

Industria auto din UE solicita retragerea amenzilor pentru exces de emisii de CO₂, în 2025

Industria auto europeana considera ca tranzitia catre vehicule verzi este ireversibila, dar solicita Executivului comunitar mai multa flexibilitate si retragerea amenzilor pentru excesul de emisii de CO₂, prevazute pentru 2025, pentru a putea ramâne pe drumul cel bun fara a afecta competitivitatea sectorului, relateaza agentia EFE.

"Nu este vorba despre schimbarea destinatiei, ci despre ajustarea modului în care ajungem acolo", a declarat, marti, directorul general al Asociatiei Constructorilor Europeni de Automobile (ACEA), la o întâlnire cu presa, la care au participat si alti experti din industria auto, ce reprezinta în jur de 7% din PIB-ul UE si care se confrunta cu mari turbulente.

Producatorii auto se afla în plina negociere cu Executivul comunitar pentru a adapta exigentele climatice la o realitate mai putin optimista pentru vehiculele electrice decât atunci când au fost aprobate obiectivele, fiind într-un "dialog strategic" care va clarifica un plan de actiune pentru industria auto, pe care Comisia Europeana îl va prezenta pe 5 martie.

Acest exercitiu de revizuire a foii de parcurs este supravegheat direct de presedinta Comisiei, Ursula von der Leyen, si, în acest context, producatorii se vor întâlni miercuri cu comisarul pentru Clima, Wopke Hoekstra, joi cu vicepresedinta CE pentru locuri de munca, Roxana Mînzatu, si saptamâna viitoare cu omologul pentru suveranitatea tehnologica, Henna Virkkunen.

Obiectivul acestui dialog este recuperarea competitivitatii producatorilor europeni, în contextul în care electrificarea parcului auto avanseaza într-un ritm mai lent decât se estimase si, în 2024, vânzarile de masini electrice în UE au scazut cu 5,9% comparativ cu anul anterior.

Industria reclama faptul ca nu a fost dezvoltat ecosistemul necesar pentru impulsionarea productiei de baterii în UE, ca nu sunt suficiente puncte de încarcare, nici stimulente fiscale la achizitia de autovehicule curate si nici un avantaj clar al pretului la încarcarea cu electricitate autogenerata în loc de a cumpara benzina.

Producatorii semnaleaza ca electrificarea trebuie sa ramâna, dar cer o ajustare a planurilor pentru ca aceasta transformare sa functioneze.

Amenzi în 2025

Legislatia comunitara cere ca în 2025 flotele vândute sa emita cu 15% mai putin CO₂, comparativ cu 2021, tinta care va ajunge la 55% în 2030 si la 100% în 2035, motiv pentru care problema cea mai presanta pentru producatori sunt amenzile pe care vor trebui sa le plateasca daca nu îndeplinesc tinta în 2025.

Constructorii de autovehicule nu ataca, înca, data cheie, 2035, pentru ca înțeleg ca aceasta poate fi abordata mai târziu, daca va fi necesar, ci deocamdata se limiteaza la a cere planuri realiste pe termen scurt, mediu si lung.

Aceste amenzi ar fi în jur de 15 miliarde de euro, potrivit producatorilor, si, daca nu va exista o scutire pe termen scurt, atât pentru autoturisme cât si pentru camionete, aceste resurse vor fi deturnate de la investitiile în tehnologii curate.

De asemenea, acestia sugereaza ca, în plus fata de solutii precum plata de amenzi sau reducerea productiei (ceea ce va implica si venituri mai mici si locuri de munca mai putine), ar trebui cautate alte formule, precum cele aplicate de Marea Britanie sau Coreea, care stabilesc obiective pe ani, dar permit sa fie atinse în perioade de trei ani, în loc de anual.

Totodata, ei semnaleaza ca problema nu sunt amenzile în sine, care nu ar reprezenta o mare lovitura financiara în 2025, deoarece producatorii vor acoperi aceste costuri suplimentare pe plan intern, de exemplu prin reducerea productiei si a numarului de angajati. Constructorii auto sustin ca marele obstacol este dat de incertitudinea de reglementare si de impactul acesteia asupra deciziilor de investitii, dat fiind faptul ca vânzarile de vehicule electrice au scazut cu 25% în perioada martie-octombrie 2024, o reducere similara celei din timpul pandemiei.

Tensiuni comerciale

Producatorii auto reamintesc si faptul ca Europa depinde de alte piete, în special de China, pentru a se aproviziona cu diverse componente si cu materii prime esentiale pentru un vehicul electric.

În acest sens, producatorii europeni de autovehicule nu vor un razboi al taxelor între Europa si China, careia Comisiei Europene a decis sa îi aplice tarife vamale de pâna la 35%, considerând ca Beijingul subventioneaza ilegal producatorii sai, ceea ce a dus la un raspuns tarifar din partea gigantului asiatic împotriva Mercedes si, în masura mai mica, a BMW.

Totodata, nu vor nici un razboi comercial între blocul comunitar si Statele Unite ale Americii. Recunosc ca nu exista un raspuns usor, dar producatorii subliniaza ca industria auto din Uniunea Europeana este singura cu adevarat globala, care vinde pe toate pietele lumii si sustin ca tarifele le-ar aduce daune.

Cote minime de autovehicule curate

Una dintre propunerile care au stârnit interes în cadrul Comisiei Europene este introducerea de cote minime obligatorii de autovehicule verzi în flotele corporatiilor, care sa reprezinte aproximativ 40% din masinile noi vândute în UE.

Însa, producatorii avertizeaza ca acest concept ar putea fi o sabie cu doua taisuri. Companiile si-ar putea înnoi flotele cu frecventa mai scazuta, de exemplu daca infrastructura de încarcare nu este suficienta, ceea ce va determina ca parcul auto sa fie tot mai vechi si mai putin eficient fata de masinile cu combustie mai moderne si, prin urmare, cu emisii mai reduse de dioxid de carbon.