

## **Branża apeluje o zmianę kursu – list otwarty europejskich organizacji motoryzacyjnych ACEA i CLEPA do Ursuli von der Leyen**

Szanowni Państwo,

12 września odbędzie się kolejne spotkanie Strategicznego Dialogu na temat przyszłości przemysłu motoryzacyjnego. W związku z tym wydarzeniem, ACEA i CLEPA opublikowały list otwarty skierowany do Przewodniczącej Komisji Europejskiej Ursuli von der Leyen i wszystkich europejskich decydentów.

Głównym przekazem listu jest zwrócenie uwagi na fakt, że od czasu przyjęcia obecnych ram redukcji emisji CO<sub>2</sub> w transporcie drogowym, realia przemysłowe, gospodarcze i geopolityczne uległy drastycznej zmianie. Aby osiągnąć ambicje klimatyczne UE, a jednocześnie zabezpieczyć konkurencyjność, spójność społeczną i odporność łańcucha dostaw Europy, strategia dla sektora motoryzacyjnego musi odpowiednio ewoluować, a Dialog zaplanowany na 12 września to doskonała okazja do dostosowania polityki UE dotyczącej łańcucha wartości w sektorze motoryzacyjnym do zmieniających się realiów rynkowych, geopolitycznych i gospodarczych.

- **Oryginalna treść listu znajduje się w linku poniżej wiadomości**
- **W przypadku pytań i komentarzy prosimy o kontakt z Jakubem Farysiem, prezesem PZPM tel. 602475701.**

Pani **Ursula von der Leyen**  
President of the European Commission

Bruksela, 26 sierpnia 2025 r.

## **UE ryzykuje przegapienie zwrotu w transformacji motoryzacyjnej – wrześniowy Dialog Strategiczny to szansa na korektę kursu**

Szanowna Pani Przewodnicząca Komisji Europejskiej,

Jako producenci i dostawcy samochodów, chcemy włączyć się w działania UE mające na celu osiągnięcie zerowej emisji netto do 2050 r. Wspólnie wprowadziliśmy na rynek setki nowych modeli pojazdów elektrycznych i zobowiązaliśmy się zainwestować ponad 250 miliardów euro w zieloną transformację do 2030 r.

Dokładamy wszelkich starań, aby ta transformacja się powiodła, ale frustruje nas brak kompleksowego i pragmatycznego planu dla transformacji przemysłu motoryzacyjnego.

UE obecnie nakłada na producentów nowych pojazdów obowiązki, ale nie zapewnia warunków umożliwiających transformację. Europa stoi w obliczu niemal całkowitego uzależnienia od Azji w łańcuchu wartości baterii, nierównomiernego rozmieszczenia infrastruktury ładowania, wyższych kosztów produkcji

– w tym cen energii elektrycznej – oraz wysokich taryf nakładanych przez kluczowych partnerów handlowych, takich jak 15% cło na eksport pojazdów z UE do USA. Oczekuje się od nas przeprowadzenia transformacji z rękami związanymi za plecami.

W rezultacie udział w rynku pojazdów elektrycznych wciąż jest daleki od oczekiwanego – wynosi około 15% w przypadku samochodów osobowych, około 9% w przypadku samochodów dostawczych i 3,5% w przypadku ciężarówek. Niektóre rynki UE odnotowują oznaki postępu, ale wciąż znaczna część klientów obawia się przejścia na alternatywne napędy.

Aby zmiana stała się oczywistym wyborem dla takiej liczby europejskich konsumentów i przedsiębiorstw, która pozwoli na realną transformację, potrzebne są znacznie bardziej ambitne, długoterminowe i spójne zachęty po stronie popytu – w tym niższe koszty ładowania, dopłaty do zakupów, ulgi podatkowe i korzystny dostęp do przestrzeni miejskiej. Różnorodne technologie układów napędowych również przyspieszają akceptację rynku i pozwalają osiągnąć cele dekarbonizacji w rzeczywistych warunkach. Inne rynki już z powodzeniem stosują to podejście.

Europejski plan transformacji przemysłu motoryzacyjnego musi wyjść poza idealizm i uwzględnić obecne realia przemysłowe i geopolityczne. Osiągnięcie sztywnych celów dotyczących emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i dostawczych na lata 2030 i 2035 jest w dzisiejszym świecie po prostu niemożliwe. Zamiast tego, musi zostać zrewidowana obecna ścieżka redukcji emisji CO<sub>2</sub> w transporcie drogowym, aby umożliwić jej realizację celów klimatycznych UE, a jednocześnie chronić konkurencyjność europejskiego przemysłu, spójność społeczną i strategiczną odporność europejskich łańcuchów dostaw.

Skuteczna dekarbonizacja oznacza wyjście poza cele dotyczące nowych pojazdów – wymaga ograniczenia emisji z istniejącej floty (np. poprzez przyspieszenie wymiany floty), rozszerzenia zachęt podatkowych i zakupowych (w tym dla samochodów służbowych i dostawczych) oraz wprowadzenia ukierunkowanych środków dla ciężarówek i autobusów w celu wyrównania całkowitego kosztu posiadania.

Skuteczna gospodarka oznacza utrzymanie rentowności i konkurencyjności producentów i dostawców, co napędza przyszłe inwestycje i wzmacnia ekosystem motoryzacyjny. Wymaga również prostszych i bardziej usprawnionych przepisów UE w celu ograniczenia biurokracji.

Skuteczna elastyczność i odporność oznacza tworzenie warunków do inteligentnego inwestowania w łańcuchy wartości baterii, półprzewodników i surowców krytycznych. Oznacza to również rozwijanie długoterminowych, strategicznych partnerstw z wiarygodnymi globalnymi sojusznikami w celu zmniejszenia zależności.

Jeśli jeden z tych czynników zawiedzie, cała transformacja legnie w gruzach.

Zbliżająca się rewizja norm emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i dostawczych to okazja do skorygowania kursu i utrwalenia w prawie tak potrzebnej elastyczności, perspektywy przemysłowej i podejścia rynkowego. Jest już jasne, że same kary i nakazy prawne nie będą motorem napędowym transformacji.

Neutralność technologiczna powinna być podstawową zasadą regulacyjną, gwarantującą, że wszystkie technologie mogą przyczyniać się do dekarbonizacji. Pojazdy elektryczne będą przewodzić tej tendencji, ale musi być również miejsce dla hybryd (plug-in), pojazdów o przedłużonym zasięgu, pojazdów z wysokowydajnymi silnikami spalinowymi (ICE), wodorowych i paliw zdekarbonizowanych.

Lepsze wykorzystanie kluczowych technologii transformacyjnych, takich jak pojazdy hybrydowe typu plug-in, będzie miało zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów dekarbonizacji, zaangażowania konsumentów w zieloną transformację oraz obsługi rynków eksportowych, na których popyt na tę technologię pozostanie wysoki. Jeśli jednak UE zaostry obowiązujące przepisy uwzględniające zasięg hybryd plug-in (PHEV) z wykorzystaniem energii elektrycznej – tzw. „współczynnik użyteczności” – może to przynieść naszym konkurentom nieefektywną przewagę. Zniesienie potencjalnego ograniczenia współczynnika użyteczności jest logicznym rozwiązaniem, otwierającym perspektywy przemysłowe dla technologii produkcyjnych w Europie.

Poza redukcją szkodliwych emisji pochodzącymi z pojazdów, producenci i dostawcy poczynili również znaczne inwestycje w ograniczenie emisyjności podczas produkcji pojazdów i komponentów. Warto zastanowić się, czy i w jaki sposób te działania mogłyby zostać uznane za element bardziej elastycznego podejścia do dekarbonizacji. Stymulowanie innowacji zazwyczaj tworzy silniejszy i szerszy wkład w łańcuch wartości, wzmacniając ekosystem. Opcje mogłyby obejmować również rozwiązania długoterminowe, takie jak składowanie i usuwanie dwutlenku węgla.

Przepisy dotyczące emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów ciężarowych i autobusów również muszą zostać jak najszybciej poddane przeglądowi. Ten odrębny segment rynku wymaga solidnych uzasadnień biznesowych dla wszystkich interesariuszy w sektorze komercyjnego transportu drogowego, aby rozpocząć transformację. Nie można czekać z tym do 2027 roku.

Komisja musi wreszcie zadbać o to, aby Europa zachowała swoje kluczowe zdolności produkcyjne i wiedzę technologiczną. Bez polityki wzmacniającej europejską konkurencyjność w celu utrzymania produkcji, transformacja grozi wyjąłowieniem naszej bazy przemysłowej, narażając na ryzyko innowacyjność, wysoką jakość zatrudnienia i odporność łańcuchów dostaw.

Świat zmienił się drastycznie od czasu wyznaczenia obecnego kierunku – a strategia UE dla sektora motoryzacyjnego musi się zmienić wraz z nim. Musimy wyjść poza wąskie założenie, że ta transformacja opiera się wyłącznie na celach dotyczących emisji CO<sub>2</sub> z nowych pojazdów.

Dlatego zbliżający się Dialog Strategiczny na temat przyszłości przemysłu motoryzacyjnego, który odbędzie się 12 września, to moment na zmianę kursu. To ostatnia szansa UE na dostosowanie swojej polityki do dzisiejszych realiów rynkowych, geopolitycznych i gospodarczych – inaczej grozi to utratą jednej z najbardziej udanych i konkurencyjnych branż na świecie.

Łączy nas wspólny cel, ale podróż ta wymaga większego pragmatyzmu i elastyczności, aby utrzymać motor napędowy europejskiego sektora motoryzacyjnego w ruchu.

Z poważaniem,

**Ola Källenius**

President of the European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)  
CEO of Mercedes-Benz

**Matthias Zink**

President of the European Association of Automotive Suppliers (CLEPA)  
CEO Powertrain and Chassis at Schaeffler