

# Duńczycy chcą zakazać sprzedaży aut z silnikami spalinowymi

data aktualizacji: 2021.06.02



**Dania domaga się od Komisji Europejskiej wprowadzenia w 2030 roku zakazu sprzedawania nowych samochodów z napędem konwencjonalnym. - Wprowadzenie tego postulatu w życie oznaczać będzie likwidację całego sektora motoryzacyjnej, zniknięcie dziesiątek tysięcy miejsc pracy w Polsce, a przy tym nie przyniesie zakładanych skutków ekologicznych - ostrzega Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych SDCM.**

Trwa dyskusja o Europejskim Zielonym Ładzie, czyli o tym jak do 2050 roku osiągnąć w Europie neutralność klimatyczną. Co do celów, wszyscy wydają się zgodni - redukcja emisji CO2 jest niezbędna dla ratowania klimatu i zapewnienia świata przyszłości. Kontrowersje pojawiają się natomiast wokół propozycji konkretnych rozwiązań, zwłaszcza tych, które nie biorą pod uwagę całości europejskich uwarunkowań.

Dania wystosowała apel do Komisji Europejskiej, by ta określiła rok 2030 jako datę ostatecznego wycofania ze sprzedaży nowych samochodów z silnikami spalinowymi. W apelu przeczytać można, że na czele transformacji, której celem jest osiągnięcie najpóźniej w 2050 roku neutralności klimatycznej, mają stać pojazdy zeroemisyjne, takie jak pojazdy elektryczne.

## **Radykalne pomysły**

To najbardziej radykalna jak dotąd oficjalnie przedstawiona propozycja, choć już w marcu Austria, Belgia, Dania, Grecja, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Malta i Holandia przesłały Komisji roboczy dokument, w którym sygnatariusze zaapelowali o określenie terminu wycofania ze sprzedaży

samochodów z silnikami spalinowymi.

Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych ostrzega, że wprowadzenie duńskiego postulatu w życie oznaczałoby katastrofę dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, któremu już wcześniej postawiono poprzeczkę na granicy wykonalności, określając niezwykle wysrubowaną normę Euro7, która ma wejść w życie w 2025 roku.

- Trzeba jasno powiedzieć, że duńska propozycja oznacza de facto likwidację całego sektora gospodarczego, jaki stanowi produkcja komponentów związanych z napędem konwencjonalnym. W konsekwencji, jak obliczyli to niemieccy eksperci, w Europie zniknie kilka milionów miejsc pracy w przemyśle i usługach. Ofiarą tych redukcji w znacznej mierze padnie również Polska, która nazywana jest europejskim zagłębieniem produkcji części motoryzacyjnych. Polskie zakłady w znacznej mierze wytwarzają bowiem elementy związane z technologią napędu konwencjonalnego - wyjaśnia Alfred Franke, ekspert SDCM.

## **Wykluczenie komunikacyjne**

Zdaniem Stowarzyszenia w tych radykalnych propozycjach uderza brak całościowego podejścia do zagadnienia redukcji emisji, które brałoby pod uwagę specyfikę poszczególnych krajów.

Kwestią, której nie biorą pod uwagę najdalej idące projekty, jest zwiększenie grupy społecznej dotkniętej wykluczeniem komunikacyjnym. Poziom dochodów w Polsce wciąż znacząco odbiega od unijnej średniej, a od najbogatszych państw, do których należy m.in. Dania, nasz kraj dzieli przepaść. Ceny nowych samochodów kształtują się zaś na tym samym poziomie, co w krajach zamożnych. Na nowe samochody stać bardzo niewielką część polskiego społeczeństwa. Z kolei na samochody elektryczne, które są znacznie droższe od pojazdów z konwencjonalnym napędem pozwolić sobie może wąska grupa najbogatszych, co zresztą znajduje odbicie w wynikach sprzedaży.

- Wycofanie już w 2030 roku ze sprzedaży nowych pojazdów osobowych i dostawczych z napędem spalinowym oznaczać będzie, że samochód stanie się coraz mniej dostępnym dobrem. Gwałtownie wzrosną ceny pojazdów używanych, co wpłynie na podwyższenie wieku parku samochodowego w Polsce. Polacy będą jeździć samochodami nie tylko coraz starszymi, ale i siłą rzeczy w coraz gorszym stanie technicznym, a to na pewno nie przyniesie zakładanej redukcji emisji. Efekt będzie więc odwrotny od zamierzonego - tłumaczy Tomasz Bęben, dyrektor zarządzający SDCM.

## **Wiele dróg do neutralności klimatycznej**

SDCM wraz z Europejskim Stowarzyszeniem Producentów Części Motoryzacyjnych (CLEPA) jednoznacznie popiera plan osiągnięcia w połowie wieku neutralności klimatycznej. Stowarzyszenie opowiada się jednak, by prowadzić działania ograniczające emisję z zachowaniem neutralności technologicznej w motoryzacji, czyli nie skreślać za pomocą legislacji całej gałęzi przemysłu i nie odmawiać technologii napędów konwencjonalnych racji bytu.

- My nie oponujemy przeciw upowszechnianiu elektromobilności. Wprost przeciwnie, jesteśmy za tym, żeby się rozwijała i liczba samochodów elektrycznych na drogach rosła. Ale nie można przy tym wylewać dziecka z kąpielą, likwidując ogromną część sektora

produkcji motoryzacyjnej związanej na przykład z napędami konwencjonalnymi. Technologia ta ma również potencjał, który można wykorzystać do redukcji emisji w transporcie. Konstrukcje hybrydowe, w tym coraz popularniejsze hybrydy plug-in, downsizing, start-stop, coraz doskonalsze układy zasilania, zastosowanie neutralnych emisyjnie e-paliw - wszystkie te rozwiązania również prowadzą do zmniejszenia emisji. Do neutralności klimatycznej można dochodzić wieloma drogami, nie tylko tą jedną prowadzącą przez elektromobilność - dodaje Tomasz Bęben

Źródło: