

III

(Akty przygotowawcze)

EUROPEJSKI KOMITET EKONOMICZNO-SPOŁECZNY

566. SESJA PLENARNA EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO –
INTERACTIO, 19.1.2022–20.1.2022

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii”

[COM(2021) 556 final – 2021/0197(COD)]

(2022/C 194/11)

Sprawozdawca: **Dirk BERGRATH**Współsprawozdawca: **Bruno CHOIX**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 13.9.2021 Rada, 20.9.2021
Podstawa prawna	Art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji
Data przyjęcia przez sekcję	13.12.2021
Data przyjęcia na sesji plenarnej	19.1.2022
Sesja plenarna nr	566
Wynik głosowania	
(za/przeciw/wstrzymało się)	237/1/6

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES ponownie wyraża poparcie dla celu Europejskiego Zielonego Ładu, aby do 2050 r. Europa stała się pierwszym kontynentem neutralnym dla klimatu. Ponadto EKES podkreśla znaczenie unijnej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, w ramach której wyznaczono kilka celów pośrednich na drodze do osiągnięcia ambitnego celu dostosowania transportu do neutralnej dla klimatu Europy w 2050 r., postulując zintegrowane podejście systemowe⁽¹⁾.

1.2. EKES podziela pogląd że nowo rejestrowane w Unii Europejskiej samochody osobowe i dostawcze powinny umożliwić osiągnięcie do 2035 r. 100 % redukcji emisji dla unijnego parku pojazdów. EKES popiera zaproponowany docelowy poziom redukcji emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów w odniesieniu do nowych samochodów osobowych o 55 % (w porównaniu do celu na 2021 r.) i zasadniczo popiera także docelowy poziom redukcji o 50 % w odniesieniu do lekkich pojazdów użytkowych od roku 2030.

⁽¹⁾ Dz.U. C 286 z 16.7.2021, s. 158.

1.3. EKES podkreśla, że limity dotyczące parku pojazdów stanowią potężny i skuteczny bodziec do zmiany technologicznej w sektorze. Zgodnie ze swoją wcześniejszą opinią⁽²⁾ EKES zauważa, że podejście nastawione na emisję spalin z rury wydechowej, pomimo wszystkich jego zalet, należy uzupełnić innymi instrumentami polityki. Pakiet „Gotowi na 55” musi uwzględniać podejście oparte na całym cyklu życia oraz unikać elektryfikacji transportu drogowego prowadzącej do przesunięcia emisji na wcześniejsze etapy łańcucha wartości.

1.4. EKES stanowczo potwierdza, że indywidualna mobilność musi pozostać dostępna i przystępna cenowo dla wszystkich, w szczególności dla osób dojeżdżających do pracy, które nie mają dostępu do wysokiej jakości transportu publicznego lub innych rozwiązań w zakresie mobilności⁽³⁾.

1.5. Sektor motoryzacyjny ma dla gospodarki europejskiej strategiczne znaczenie. Branża produkcji samochodów (montaż i dostawcy) zatrudnia 2,6 miliona pracowników i generuje 900 000 stanowisk pracy w branżach dostawczych, co łącznie stanowi 11,6 % unijnego zatrudnienia w sektorze wytwórczym.

1.6. Wraz z gwałtownym przyspieszeniem tempa dekarbonizacji, które wymusi przyjęcie pakietu „Gotowi na 55”, przede wszystkim w branży motoryzacyjnej, potrzebne będą dodatkowe zasoby (na przykład w ramach poszerzonego Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji), aby poradzić sobie ze społecznymi konsekwencjami środków mających na celu zmniejszenie poziomu emisji w regionach zależnych od motoryzacyjnych łańcuchów dostaw.

1.7. EKES potwierdza swój postulat oceny aktualnej sytuacji w zakresie nabywania kwalifikacji zawodowych, przekwalifikowania i kształcenia pracowników, a także postulat zaktualizowania analizy dotyczącej dziedzin, w których konieczne są (dodatkowe) działania, by bardziej rozwinąć umiejętności i kwalifikacje pracowników sektora motoryzacyjnego potrzebne do przemiany strukturalnej⁽⁴⁾. EKES podkreśla konieczność uwzględnienia tych aspektów w proponowanych przepisach dotyczących zarządzania i monitorowania.

