MINISTERSTWO GOSPODARKI

Warszawa, 6 września 2012 r.

I N F O R M A C J A

dot. aktualnej sytuacji w przemyśle motoryzacyjnym w Polsce

1. Sytuacja na krajowym rynku motoryzacyjnym.

Ministerstwo Gospodarki na bieżąco analizuje rozwój sytuacji na polskim rynku motoryzacyjnym. Podana przez GUS[1] liczba zarejestrowanych w Polsce samochodów osobowych na koniec roku 2011 osiągnęła poziom 17,9 mln szt. Średni okres eksploatacji samochodu w Polsce - szacowany na bazie danych GUS - wynosi ok. 14 lat. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych na 1000 mieszkańców na koniec roku 2011 wyniosła 468 szt. (przy średniej w UE wynoszącej 469).

W roku **2011**[2] sprzedaż nowych samochodów osobowych w Polsce wyniosła 275 tys. szt. i była niższa o 12,5% niż w roku 2010. W tym samym czasie zarejestrowano w Polsce 654 tys. szt. importowanych samochodów używanych, tj. o 9,4% mniej niż w roku 2010. W roku 2011 wyprodukowano w Polsce 825 tys. samochodów osobowych i dostawczych, tj. o 7% mniej niż w roku 2010. Generalnie, rok 2011 był rokiem spadków zarówno w produkcji samochodów osobowych jak i w sprzedaży nowych i imporcie używanych.

W pierwszych **siedmiu miesiącach 2012 r.**[3] odnotowujemy wzrost sprzedaży nowych samochodów osobowych o 4,8%, spadek importu samochodów używanych o 4,9%, ale też spadek produkcji samochodów osobowych i dostawczych aż o 21,4% w stosunku do tego samego okresu roku ubiegłego (w tym Fiat spadek o 23,8% i Opel spadek o 33,0% - obie polskie fabryki zmniejszyły produkcję przede wszystkim z powodu braku zamówień z rynków europejskich). Optymistycznie wyglądający wzrost sprzedaży nowych samochodów jest przede wszystkim wynikiem dynamicznego wzrostu sprzedaży marek pozaeuropejskich, takich jak: Toyota, Hyundai, Kia i Chevrolet. Istotny spadek sprzedaży odnotowały marki europejskie Opel, Fiat, Renault. Broni się Volkswagen, Skoda i Dacia. Obserwowany od paru miesięcy spadek dynamiki wzrostu sprzedaży nowych samochodów osobowych wskazuje na wyraźną tendencję do osiągnięcia na koniec br. wyniku gorszego niż w całym roku ubiegłym, tj. poniżej 275 tys. sztuk.

Utrzymująca się od paru lat struktura polskiego rynku i parku samochodowego nie wskazuje na rosnący popyt na nowe, dobrze wyposażone samochody. Na krajowy rynek nadal

[1] dostępne dane GUS za rok 2011
[2] źródło IBRM Samar
[3] źródło IBRM Samar

wprowadzanych jest ponad dwa razy więcej samochodów używanych, niż samochodów nowych.

Tabela nr 1. Rynek samochodów osobowych i dostawczych w Polsce.

	2011	**Dynamika** [%]	**7 m-cy 2012**	**Dynamika** [%]
Sprzedaż nowych [tys. szt.]	275	- 9,6	168	+ 4,8
Import używanych [tys. szt.]	654	- 9,4	370	- 4,9
Produkcja osob. [tys. szt]	722	- 7,0	363	- 22,5
w tym:				
rynek krajowy [tys. szt.]	11	- 31,4	5	- 37,7
eksport [tys. szt.]	711	- 9,2	358	- 22,2
Produkcja dost. [tys. szt.]	103	- 9,6	52	- 12,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IBRM „Samar”

2. Sytuacja ekonomiczna polskiego przemysłu motoryzacyjnego.

Polska stała się jednym z największych producentów samochodów w regionie Europy Środkowo-Wschodniej. Spośród 40 fabryk zajmujących się montażem samochodów i silników aż 16 znajduje się w Polsce.

