy pozostałe państwa i regiony będą nadal zwiększać potencjał produkcyjny i technologiczny w dziedzinie napędów elektrycznych, dystans dzielący europejskich OEM do światowych liderów jeszcze bardziej się powiększy. Nie ulega bowiem wątpliwości, że Europa prędzej czy później musi odejść od silnika spalinowego, zarówno ze względów klimatycznych, gospodarczych, jak i przyczyn związanych z bezpieczeństwem strategicznym. W kolejnej dekadzie, gdy potrzeba odejścia od importowanych surowców kopalnych stanie się jeszcze bardziej nagląca niż obecnie, będzie już zdecydowanie za późno na powtórny próbę nawiązania rywalizacji w dziedzinie elektromobilności z Chinami czy Stanami Zjednoczonymi. Może to oznaczać koniec europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, który postawi na tymczasową „wygodę” zamiast na zmiany i innowacje.

Ponadto, ewentualna, kolejna nowelizacja rozporządzenia 2019/631 będzie stanowić wyraz skrajnie niekonsekwentnego stanowienia prawa, powodując w branży motoryzacyjnej niepewność oraz osłabiając tempo rozwoju przystępnych cenowo pojazdów zeroemisyjnych, innowacyjnych technologii bateryjnych oraz rozbudowy infrastruktury ładowania. Podobnie niekorzystny sygnał zostanie wysłany do konsumentów i nabywców instytucjonalnych, osłabiając ich zaangażowanie i udział w transformacji napędowej.

Zmiana dotychczasowego kursu pozostawi w szczególnie niekorzystnej sytuacji te podmioty, regiony i państwa, które – opierając się na obowiązujących regulacjach, coraz ambitniejszych celach i stanowczych zapewnieniach płynących ze strony decydentów Unii Europejskiej – postanowiły zaryzykować i zaangażowały znaczące środki finansowe w transformację w kierunku zeroemisyjnym. Jednocześnie nagły odwrót od obecnych celów emisyjnych poskutkuje chaosem legislacyjnym w państwach członkowskich, zarówno na poziomie centralnym, jak i lokalnym z uwagi na dotychczasowe, najczęściej skuteczne, wysiłki przystosowania krajowego prawodawstwa do kierunków wyznaczonych przez Unię Europejską. Przejawiały się one w uchwalaniu licznych aktów legislacyjnych zmierzających do dekarbonizacji transportu: od krajowych zakazów sprzedaży samochodów spalinowych, poprzez opłaty emisyjne, po strefy czystego transportu.

Biorąc pod uwagę powyższe, wyrażając głos polskich i europejskich partnerów PSNM, w tym innych organizacji branżowych zrzeszonych w AVERE, wzywamy wszystkich, nowo wybranych przedstawicieli państw członkowskich w Parlamencie Europejskim do działania na rzecz utrzymania obowiązujących przepisów dotyczących zakończenia sprzedaży samochodów spalinowych w Unii Europejskiej od 2035 r. Podjęcie strategicznych decyzji w tym zakresie powinno opierać się przede wszystkim na pogłębionej analizie długoterminowych korzyści, a nie być motywowane – jak obecnie – doraźnymi czynnikami natury politycznej.



Aleksander Rajch
Członek Zarządu
PSNM

PSNM Open Letter

Phasing out the combustion engine in 2035 is not a threat, but a significant opportunity to sustain the European leadership on the automotive market

PSNM Open Letter

Phasing out the combustion engine in 2035 is not a threat, but a significant opportunity to sustain the European leadership on the automotive market

The New Mobility Association (PSNM) turns to the newly elected and re-elected representatives of the European Parliament with an appeal to uphold the 2035 ICE vehicles phase-out in the European Union. Our request is triggered by public utterances from some MEP's regarding their intention to limit the CO₂ reduction targets for passenger and light delivery vehicles from 100% in 2035, which may severely hinder the EU economic development and impede the 2050 climate neutrality target. We raise this voice of concern as the largest industry organization in Poland and the CEE to drive the sustainable transport market with over 250 members who provide over 500,000 jobs and generate 16% of the Polish GDP.