1.8. EKES obawia się, że o ile nie zostanie zapewniona infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych niezbędna w celu wsparcia transformacji, cele w zakresie redukcji emisji będą trudne do osiągnięcia. Należy rozwinąć infrastrukturę ładowania tam, gdzie ludzie mieszkają, pracują i wykonują swoje codzienne czynności.

1.9. Paliwa odnawialne i niskoemisyjne, a także e-paliwa mogą mieć pewną rolę do odegrania w ramach dekarbonizacji transportu drogowego, zwłaszcza w przypadku istniejącego parku pojazdów i tych jego segmentów, które trudno jest zelektryfikować, ale należy zastosować w odniesieniu do nich solidne standardy dotyczące zrównoważonego rozwoju.

2. Kontekst wniosku

2.1. W komunikacie w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu⁽⁵⁾ wprowadzono nową unijną strategię na rzecz wzrostu mającą przekształcić UE w sprawiedliwe i dobrze prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce. Potwierdzono w nim, że ambicją Komisji jest zwiększenie celów klimatycznych oraz to, by do 2050 r. Europa stała się pierwszym kontynentem neutralnym dla klimatu.

2.2. Cel ten został określony w komunikacie „Czysta planeta dla wszystkich. Europejska długoterminowa wizja strategiczna dobrze prosperującej, nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki”⁽⁶⁾.

2.3. W oparciu o kompleksową ocenę skutków w komunikacie Komisji dotyczącym ambitniejszego celu klimatycznego Europy do 2030 r.⁽⁷⁾ zaproponowano zwiększenie poziomu ambicji UE i przedstawiono kompleksowy plan na rzecz zwiększenia w sposób odpowiedzialny wiążącego celu Unii Europejskiej na 2030 r. polegającego na redukcji emisji netto o co najmniej 55 %. Cel na 2030 r. jest zgodny z celem porozumienia paryskiego polegającym na utrzymaniu wzrostu temperatury w skali światowej na poziomie znacznie niższym niż 2 °C oraz na kontynuowaniu działań na rzecz utrzymania go poniżej 1,5 °C. Rada Europejska zatwierdziła nowy wiążący cel UE na 2030 r. na posiedzeniu w grudniu 2020 r.⁽⁸⁾. Aby osiągnąć ten zwiększony poziom ambicji na 2030 r., Komisja dokonała przeglądu obecnie obowiązujących przepisów dotyczących klimatu i energii, na podstawie których oczekuje się obniżenia emisji gazów cieplarnianych tylko o 40 % do 2030 r. i o 60 % do 2050 r.

⁽²⁾ Dz.U. C 227 z 28.6.2018, s. 52.

⁽³⁾ Opinia EKES-u „Strategia UE na rzecz mobilności i unijne łańcuchy wartości w przemyśle: podejście oparte na ekosystemach motoryzacyjnych” (opinia z inicjatywy własnej), pkt 1.3 (Dz.U. C 105 z 4.3.2022, s. 26).

⁽⁴⁾ Dz.U. C 227 z 28.6.2018, s. 52, pkt 1.6 i 4.13.

⁽⁵⁾ COM(2019) 640 final.

⁽⁶⁾ COM(2018) 773 final.

⁽⁷⁾ COM(2020) 562 final.

⁽⁸⁾ Konkluzje Rady Europejskiej z 10–11 grudnia 2020 r., EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

2.4. Pakiet legislacyjny „Gotowi na 55” – ogłoszony w planie Komisji w zakresie celów klimatycznych⁽⁹⁾ – jest najbardziej kompleksowym elementem działań na rzecz osiągnięcia nowego ambitnego celu klimatycznego na 2030 r., przy czym niezbędny będzie wkład ze strony wszystkich sektorów gospodarki i w ramach wszystkich strategii politycznych, z uwzględnieniem transportu drogowego.