W latach 2001–2010, pomimo istotnego spadku sprzedaży nowych samochodów na rynku krajowym, dynamicznie rozwijała się w Polsce produkcja samochodów osobowych i lekkich dostawczych realizowana przez cztery firmy: Fiat Auto Poland, General Motors Manufacturing Poland (dawniej Opel Polska), Volkswagen Poznań oraz Fabrykę Samochodów Osobowych (FSO). Produkty polskiego przemysłu motoryzacyjnego stały się specjalnością polskiego eksportu. Około 98% produkowanych w Polsce przez ww. firmy samochodów osobowych przeznaczone było na eksport, m.in. do Niemiec, Włoch i Francji. Do najlepiej sprzedających się w Europie „polskich” samochodów należały: Fiaty Panda i 500, nowy model Opel Astra oraz nowy model Volkswagen Caddy.

Sprzedaż tylko 2% samochodów na rynku krajowym oznaczała, że niewielkie wzrosty lub spadki sprzedaży nowych samochodów w kraju nie mają istotnego wpływu na planowanie wielkości produkcji, która jest przede wszystkim uzależniona od koniunktury panującej na europejskich rynkach, głównie Niemiec, Włoch i Francji. Załamanie sprzedaży na tych rynkach odbija się bardzo niekorzystnie na wielkości produkcji krajowej. Różnego rodzaju zachęty - jak np. dopłaty do złomowania - wprowadzane m.in. w ww. krajach stanowiły w okresie kryzysu sprzyjającą okoliczność do utrzymania, a nawet zwiększenia produkcji w fabrykach samochodów osobowych w Polsce - co było bardzo widoczne w latach 2009-2010. Pozytywny wpływ na taki stan rzeczy miała także struktura produkowanych w Polsce samochodów - małe i średnie, stosunkowo niedrogie, poszukiwane przez zachodnioeuropejskich klientów. Dlatego też, w porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej, polski przemysł motoryzacyjny został stosunkowo mało dotknięty przez kryzys światowy.

Wg wstępnych informacji zebranych na początku 2011 r. bezpośrednio od producentów, w roku 2011 planowano produkcję łącznie ok. 900 tys. samochodów osobowych oraz lekkich dostawczych i to pomimo zaprzestania w lutym 2011 r. produkcji

w Fabryce Samochodów Osobowych FSO w Warszawie. Niestety zła koniunktura na rynkach europejskich tym razem zmusiła polskie fabryki do istotnej zmiany planów produkcyjnych.

W roku **2011**[4] wyprodukowano w Polsce ponad 825 tys. samochodów osobowych i lekkich dostawczych (spadek o prawie 7% w stosunku do roku 2010), w tym 722 tys. samochodów osobowych (spadek o 9,6% w stosunku do roku 2010) oraz 103 tys. samochodów użytkowych (istotny wzrost o 17% w stosunku do roku 2010). Liderem polskich producentów pozostawał Fiat Auto Poland z produkcją ponad 467 tys. samochodów oraz 56,7% udziałem w rynku. Kolejne miejsca zajmowały: Volkswagen Poznań odpowiednio z produkcją 177 tys. i 21,4% udziałem w rynku oraz GMMP (Opel) z produkcją 174 tys. samochodów i 21,1% udziałem w rynku. Największy wzrost produkcji w stosunku do roku 2010 odnotował Volkswagen Poznań - wzrost aż o 18,6%. Wzrosła produkcja GMMP (Opel) o 9,6%. Spadła produkcja Fiata Auto Poland o 12,3%.

Polska jest znaczącym w Europie producentem autobusów. MAN Bus, Scania Production Słupsk, Solaris Bus & Coach, Volvo Polska, Autosan, Jelcz, Solbus i AMZ Kutno produkują autobusy miejskie, międzymiastowe i turystyczne. W roku 2011 wyprodukowano w Polsce łącznie 4632 autobusy - wzrost o 11% w stosunku do roku 2010. Największym producentem pozostaje MAN Bus z produkcją 1566 autobusów (wzrost o 23,6%). Kolejne miejsca zajmują: Solaris Bus & Coach z produkcją 1140 autobusów oraz 65 trolejbusów oraz Volvo Polska z produkcją 922 autobusów (wzrost o 7,8%).

Polska stała się europejskim zagłębiem produkcji komponentów motoryzacyjnych i części zamiennych dla wielu marek światowych. Polską specjalnością są silniki samochodowe, których w latach 2010-11 wyprodukowano po ok.1,5 mln sztuk rocznie. W roku 2010 w zakładach Fiat Powertrain Technologies uruchomiono produkcję nowego, nowoczesnego silnika benzynowego TWIN-AIR z docelową produkcją rzędu 450 tys. szt. rocznie. Toyota Motor Industries Poland rozpoczęła produkcję nowego silnika wysokoprężnego o pojemności 1,4 litra z docelową produkcją 70 tys. szt. rocznie.

