



Stanowisko IZG i FPPE
w sprawie Strategicznego Dialogu
o przyszłości europejskiego
przemysłu motoryzacyjnego,
jako integralnej części
Kompasu Konkurencyjności
Unii Europejskiej

Instytut Zielonej Gospodarki i Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych popierają działania Komisji Europejskiej na rzecz wzmocnienia konkurencyjności europejskiej gospodarki, szczególnie w sektorze motoryzacyjnym. Transformacja transportu powinna być realizowana w sposób wspierający europejski przemysł, chroniący miejsca pracy i zapewniający ambitne, ale realistyczne cele klimatyczne. Oznacza to konieczność zapewnienia stabilnych ram regulacyjnych i finansowych dla sektora, umożliwiających rozwój technologii zeroemisyjnych oraz ich wdrażanie na szeroką skalę.

Utrzymanie standardów emisji CO₂ do 2035 roku jest kluczowe dla przewidywalności regulacyjnej i stabilności inwestycyjnej sektora motoryzacyjnego. Regulacje te stanowią fundament polityki klimatycznej UE oraz pozwalają na długoterminowe planowanie inwestycji przez przemysł motoryzacyjny. Jednocześnie proponujemy czasowe zawieszenie egzekucji kar za przekroczenie limitów emisji CO₂ (na okres maksymalnie 2 lat), pod warunkiem przeznaczenia równowartości tych kwot na inwestycje w elektryfikację i inne technologie definiowane jako zeroemisyjne w świetle obecnego prawa w Europie.

Zawieszenie egzekucji kar nie obejmowałoby poolingu, który powinien być precyzyjnie określony i oparty na mierzalnych zobowiązaniach producentów. Docelowo mechanizm ten powinien dotyczyć wyłącznie samochodów produkowanych w Europie. Jego wdrożenie mogłoby nastąpić w ramach przeglądu rozporządzenia zaplanowanego na 2027 rok.

Elektryfikacja flot służbowych jest prawdopodobnie najważniejszym krokiem, który pomoże spełnić nam cel klimatyczny 2035. Mission letter nowego komisarza ds. zrównoważonego transportu i turystyki, Apostolosa Tzitzikostasa, zakłada początek prac nad regulacją dotyczącą czystych flot korporacyjnych. To istotne, ponieważ około 60% nowych samochodów w UE to pojazdy firmowe, obecnie zdominowane są przez ciężkie, wysokoemisyjne i paliwochłonne auta. Kompas Konkurencyjności podtrzymuje chęć działania na rzecz obcinania emisji flot firmowych i zapowiada że prowadzony już dialog strategiczny z sektorem motoryzacyjnym prowadzi do wypracowania kluczowych założeń czystych flot firmowych.

Zapisy obecne w unijnym Kompasie Konkurencyjności zachęcają państwa członkowskie do dostosowania ich krajowych systemów podatkowych do stymulowania rozwoju czystych technologii, co budzi nasze obawy. Uważamy, że **konieczne są zachęty fiskalne i inne mechanizmy wsparcia, ujednoczone na poziomie europejskim, które uczynią elektryczne pojazdy flotowe bardziej konkurencyjnymi wobec spalinowych odpowiedników.** W przeciwnym wypadku istnieje realne zagrożenie powstania Europy "wielu prędkości" (firmy mogłyby realizować cele w państwach o bardziej sprzyjających systemach, ignorując rynki w innych państwach).

Kompas Konkurencyjności właściwie identyfikuje kluczowe bariery, jednak jego największym mankamentem jest brak decyzji o szybkim uruchomieniu funduszu wspierającego konkurencyjność przemysłu. Fundusz ten powinien być finansowany spoza budżetu UE, obejmować zarówno inwestycje, jak i koszty operacyjne, oraz wspierać kraje z istniejącym przemysłem, w tym Polskę. Należy zapewnić, że środki te będą kierowane na rozwój strategicznych gałęzi przemysłu, takich jak produkcja baterii i rozwój nowoczesnych linii montażowych dla pojazdów elektrycznych. Affordable Energy Plan, zawarty w Kompasie Konkurencyjności, skupia się na stronie popytowej energii, zaniedbując stronę podażową, co nie rozwiązuje problemu wysokich cen energii w UE.

Transformacja przemysłowa wymaga także wspólnej mapy dekarbonizacji, co powinien zapewnić Clean Industrial Deal, promujący technologie czystej energii oraz gospodarkę o obiegu zamkniętym. W ramach tego programu kluczowe będzie wsparcie dla sektorów energochłonnych, takich jak przetwórstwo metali, hutnictwo, które muszą dostosować swoje procesy do niskoemisyjnych standardów. Jednocześnie, aby przyciągnąć inwestycje, konieczne są reformy systemu zezwoleń oraz ochrona strategicznych sektorów poprzez preferencje europejskie w zamówieniach publicznych, co może poprawić pozycję europejskich producentów w stosunku do konkurencji spoza UE.

Europejskie firmy również muszą jednak ponosić odpowiedzialność za swoją konkurencyjność. Nie można oczekiwać publicznego wsparcia dla firm, które jednocześnie osłabiają europejski rynek poprzez współpracę z konkurentami z Chin i USA. Konieczne jest wprowadzenie mechanizmów zapewniających, że publiczne środki trafiają do przedsiębiorstw, które inwestują w Europie i wspierają rozwój lokalnych łańcuchów dostaw.

Polska, jako lider w sektorze produkcji baterii i recyklingu, powinna aktywnie wspierać kierunki transformacji, dążąc do utrzymania swojej pozycji w ramach europejskiej gospodarki. Konieczne jest dalsze inwestowanie w infrastrukturę i badania nad nowoczesnymi metodami produkcji i recyklingu baterii, które mogą stanowić kluczowy element zrównoważonego łańcucha wartości. Transformacja ta musi opierać się na skutecznych działaniach wspierających konkurencyjność, a nie jedynie na kolejnych regulacjach i strategiach bez pokrycia w rzeczywistości.