2.5. Sektor motoryzacyjny ma kluczowe znaczenie dla gospodarki UE, odpowiada za ponad 7 % PKB Unii oraz zapewnia, bezpośrednio lub pośrednio, zatrudnienie dla 12,6 miliona Europejczyków. Unijne inwestycje w badania i rozwój w sektorze motoryzacyjnym wynoszą 60,9 mld EUR rocznie.

2.6. W przedstawionej przez Komisję Europejską kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁽¹⁰⁾ omówiono szersze wyzwania związane z przejściem na mobilność bezemisyjną i określono plan działania mający na celu zdecydowane skierowanie europejskiego transportu ku zrównoważonej i inteligentnej przyszłości.

2.7. Towarzyszący strategii plan działania obejmuje polityki mające na celu między innymi zwiększenie udziału w rynku pojazdów bezemisyjnych i związanej z nimi infrastruktury. Przejście na pojazdy bezemisyjne zapobiegnie powstawaniu zanieczyszczeń i wpłynie na poprawę zdrowia mieszkańców, a ponadto jest zgodne z dążeniem do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, wyrażonym w planie działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń⁽¹¹⁾.

2.8. Jak wskazano w komunikacie dotyczącym ambitniejszego celu klimatycznego Europy na 2030 r., kluczowymi czynnikami zmniejszającymi emisje CO₂ w tym sektorze są normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych. Ogólnym celem omawianego wniosku jest przyczynienie się do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. i w tym celu, zgodnie z europejskim prawem o klimacie, przyczynienie się do osiągnięcia do 2030 r. redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomem z 1990 r.

2.9. Normy emisji CO₂, dzięki którym na rynku pojawiają się nowe pojazdy bezemisyjne, są również środkiem uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 w sprawie odnawialnych źródeł energii⁽¹²⁾, która obniży emisyjność produkcji energii elektrycznej wykorzystywanej w pojazdach elektrycznych, a także zachęci do stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w obecnie użytkowanych pojazdach wyposażonych w silniki spalinowe. Istnieją również istotne synergije między normami emisji CO₂ a wzmocnionym systemem handlu emisjami (ETS)⁽¹³⁾ i dyrektywą w sprawie odnawialnych źródeł energii.

3. Uwagi ogólne

3.1. EKES ponownie wyraża poparcie dla celu Europejskiego Zielonego Ładu, aby do 2050 r. Europa stała się pierwszym kontynentem neutralnym dla klimatu, oraz dla zmienionych celów redukcji emisji do 2030 r., co zawarł już w opinii w sprawie europejskiego prawa o klimacie⁽¹⁴⁾.

3.2. Obniżenie emisji gazów cieplarnianych w UE o co najmniej 55 % do 2030 r. będzie wymagało znaczących dodatkowych działań we wszystkich sektorach gospodarki. Dotyczy to zwłaszcza transportu. Branża transportowa należy do priorytetów unijnego Zielonego Ładu, a ogólnym celem w obszarze transportu jest uzyskanie obniżenia emisji gazów cieplarnianych o 90 % do 2050 r. Emisje pochodzące z transportu drogowego odpowiadają za 22 % całkowitej emisji gazów cieplarnianych w UE i za 27 % unijnych emisji CO₂⁽¹⁵⁾. Zgodnie z oficjalnymi danymi emisje z transportu drogowego były w 2018 r. o 26,8 % wyższe w porównaniu z rokiem 1990⁽¹⁶⁾. W ostatnim okresie – przez trzy kolejne lata od 2019 r. – wzrastają emisje z nowych samochodów osobowych, osiągając 122,3 grama dwutlenku węgla na kilometr (g CO₂/km)⁽¹⁷⁾.

⁽⁹⁾ COM(2020) 562 final.

⁽¹⁰⁾ COM(2020) 789 final.

⁽¹¹⁾ COM(2021) 400 final, w tym kontekście zob. również dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1) oraz dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, zmiany dyrektywy 2003/35/WE oraz uchylenia dyrektywy 2001/81/WE (Dz.U. L 344 z 17.12.2016, s. 1).