Wg **PKD 2007 (Dział 29)**[5], w końcu roku 2011 przemysł motoryzacyjny w Polsce liczył 433 jednostki zatrudniające powyżej 9 pracowników (o 12 więcej niż na koniec 2010 r.), w tym 129 jednostek zatrudniających powyżej 250 pracowników. Najsilniejszą grupę stanowili producenci części i akcesoriów do pojazdów silnikowych prowadzący działalność w 316 jednostkach (w tym 110 jednostek z zatrudnieniem powyżej 250 osób). W grupie producentów pojazdów samochodowych sklasyfikowano 39 jednostek, w tym 15 zatrudniających powyżej 250 osób.

Przemysł motoryzacyjny na koniec roku 2011 r. zatrudniał ponad 146 tys. pracowników, co stanowi ok. 8,2 % zatrudnionych ogółem w przetwórstwie przemysłowym. Odnotować należy wzrost zatrudnienia o 5,9% w stosunku do roku ubiegłego. Spadło zatrudnienie w grupach producentów samochodów oraz producentów nadwozi, przyczep i naczep odpowiednio o 2,9% oraz 4,7%. Wzrosło o 9,5% zatrudnienie w grupie producentów części i akcesoriów. Uwzględnienie w tych statystykach przedsiębiorstw klasyfikowanych w innych branżach, lecz wytwarzających swoje produkty na potrzeby branży motoryzacyjnej - np. producentów opon, foteli, wiązek elektrycznych, szyb – powoduje, że liczba zatrudnionych w firmach wytwarzających pojazdy i ich części wzrasta do ok. 170-180 tys. osób.

Przemysł motoryzacyjny pomimo kryzysu generował nadal wysokie przychody z całokształtu działalności, które na koniec 2011 wyniosły ok. 117 mld zł (dla porównania

[4] źródło IBRM Samar
[5] źródło GUS

98 mld zł w roku 2010) i były o 19,3% wyższe niż w roku 2010. Podkreślenia wymaga fakt wysokiego, prawie 11,5 % udziału branży w przychodach przedsiębiorstw przetwórstwa przemysłowego. Na koniec 2011 r., wyraźnie wzrosły nakłady inwestycyjne, osiągając poziom powyżej 4,6 mld złotych, co stanowiło ok. 12,5% całkowitej kwoty wydanej na inwestycje w przetwórstwie przemysłowym. Rentowność obrotu netto dla całego sektora utrzymała się praktycznie na tym samym poziomie i wyniosła 3,57% (dla porównania w roku 2010 wskaźnik ten wynosił 3,60%).

Przemysł motoryzacyjny odgrywa istotną rolę w polskiej gospodarce, także jako kluczowy eksporter, wnosząc szeroki strumień rozwiązań innowacyjnych w organizacji produkcji i poszczególnych wyrobach. Udziały przychodów sektora ze sprzedaży eksportowej w przychodach ogółem wyniosły 71%. Udziały te tylko w sprzedaży pojazdów samochodowych i silników wyniosły 80%. W roku **2011**[6] wartość eksportu polskiego przemysłu motoryzacyjnego (wg danych statystycznych Eurostatu) wzrosła o 10% do wartości 19,1 mld EUR. Największy udział w polskim eksporcie ogółem miała grupa producentów samochodów osobowych i dostawczych - wartość 6,8 mld EUR, wzrost o 2,6% w stosunku do roku 2010) oraz części i akcesoria 6,4 mld EUR - wzrost odpowiednio o 7,6%. Do krajów UE trafiły produkty polskiego przemysłu motoryzacyjnego o wartości 16,1 mld EUR, tj. o 7,2% więcej niż w roku 2010, ale ich udział spadł z 87,1% do 84,6%. Największym odbiorcą były Niemcy (wzrost o 12,6% z udziałem 29,3%), Włochy (spadek o 2% z udziałem 13,2%), Wielka Brytania (wzrost o 35,3% z udziałem 8,9%) i Francja (spadek o 7,5% z udziałem 6,6%). Najwięcej samochodów sprzedano do Włoch (25,2%), Niemiec (19,9%) i Wielkiej Brytanii (12,5%). Do krajów UE trafiło 89,1% wartości eksportowanych z Polski części i komponentów motoryzacyjnych, głównie do Niemiec (39,5%), Francji (8,4%) i Czech (7,7%). Dużą pozycję stanowił eksport silników wysokoprężnych - wzrósł o 25,2% do wartości 2,5 mld EUR.

