

Stanowisko Związku Przedsiębiorców i Pracodawców w odpowiedzi na inicjatywę i concept note Komisji Europejskiej dotyczące przyszłości europejskiego przemysłu motoryzacyjnego (luty 2025)

Związek Przedsiębiorców i Pracodawców (ZPP), reprezentując interesy przedsiębiorstw, w tym producentów i dystrybutorów samochodów, części samochodowych i układów napędowych, posiadająca zakłady produkcyjne w Polsce, z uznaniem przyjmuje inicjatywę Komisji Europejskiej dotyczącą strategicznego dialogu na temat przyszłości europejskiego przemysłu motoryzacyjnego.

Reprezentujące 250 największych podmiotów rynku motoryzacyjnego w Polsce (wartość rynku: 140 mld PLN, ponad 330 tys. miejsc pracy), sektor podkreśla swoją kluczową rolę w zapewnieniu mobilności Europejczyków oraz jego zdolności do dostosowania się do transformacji ekologicznej i cyfrowej.

Wskazujemy na rosnące znaczenie zaawansowanych technologii, w tym usług cyfrowych w zakresie napraw i utrzymania pojazdów.

Wzywa do uwzględnienia całego łańcucha wartości w procesie transformacji oraz wypracowania planu działań przemysłowych jako mapy drogowej dla sektora.

1. Innowacje i przywództwo w przyszłych technologiach

Europejski przemysł motoryzacyjny stoi przed ryzykiem utraty przewagi technologicznej na rzecz USA i Chin. W 2023 roku Europa odpowiadała jedynie za 10% światowej produkcji baterii do pojazdów elektrycznych, podczas gdy Chiny kontrolowały 76% rynku. Jednocześnie wartość europejskiego rynku motoryzacyjnego w 2022 roku wyniosła 1,2 biliona euro, ale spadający udział w globalnym rynku może zagrozić milionom miejsc pracy.

W kontekście członkostwa SDCM, które reprezentuje ponad 250 największych marek przemysłu i rynku części motoryzacyjnych, takich jak Bosch, Brembo, Delphi, Denso, Valeo czy ZF, które prowadzą działalność produkcyjną i usługową w Polsce, konieczne jest zwiększenie inwestycji w badania i rozwój oraz uproszczenie regulacji dotyczących testowania nowych technologii.

2. Czysta transformacja i dekarbonizacja

W Europie widoczne są dwie prędkości w rozwoju krajowych rynków pojazdów elektrycznych. Linia podziału przebiega pomiędzy krajami bardziej zamożnymi i dysponującymi już teraz znaczącym udziałem energii z OZE (np. Skandynawia) a tymi, w których zdolności nabywcze klientów i dostęp do zielonej energii nie pozwalają na transformację w tym samym tempie. Takie same cele w zakresie redukcji emisji w transporcie dla Europy Środkowej jak dla Norwegii, Niemiec czy Holandii nie mają racjonalnego uzasadnienia i są nieosiągalne dla mieszkańców i firm z naszego regionu. Efektywnym i akceptowalnym narzędziem pozostaną w najbliższych 10-15 latach pojazdy zelektryfikowane czyli elektryczne pojazdy hybrydowe zarówno z możliwością jak i bez możliwości ładowania z gniazdka (PHEV i HEV).

Rozwijając więc przyszłościowe technologie w pełni bateryjne i wodorowe, nie należy zapominać o pojazdach hybrydowych, które stanowią skuteczną i bardziej dostępną metodę eliminowania z rynku

pojazdów z napędami konwencjonalnymi i zmniejszenia emisji. Dodatkową zaletą napędów hybrydowych (produkowanych również w Polsce) jest zachowanie przewagi technologicznej przez

firmy produkujące w Europie (utraconej w stosunku do pojazdów wyłącznie elektrycznych) a także znakomite rezultaty tych napędów w poprawianiu jakości powietrza.

Dla Polski równie istotne jak udział w obniżaniu światowych emisji CO₂ powinno być również obniżanie emisji substancji szkodliwych dla zdrowia takich jak tlenki azotu (NO_x) i poprawianie jakości powietrza, szczególnie w miastach. Redukcje emisji NO_x stanowią istotne kryterium wsparcia transportu publicznego (vide uzasadnienie do projektu zmian w Ustawie o Elektromobilności - UD52) a z nieznanych powodów nie są brane pod uwagę przy mającym istotnie wyższe znaczenie (ze względu na wolumen pojazdów) transporcie indywidualnym.