⁽¹²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

⁽¹³⁾ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

⁽¹⁴⁾ Dz.U. C 364 z 28.10.2020, s. 143.

⁽¹⁵⁾ <https://unfccc.int/documents/275968>

⁽¹⁶⁾ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases-7/assessment>

⁽¹⁷⁾ <https://www.eea.europa.eu/highlights/average-car-emissions-kept-increasing>

3.3. EKES podkreśla znaczenie unijnej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, w ramach której wyznaczono kilka celów pośrednich na drodze do osiągnięcia ambitnego celu dostosowania transportu do neutralnej dla klimatu Europy w 2050 r. Opierając się na wcześniejszych dokumentach politycznych, strategia słusznie postuluje zintegrowane podejście systemowe, bazujące na zestawie uzupełniających się instrumentów przekształcenia transportu. Normy emisji odgrywają kluczową rolę, ale dla osiągnięcia ustalonych celów niezbędne będą dodatkowe działania, aby rozwinąć infrastrukturę, zwiększyć bezemisyjne wytwarzanie energii elektrycznej oraz ustanowić mechanizmy opłat za emisję gazów cieplarnianych dla transportu ⁽¹⁸⁾.

3.4. Rozporządzenie w sprawie emisji CO₂ z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych stanowi fundament unijnej strategii w zakresie redukcji emisji w tym sektorze. EKES zauważa, że w 2018 r. zakończono dogłębny przegląd rozporządzenia w sprawie emisji CO₂ z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych ⁽¹⁹⁾. EKES przyznaje, że ten niedawny przegląd jest jednak niewystarczający, aby osiągnąć docelowe zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych określone w unijnym prawie o klimacie.

3.5. Sektor motoryzacyjny ma dla gospodarki europejskiej strategiczne znaczenie. Branża produkcji samochodów (montaż i dostawcy) zatrudnia 2,6 miliona pracowników i generuje 900 000 stanowisk pracy w branżach dostawczych, co łącznie stanowi 11,6 % unijnego zatrudnienia w sektorze wytwórczym. W ramach działalności związanej z motoryzacją zatrudnionych jest łącznie 12,6 miliona osób w Europie, co oznacza, że sektor motoryzacyjny odpowiada za 6,6 % zatrudnienia w UE. Unijna branża motoryzacyjna generuje 76 mld EUR nadwyżki handlowej rocznie i odpowiada za 33 % łącznych wydatków na badania i rozwój w UE. Co więcej, nabywanie i użytkowanie pojazdów silnikowych stanowi główne źródło przychodów podatkowych dla państw członkowskich – tylko Niemcy pobierają z tego tytułu około 100 mld EUR rocznie ⁽²⁰⁾.

3.6. Osiągnięcie docelowego zmniejszenia emisji do roku 2030 w transporcie drogowym będzie wymagało olbrzymiego wysiłku, by przekształcić branżę motoryzacyjną i zastąpić istniejący park pojazdów. Sprzedaż samochodów elektrycznych w Europie szybko wzrasta w wielu państwach członkowskich, ale wciąż jest niewielka – w 2019 r. samochody elektryczne stanowiły jedynie 3,5 % wszystkich zarejestrowanych nowych aut, włącznie z pojazdami elektrycznymi o napędzie akumulatorowym (BEV) i pojazdami hybrydowymi typu plug-in (PHEV), a ich udział w istniejącym parku samochodów w UE wynosił zaledwie 1,2 % ⁽²¹⁾. Najnowsze dane wskazują na szybkie zwiększenie udziału BEV i PHEV w rynku o odpowiednio 9,8 % i 9,1 % w trzecim kwartale 2021 r. ⁽²²⁾.

3.7. Należy pamiętać, że unijna branża samochodowa będzie musiała obniżyć emisyjność w sytuacji, gdy zмага się z szeregiem innych czynników wywołujących zmiany strukturalne, które już wywierają znaczący wpływ na poziom zatrudnienia: automatyzacja i robotyzacja linii montażowych pociągają za sobą zwiększoną produktywność, która wpłynie na liczbę godzin pracy w sektorze ⁽²³⁾, brak półprzewodników doprowadził do strat produkcyjnych, a pandemia i jej skutki sprawiły, że sprzedaż i produkcja spadły do najniższego poziomu w historii branży.

3.8. EKES stanowczo potwierdza, że indywidualna mobilność musi pozostać dostępna i przystępna cenowo dla wszystkich, w szczególności dla osób dojeżdżających do pracy, które nie mają dostępu do wysokiej jakości transportu publicznego lub innych rozwiązań w zakresie mobilności ⁽²⁴⁾. Znaczącą przeszkodą w rozwoju rynku pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym (BEV) są wysokie początkowe ceny nabycia, z czego wynikają większe koszty amortyzacji dla pierwszych właścicieli, co z kolei determinuje skład parku pojazdów. Różne sprawozdania pokazują jednak, że pojazdy typu BEV są już najbardziej przystępną cenowo opcją dla konsumentów w wielu krajach, gdy uwzględnia się całkowity koszt własności ⁽²⁵⁾. Utrzymanie proporcjonalnych środków wsparcia i zachęt będzie miało zasadnicze znaczenie w nadchodzących latach, aby przynieść korzyści użytkownikom pojazdów z drugiej i trzeciej ręki, którzy odniosą największe korzyści z elektryfikacji.

3.9. W maju 2020 r. Komisja Europejska zaproponowała utworzenie Funduszu Sprawiedliwej Transformacji z budżetem 40 mld EUR celem wsparcia regionów zależnych od węgla i przemysłu o wysokiej intensywności emisji CO₂ w ich działaniach na rzecz dekarbonizacji. Uwzględniając budżet UE oraz negocjacje w sprawie odbudowy, państwa członkowskie postanowiły przeznaczyć na fundusz 17,5 mld EUR. Wraz z gwałtownym przyspieszeniem tempa

⁽¹⁸⁾ Dz.U. C 286 z 16.7.2021, s. 158.

⁽¹⁹⁾ Dz.U. C 227 z 28.6.2018, s. 52.

⁽²⁰⁾ Dane ACEA za rok 2021 https://www.acea.auto/files/ACEA_Pocket_Guide_2021-2022.pdf.

⁽²¹⁾ UE+UK, Norwegia, Islandia: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/proportion-of-vehicle-fleet-meeting-5/assessment>; BEV: 0,4 %, auta hybrydowe: 0,8 %; dane ACEA z 2021 r.

⁽²²⁾ <https://www.acea.auto/fuel-pc/fuel-types-of-new-cars-battery-electric-9-8-hybrid-20-7-and-petrol-39-5-market-share-in-q3-2021/>

⁽²³⁾ Zob. Instytut Fraunhofer, ELAB 2.0 study.

⁽²⁴⁾ Opinia EKES-u „Strategia UE na rzecz mobilności i unijne łańcuchy wartości w przemyśle: podejście oparte na ekosystemach motoryzacyjnych (opinia z inicjatywy własnej)”, pkt 1.3 (Dz.U. C 105 z 4.3.2022, s. 26).

⁽²⁵⁾ https://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2021-039_electric_cars_calculating_the_total_cost_of_ownership_for_consumers.pdf

dekarbonizacji w konsekwencji przyjęcia pakietu „Gotowi na 55”, przede wszystkim w branży motoryzacyjnej, potrzebne będą dodatkowe zasoby, aby poradzić sobie ze społecznymi konsekwencjami środków mających na celu zmniejszenie poziomu emisji w regionach zależnych od motoryzacyjnych łańcuchów dostaw.

4. Uwagi szczegółowe

4.1. EKES podkreśla, że limity dotyczące parku pojazdów stanowią potężny i skuteczny bodziec do zmiany technologicznej w sektorze. W ogromnej mierze dzięki takiemu właśnie impulsowi regulacyjnemu europejski sektor motoryzacyjny wszedł na ścieżkę prowadzącą do produkcji bezemisyjnych pojazdów. Bardziej ambitne limity w odniesieniu do parku pojazdów pomogą sprawić, że Europa stanie się pierwszym kontynentem neutralnym dla klimatu do 2050 r.

