

Koniec zakazu, początek kompromisu w sektorze motoryzacyjnym

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 14, styczeń 2026 13:08

Tomasz Smaś

Odslony: 457

Komisja Europejska zaproponowała w grudniu nowe podejście do regulacji emisji CO₂ w sektorze motoryzacyjnym, które może istotnie zmienić kierunek transformacji transportu w Unii Europejskiej. Zamiast wcześniej przyjętego zakazu sprzedaży samochodów spalinowych od 2035 roku zaproponowano wprowadzenie celu redukcji emisji CO₂ o 90 proc. w perspektywie dziesięciu lat. Rozwiązanie to ma być odpowiedzią na postulaty branży motoryzacyjnej, wskazującej na konieczność wzmocnienia konkurencyjności europejskiego przemysłu wobec producentów z Chin i Stanów Zjednoczonych.

Dotychczasowe regulacje, przyjęte w ramach pakietu „Fit for 55”, zakładały całkowite wyeliminowanie nowych pojazdów spalinowych z rynku UE od 2035 roku. Nowa propozycja Komisji Europejskiej, przedstawiona jako element przeglądu obowiązujących norm, przewiduje odejście od zasady zerowej emisji na rzecz znacznej, ale nie całkowitej redukcji. Jeśli rozwiązanie zostanie przyjęte, producenci uzyskają większą elastyczność w doborze technologii, co ma ułatwić dostosowanie się do zróżnicowanych warunków rynkowych i infrastrukturalnych w państwach członkowskich.

Zgodnie z założeniami pakietu motoryzacyjnego od 2035 roku emisje spalin z rury wydechowej nowych pojazdów miałyby być ograniczone o 90 proc. Pozostała część emisji mogłaby być kompensowana m.in. poprzez wykorzystanie stali niskowęglowej produkowanej w Unii Europejskiej oraz zastosowanie e-paliw i biopaliw. Komisja Europejska zakłada, że takie podejście pozwoli na dalsze funkcjonowanie po 2035 roku m.in. pojazdów hybrydowych typu plug-in, hybryd miękkich, aut z wydłużonym zasięgiem oraz nowoczesnych silników spalinowych, które miałyby uzupełniać ofertę samochodów elektrycznych i wodorowych.

Propozycje KE są osadzone w szerszym kontekście gospodarczym. Z danych Eurofound wynika, że unijna branża motoryzacyjna bezpośrednio zatrudnia około 6 mln osób, a kolejne 6 mln pracuje w sektorach powiązanych. Jednocześnie od 2019 roku tempo redukcji zatrudnienia wyraźnie przyspieszyło. Między 2019 a 2023 rokiem liczba miejsc pracy spadła o 7 proc., a w 2024 roku i na początku 2025 roku europejskie firmy motoryzacyjne zredukowały zatrudnienie o około 106 tys. osób, głównie w największych krajach produkcyjnych.

W odpowiedzi na rosnącą presję konkurencyjną Komisja Europejska zaproponowała również działania wspierające rozwój kluczowych technologii. Jednym z nich jest strategia Battery Boost o wartości 1,8 mld euro, której celem jest wzmocnienie europejskiego rynku baterii. Część środków ma trafić do producentów ogniw w formie nieoprocentowanych pożyczek, a pozostałe fundusze mają wspierać inwestycje, innowacje oraz budowę europejskiego łańcucha wartości.

Nowy pakiet obejmuje także inicjatywę „Małe samochody przystępne cenowo”, zakładającą wsparcie dla rozwoju kompaktowych pojazdów elektrycznych o długości do 4,2 m. Do 2035 roku producenci mają mieć dostęp do dedykowanego finansowania, co ma zwiększyć dostępność tańszych modeli dla konsumentów.

Debata wokół propozycji KE pokazuje napięcie między ambicjami klimatycznymi a realiami gospodarczymi i społecznymi. Z jednej strony podkreślana jest potrzeba ochrony miejsc pracy, konkurencyjności przemysłu i możliwości finansowych obywateli, z drugiej – konieczność dalszej redukcji emisji i wdrażania nowych technologii. Ostateczny kształt regulacji będzie przedmiotem negocjacji, które zdecydują o przyszłości europejskiej motoryzacji w kolejnych dekadach.

Źródło: Newseria