Dla ambitnego ale i zrównoważonego rozwoju konieczne są więc dalsze inwestycje w zielone źródła energii (OZE) i infrastrukturę dla napędów przyszłości (punkty ładowania i stacje tankowania wodoru) Pojazdy wodorowe będą kluczowe dla przyszłości transportu miejskiego, ciężkiego i lekkich pojazdów dostawczych. Jednocześnie aby przyspieszyć redukcję emisji i zachować przewagi technologiczne nie powinniśmy rezygnować ze wsparcia pojazdów niskoemisyjnych takich jak elektryczne pojazdy hybrydowe HEV i PHEV.

3. Konkurencyjność i odporność

Polska jest drugim największym producentem części motoryzacyjnych w UE, generującym ponad 12% unijnej wartości dodanej w tym sektorze. Jednak wysokie ceny energii (średnio 40% wyższe niż w USA) oraz rosnące koszty pracy obciążają europejskich producentów. Kluczowe jest wzmocnienie łańcucha dostaw poprzez rozwój recyklingu baterii i metali ziem rzadkich oraz poprawa warunków dla MŚP działających w branży.

4. Relacje handlowe i równe warunki konkurencji

Europejski eksport motoryzacyjny w 2022 roku wyniósł 850 miliardów euro, ale subsydia dla producentów spoza UE (np. chińskich firm EV) powodują nierówność warunków konkurencji. Komisja Europejska powinna zintensyfikować działania antydumpingowe oraz renegocjować umowy handlowe, aby chronić europejski przemysł.

5. Uproszczenie regulacji

Europejski sektor motoryzacyjny jest obciążony skomplikowanymi regulacjami, co prowadzi do wydłużenia procesów homologacyjnych. Średni czas wprowadzenia nowego modelu na rynek w Europie wynosi 24-30 miesięcy, podczas gdy w USA – 18 miesięcy. Konieczna jest harmonizacja i uproszczenie przepisów, aby zwiększyć konkurencyjność europejskiego przemysłu.

6. Uwzględnienie rynku transportu drogowego

Związek Przedsiębiorców i Pracodawców podkreśla konieczność zrównoważonego przejścia sektora motoryzacyjnego, w tym transportu drogowego, na nowe technologie, uwzględniając realne możliwości konsumentów i przedsiębiorstw. Rosnące koszty pojazdów elektrycznych i brak odpowiednich programów wsparcia finansowego sprawiają, że zarówno konsumenci, jak i firmy transportowe są nieprzygotowani na szybką transformację.

Polskie firmy transportowe, które odgrywają istotną rolę w unijnej gospodarce, stoją przed wyzwaniem utrzymania konkurencyjności wobec lepiej wspieranych podmiotów z bogatszych państw UE. Transformacja sektora powinna opierać się na dialogu, wsparciu technologii i dostępności cenowej pojazdów, aby umożliwić utrzymanie europejskiego rynku konsumenta i przedsiębiorcy jako fundamentu rozwoju branży motoryzacyjnej.

Najważniejsze rekomendacje dla Komisji Europejskiej:

1. Zwiększenie finansowania badań nad nowymi technologiami, w tym akumulatorami nowej generacji oraz wodorem.
2. Przyspieszenie budowy infrastruktury dla pojazdów elektrycznych i wodorowych poprzez jednolite regulacje i mechanizmy wsparcia.
3. Ochrona europejskiego rynku przed nieuczciwą konkurencją poprzez skuteczniejsze działania antydumpingowe wobec producentów z Chin
4. Stworzenie mechanizmu wsparcia dla MŚP działających w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego.
5. Skrócenie i uproszczenie procesów regulacyjnych, aby zwiększyć szybkość wdrażania nowych technologii i modeli pojazdów.
6. Zapewnienie równych szans rynkowych: Stworzenie mechanizmów, które zagwarantują uczciwy dostęp do danych pojazdów, informacji o naprawach i konserwacji dla wszystkich podmiotów na rynku, w tym dla warsztatów niezależnych i firm posprzedażowych.
7. Wspieranie technologicznej innowacyjności: Rozwój krajowych programów wspierających innowacje w zakresie recyklingu części, cykliczności materiałów oraz technologii związanych z elektromobilnością i cyfryzacją sektora.
8. Edukacja i wsparcie dla rynku pracy: Inicjatywy szkoleniowe przygotowujące pracowników branży motoryzacyjnej na zmiany związane z cyfryzacją i technologicznym rozwojem pojazdów.
9. Wprowadzenie szeroko zakrojonego programu wsparcia finansowego na zakup pojazdów elektrycznych, w szczególności ciężarowych, aby umożliwić stopniową transformację sektora transportowego.
10. Rozwinięcie krajowych programów technologicznych, wspierających badania nad tańszymi i bardziej dostępnymi technologiami elektromobilności.
11. Aktywne działania na forum UE w celu ochrony interesów polskich firm transportowych, w tym zabezpieczenie równych warunków konkurencji na wspólnym rynku.

Oczekiwane działania ze strony polskich decydentów:

1. Rozwój krajowej infrastruktury dla pojazdów elektrycznych i wodorowych, w tym inwestycje w stacje ładowania i tankowania wodoru.

2. Wprowadzenie programów wsparcia dla krajowych producentów części i technologii związanych z elektromobilnością. Uwzględnienie elektrycznych pojazdów hybrydowych (HEV i PHEV) dla ochrony posiadanych przez polskie firmy zasobów technologicznych i produkcyjnych oraz podtrzymanie możliwości konkurowania i pozyskiwania środków na kolejne inwestycje.
3. Harmonizacja przepisów o dostępie do danych: Wprowadzenie jednolitych ram prawnych w UE zapewniających równe i niedyskryminacyjne zasady dostępu do danych pojazdów oraz informacji o naprawach, zwłaszcza w kontekście pojazdów elektrycznych i oprogramowania.
4. Wspólne regulacje dotyczące testów transgranicznych: Ustanowienie unijnych przepisów umożliwiających swobodne testy związane z automatyzacją i innowacjami technologicznymi, w tym uznawanie tablic testowych we wszystkich państwach członkowskich.
5. Promowanie technologicznej otwartości w regulacjach emisyjnych: Uwzględnienie w polityce UE różnorodnych technologii (np. recyklingu części i alternatywnych napędów) oraz stworzenie długoterminowych ram wspierających rozwój nowych rozwiązań w motoryzacji.
6. Obniżenie kosztów energii dla przemysłu motoryzacyjnego, aby zwiększyć jego konkurencyjność.
7. Aktywne zaangażowanie w kształtowanie polityki UE w zakresie motoryzacji, aby uwzględnić interesy polskiego sektora i zróżnicowaną sytuację w zakresie tempa rozwoju poszczególnych technologii.
8. Specjalne wsparcie dla zakupu osobowych pojazdów wodorowych, jako technologii wymagającej wsparcia w upowszechnieniu wśród konsumentów. Niezrozumiałe i sprzeczne z zasadą neutralności technologicznej jest wspieranie wyłącznie bateryjnych pojazdów elektrycznych, które na podobnym etapie rozwoju otrzymały szeroki wachlarz wsparcia w programach specjalnych np. dla przedsiębiorców i firm taksówkowych.
9. Stworzenie kompleksowego europejskiego programu wsparcia dla sektora transportowego, uwzględniającego różnice ekonomiczne między krajami członkowskimi.
10. Zapewnienie mechanizmów obniżających koszty produkcji i zakupu pojazdów elektrycznych oraz rozwój infrastruktury ładowania dostępnej w całej Europie.
11. Utrzymanie otwartego rynku transportowego w UE, przy jednoczesnym wsparciu dla mniej zamożnych państw członkowskich, takich jak Polska, w dostosowaniu się do nowych regulacji technologicznych.

ZPP deklaruje gotowość do aktywnego uczestnictwa w dialogu z Komisją Europejską oraz innymi interesariuszami w celu wypracowania skutecznych rozwiązań dla przyszłości europejskiego przemysłu motoryzacyjnego.