4.2. EKES podziela pogląd że nowo rejestrowane w Unii Europejskiej samochody osobowe i dostawcze powinny umożliwić osiągnięcie do 2035 r. 100 % redukcji emisji dla unijnego parku pojazdów. EKES zwraca uwagę, że to docelowe zmniejszenie emisji można osiągnąć wyłącznie wtedy, gdy wszystkie warunki ramowe zostaną optymalnie ze sobą powiązane oraz uda się przekonać klientów (na obszarze całej Unii Europejskiej) do przejścia na pojazdy bezemisyjne. Ważne jest zatem, aby rozwinąć niezbędną infrastrukturę ładowania na obszarach, na których ludzie mieszkają, pracują i wykonują swoje codzienne czynności, dbając o to, aby infrastruktura ta była umieszczona blisko użytkowników.

4.3. EKES popiera zaproponowany docelowy poziom redukcji emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów w odniesieniu do samochodów osobowych o 55 % (w porównaniu do celu na 2021 r.) od roku 2030. EKES wskazuje, że biorąc pod uwagę cykle produkcji i rozwoju w sektorze motoryzacyjnym, należy już teraz podjąć decyzje niezbędne w tym sektorze do osiągnięcia wyznaczonego celu.

4.4. Chociaż EKES zasadniczo popiera także docelowy poziom redukcji o 50 % w odniesieniu do lekkich pojazdów użytkowych, to zwraca uwagę zarówno na specyficzny cykl produkcji i rozwoju, jak i na typowe zastosowania tego rodzaju pojazdów. EKES obawia się, że o ile nie zostanie zapewniona infrastruktura ładowania pojazdów niezbędna w celu wsparcia transformacji, cele w zakresie redukcji emisji będą trudne do osiągnięcia i w konsekwencji mogą okazać się konieczne dodatkowe kryteria.

4.5. EKES potwierdza swój postulat z 2018 r., by w przeglądzie śródkresowym obowiązującego rozporządzenia (pierwotnie przypadającym na 2024 r.) określono aktualną sytuację w zakresie nabywania kwalifikacji zawodowych, przekwalifikowania i kształcenia pracowników, a także przedstawiono zaktualizowaną analizę tego, w których dziedzinach konieczne są (dodatkowe) działania, by bardziej rozwinąć umiejętności i kwalifikacje pracowników sektora motoryzacyjnego potrzebne do przemiany strukturalnej⁽²⁶⁾. EKES podkreśla konieczność uwzględnienia tych aspektów w proponowanych przepisach dotyczących zarządzania i monitorowania, które muszą opierać się na badaniach emisji w rzeczywistych warunkach jazdy.

4.6. Rewizję rozporządzenia w sprawie norm CO₂ należy oprzeć na neutralności technologicznej, mając przy tym na uwadze, że nie wszystkie opcje zapewniają wysoką efektywność energetyczną. Chociaż elektryfikacja jest niewątpliwie wiodącą opcją w odniesieniu do obniżania emisyjności transportu drogowego, może nie być najodpowiedniejsza w przypadku transportu ciężkiego i na duże odległości. Jak podkreśliła Komisja Europejska w komunikacie „Czysta planeta dla wszystkich” z 2018 r., należy rozważyć wiele różnych technologii i oprócz podejście UE na neutralności technologicznej. Akumulatory, wodór, zaawansowane biopaliwa, biometan i e-paliwa płynne odegrają pewną rolę w dekarbonizacji systemu transportowego. EKES popiera zasadę „neutralności technologicznej” i podkreśla potrzebę zachowania w koszyku mobilności wszystkich mechanizmów napędowych, które spełniają normy CO₂ i normy emisyjne zgodne z celami Zielonego Ładu.

4.7. Podobnie jak we wcześniejszej opinii⁽²⁷⁾ EKES zauważa, że podejście nastawione na emisję spalin z rury wydechowej, stanowiące opcję preferowaną w projekcie rozporządzenia, należy pomimo wszystkich jego zalet uzupełnić innymi instrumentami polityki. Pakiet „Gotowi na 55” musi uwzględniać podejście oparte na całym cyklu życia oraz unikać elektryfikacji transportu drogowego prowadzącej do przesunięcia emisji na wcześniejsze etapy łańcucha wartości. Rewizja unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji, jak również dyrektywa w sprawie energii odnawialnej muszą zapewnić, aby elektryfikacja transportu drogowego i dekarbonizacja wytwarzania energii elektrycznej przebiegały w tym samym tempie.