Polsce zależy na co najmniej utrzymaniu poziomu produkcji z paru ubiegłych lat, na poziomie 800-900 tys. samochodów rocznie. Polska pragnie pozostać krajem, w którym produkowane są nowoczesne konstrukcje samochodów, wdrażane są innowacyjne technologie, które mogą dać jakościowy impuls dla nowych, ekologicznych koncepcji rozwoju transportu samochodowego. Przy dużym stopniu globalizacji polskiego przemysłu motoryzacyjnego, trzeba także brać pod uwagę aktualnie liczne uwarunkowania zewnętrzne, także związane ze światowym kryzysem finansowym:

- duże uzależnienie od koniunktury na rynkach zagranicznych,
- zmniejszenie się europejskiego rynku motoryzacyjnego,
- konieczność zmiany planów produkcyjnych, także przez koncerny mające zakłady produkcyjne w Polsce,
- zawieszenie planowanych inwestycji i konieczność przeprowadzenia restrukturyzacji zakładów produkcyjnych,
- zagrożenie delokalizacją produkcji (np. do Azji czy Ameryki Łacińskiej),
- konieczność wprowadzania nowych eko i energoefektywnych technologii.

Z uwagi na niewielki w Polsce popyt na samochody osobowe produkowane w kraju, 98% produkcji jest lokowane na rynkach zagranicznych, głównie europejskich. Dlatego też przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki czynnie uczestniczą w działaniach podejmowanych

[6] źródło AutomotiveSuppliers.pl

także na szczeblu Unii Europejskiej ukierunkowanych na poprawę warunków, w których produkowane w Europie samochody mogłyby skutecznie konkurować na rynkach krajów trzecich jak również na rynku europejskim z samochodami importowanymi spoza Europy.

3. Europejska strategia rozwoju przemysłu motoryzacyjnego.

W październiku 2010 r. Komisja Europejska reaktywowała (pracującą w latach 2005-2007 bez udziału PL) Grupę Wysokiego Szczebla CARS 21 (High Level Group Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century), zadaniem której - jako ciała doradczego Komisji Europejskiej - miało być określenie niezbędnych regulacji prawnych dla poprawy konkurencyjności i ekonomicznej sytuacji europejskiego sektora motoryzacyjnego oraz do wdrożenia przyjętej w maju 2010 r. „Europejskiej strategii na rzecz eko- i energoefektywnych samochodów". Do udziału w pracach CARS 21 Komisja Europejska zaprosiła imiennie ministrów z dziewięciu państw członkowskich największych producentów samochodów w UE (Polski, Niemiec, Francji, Wielkiej Brytanii, Włoch, Hiszpanii, Austrii, Czech i Szwecji), siedmiu komisarzy KE (ds. przemysłu, transportu, środowiska, klimatu, energii, spraw zagranicznych i handlu) oraz przedstawicieli – na szczeblu Prezesów Zarządów – najważniejszych, związanych z sektorem motoryzacyjnym, europejskich organizacji branżowych i firm/producentów samochodów i komponentów.

Ministerstwo Gospodarki aktywnie uczestniczyło w pracach Grupy CARS 21 na wszystkich jej trzech poziomach. Na najwyższym szczeblu Polskę reprezentowała Pani Grażyna Henclewska, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki. Na szczeblu tzw. Sherpów - Pan Zbigniew Kamieński, Zastępca Dyrektora Departamentu Innowacji i Przemysłu MG. Departament ten także koordynował działania polskich ekspertów w pracach czterech Grup Roboczych, w pełni korzystając z możliwości delegowania nawet po kilku ekspertów na poszczególne posiedzenia w zależności od poruszanych tematów. Współpracując blisko ze środowiskiem branży motoryzacyjnej, wytypowano grupę dwudziestu pięciu ekspertów reprezentujących m.in. wyspecjalizowane instytuty, zainteresowane firmy motoryzacyjne i konsultingowe, organizacje branżowe oraz instytucje centralne, które na bieżąco otrzymywały wszystkie materiały analityczno-informacyjne przygotowywane przez Komisję Europejską. Łącznie odbyło się osiemnaście posiedzeń grup roboczych. We wszystkich tych posiedzeniach polscy eksperci aktywnie uczestniczyli przy wypracowywaniu roboczego stanowiska dotyczącego omawianej problematyki, które było uwzględniane w końcowych projektach dokumentów przedłożonych do przyjęcia najpierw przez Sherpów, a następnie przez HLG CARS21.