After the 2024 elections to the European Parliament the scope of EU support of the zero-emission transport sector appears to waver to some extent. The position of the opponents of the Green Deal and abandoning fossil fuels, who support the imports of resources and critical raw material from other markets outside of the EU has recently grown stronger. There is a risk that the support for the newest iteration of the Regulation of the European Parliament and Council (UE) 2019/631 concerning the CO₂ emission standards for passenger and light-duty vehicles will be reduced. This can be detected in the comments made by newly elected and re-elected MEP's who were initially supportive of the Regulation but now make signals of a change in the course of their policies. In its current form, the Regulation limits the CO₂ emission for its defined scope of vehicles by 100% in 2035. Consequently, in 11 years automotive producers will be bound to sell only zero emission vehicles on EU Member States' markets if they do not wish to pay fines and undergo sanctions. This will bring the EU closer to the 2050 climate neutrality target.

The potential development of the intentions communicated by some MEP's which are based on shortsighted, illusionary benefits (most often purely political), will cause a fracture in the lasting course and resolve of the EU to pursue climate neutrality. It will also cause a long-term and negative impact.

Today, when the CO₂ emissions from transport are on the rise and passenger and commercial vehicles generate 19% of the overall EU CO₂ emissions, any form of limiting the ICE phase-out will delay the already difficult climate targets set by the European Green Deal. **Europe cannot allow this also because of economic reasons. Changing the will to stop ICE vehicle sales in the European Union will also be a waste of investments valued at billions of EURO, made by both the private and public sector with the goal of decarbonizing transport.** It will also affect the investment planned for the coming decades. According to data published by Transport&Environment, the investments related to e-mobility planned by automotive OEM's which are planned for Europe are valued at EUR 70 billion. To provide a context, this represents 40% of the EU budget planned for 2024. Moreover, a significant part of those investments is to be implemented by stakeholders from outside the EU. The key driver for those plans is tied to the strong EU resolve maintained for decades to intensively develop zero emission transport. A review of the CO₂ standards Regulation in favor of lowering the 100% 2035 target will provide only short-term and insignificant benefits for the EU OEM's, who are already behind their Chinese and US counterparts in terms of electromobility. In the longer perspective such a change will hurt the EU automotive industry (and its economy) by decreasing its competitiveness in the context of all other global regions driving a robust e-mobility production ecosystem.

If the pursuit of a 2035 ICE-ban is delayed or repealed then the distance between the EU OEM's lagging behind and the global frontrunners of e-mobility from other regions will grow. This is because other global markets will keep on developing the manufacturing and technological potential of electric powertrains. Furthermore, electrifying road transport is inevitable for Europe because of environmental and economic reasons, but also because of strategic security. When the need to increase self-dependance in terms of imported resources and raw materials becomes even more urgent in the coming decades, it will be too late to reattempt and regain a competitive position in electromobility with China, the US and perhaps other emerging global markets. This may become the end of the European automotive sector, which would have chosen a short-lived comfort in place of positive change and innovation.

In addition to all this, a new amendment of the Regulation 2019/631 will constitute an example of bad legislation, causing uncertainty for the automotive industry, thwarting the dynamic of the development of increasingly affordable EV's, innovative li-ion battery technologies, as well as charging infrastructure. A similarly negative signal will be sent to the private and institutional consumers, weakening their involvement and energy in contributing to the drivetrain transformation.

A change of the current decarbonization course will strongly affect those stakeholders, regions and states – who chose to risk and engage substantive means to transform their markets towards zero emission technologies, under the conviction that this is a solid and confirmed strategy of the EU leadership. A sudden shift away from the current climate EU legislation will also cause a chaos in the Member State's regulatory processes both on the national and local level, due to efficient and quickened efforts related to the implementation of EU law and policy. This is discernible in various instances in the form of local ICE sales bans, emission taxes or zero emission zones.

In view of the above, we express the voice of our Polish and European partners, as well as other stakeholders within AVERE, when we appeal to the newly incumbent Members of the European Parliament to actively uphold the binding provisions related to the 100% phasing out of ICE vehicles in the European Union in 2035. Any strategic decisions in this matter should be based on an extensive and in-depth analysis of long-terms benefits, and not at all motivated – as seems to be the case in some instances – by purely political factors.



Aleksander Rajch

Board Member
PSNM

psnm NEW
MOBILITY
ASSOCIATION

psnm.org