4.8. Obecny udział w rynku technologii pojazdów hybrydowych typu plug-in może stanowić punkt wyjścia i technologia ta może odegrać rolę technologii przejściowej pomocnej w osiągnięciu celów klimatycznych w sektorze transportowym. Jednak trzeba zapewnić, by pojazdy hybrydowe były użytkowane przez większość czasu w trybie wyłącznie elektrycznym, przy częstym ich ładowaniu. Aby powstrzymać narastającą dyskusję wokół mylącego oznakowania pojazdów hybrydowych (PHEV), należy szybko zastosować środki, które zwiększą udział „przejazdów elektrycznych”, w tym:

⁽²⁶⁾ Dz.U. C 227 z 28.6.2018, s. 52, pkt 1.6 i 4.13.

⁽²⁷⁾ Dz.U. C 227 z 28.6.2018, s. 52.

- Należy zaprojektować taki zasięg pojazdów hybrydowych przy zasilaniu energią elektryczną, aby pokrywał on typowe zachowania użytkowników. W przypadku samochodów osobowych należy dążyć do uzyskania zakresu około 80–100 km w rzeczywistych warunkach jazdy oraz pojemności ładowania 11 kW dla wszystkich modeli.
- Integracja cyfrowych usług, strategii informacyjnych i strategii inteligentnej eksploatacji w pojazdach celem wsparcia ich użytkowania przez kierowców w trybie elektrycznym.
- Udostępnianie danych dotyczących pomiaru zużycia paliwa w pojeździe (OBFCM) poprzez (jednocześnie zdefiniowany) interfejs pokładowego układu diagnostycznego OBD II, przy przestrzeganiu zasad ochrony danych przez serwisy techniczne.
- Wdrożenie na poziomie krajowym zachęt do korzystania z napędu akumulatorowego (społecznie sprawiedliwe programy opłat za emisję gazów cieplarnianych oraz stopniowe wycofanie pośredniego subsydiowania paliw kopalnych na przykład w postaci nieopodatkowanych kart paliwowych dla pracowników korzystających z samochodów służbowych).

4.9. Paliwa odnawialne i niskoemisyjne, a także e-paliwa, mogą odegrać pewną rolę w dekarbonizacji transportu drogowego, zwłaszcza w odniesieniu do istniejącego parku pojazdów i tych jego segmentów, które trudno jest zelektryfikować; trzeba jednak mieć na uwadze, że paliwa te będą potrzebne priorytetowo w celu dekarbonizacji tych części systemu transportowego, które są trudne do zelektryfikowania, takich jak transport lotniczy i morski. Ponadto prawodawstwo UE musi zapewniać stosowanie solidnych norm zrównoważonego rozwoju. Po pierwsze, ocena uwzględniająca cały cykl życia musi zapewniać, by ślad węglowy był zgodny z celem osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 r. Po drugie, zastosowanie takich paliw alternatywnych, nawet w ograniczonym stopniu, musi być zgodne z celami zrównoważonego rozwoju ONZ, a w rezultacie biopaliwa z roślin spożywczych, z oleju palmowego i soi należy stopniowo wycofywać.

4.10. EKES popiera wycofanie od roku 2030 odstępstw dla drobnych producentów odpowiedzialnych za mniej niż 10 000 rejestracji samochodów osobowych lub mniej niż 22 000 rejestracji samochodów dostawczych rocznie. Nie można akceptować istnienia niszowego rynku pojazdów nieobjętych celami w zakresie obniżenia emisji. Jednak we wniosku brakuje postanowień odnośnie do trudnych do zelektryfikowania samochodów specjalnego przeznaczenia.

Bruksela, dnia 19 stycznia 2022 r.

Christa SCHWENG
Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