Efektem prac Grupy Wysokiego Szczebla CARS 21 jest przyjęty w dniu 6 czerwca 2012 r. Final Report, który na bazie aktualnej pozycji europejskiego przemysłu motoryzacyjnego na rynkach globalnych, przedstawia wizję „europejskiego konkurencyjnego przemysłu motoryzacyjnego i rozwoju zrównoważonego transportu w/i po roku 2020" oraz przedstawia listę rekomendacji politycznych do rozważenia na szczeblu UE, na poziomie międzynarodowym i narodowym, odnoszących się w sześciu rozdziałach m.in. do następujących problemów:

- przedstawia strategiczną wizję europejskiego przemysłu motoryzacyjnego,
- wskazuje na kierunki poprawy biznesowych warunków działania sektora na europejskim rynku wewnętrznym,

- wskazuje działania w zakresie poprawy konkurencyjności na rynkach międzynarodowych, głównie szybko rozwijających się państw trzecich, w tym krajów tzw. BRIC,
- szeroko omawia problematykę redukcji emisji CO2,
- wskazuje na potrzebę rozwoju alternatywnych napędów i paliw oraz rozwoju stosownej infrastruktury.

Konkretne działania, które podejmie Komisja Europejska na podstawie ww. rekomendacji zawartych z Final Report HLG CARS 21, zostaną przedstawione w zapowiedzianym na jesień br. specjalnym Komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady.

Na początku 2010 roku na różnych forach unijnych podjęto prace zmierzające do wypracowania europejskiej strategii dotyczącej rozwoju eko i energoefektywnych samochodów. Przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki czynnie włączyli się w działania poszczególnych instytucji Unii Europejskiej, biorąc udział m.in. w:

- posiedzeniu w dniach 7-9 lutego 2010 r. w San Sebastian nieformalnej Rady ds. Konkurencyjności, na którym omawiano forsowane przez Hiszpanię sprawy dotyczące promowania samochodów elektrycznych,
- spotkaniu w dniu 19 lutego 2010 r. w Brukseli ministrów ds. przemysłu z Wiceprzewodniczącym Komisji Europejskiej A. Tajanim,
- przygotowywaniu przez Komisję Europejską komunikatu, który dotyczy „Europejskiej strategii na rzecz eko- i energoefektywnych samochodów”. Założenia do tego dokumentu były w marcu i kwietniu 2010 r. konsultowane z krajami członkowskimi. Komunikat odnoszący się m.in. do kwestii stosowanych ram regulacyjnych w obszarze redukcji emisji substancji szkodliwych w transporcie samochodowym, zachęt finansowych dla nabywających "zielone samochody" oraz wsparcia badań i innowacji w obszarze technologii motoryzacyjnych, przyjaznych środowisku, wykorzystujących wszystkie rodzaje paliw i napędów, został przyjęty przez Komisję Europejską w dniu 28 kwietnia 2010 r.
- przygotowaniu Konkluzji Rady ds. Konkurencyjności, które zostały przyjęte 25 maja 2010 r..

Głównym celem prac unijnych i przyjętych dokumentów było promowanie samochodów przyjaznych środowisku, prowadzące do ograniczania emisji zanieczyszczeń (w tym CO_2), poprawę ich efektywności energetycznej i związane z tym ograniczenie zużycia paliw kopalnych z wykorzystaniem w jak największym stopniu odnawialnych źródeł energii. Założono, że można to osiągnąć poprzez:

- rosnący udział samochodów z napędami alternatywnymi (np. elektrycznymi, hybrydowymi, wykorzystującymi wodorowe ogniwa paliwowe),
- doskonalenie samochodów z silnikami spalinowymi, dążąc do wzrostu ich sprawności oraz ograniczenia ich emisyjności, w tym. poprzez stosowanie paliw alternatywnych(np. LPG, CNG i biopaliwa II generacji).

Prezentowane na forach Unii Europejskich stanowisko Polski w kwestiach promowania i wdrażania samochodów i napędów eko i energoefektywnych, bazujące na neutralności technologicznej, tj. nie preferujące żadnych specyficznych rozwiązań technicznych, dążyło - podobnie jak w przypadku większości krajów członkowskich Unii Europejskiej - do rozszerzenia propozycji promowania pojazdów elektrycznych o inne,

alternatywne napędy oraz wskazywało na konieczność dalszych prac nad doskonaleniem samochodów spalinowych wykorzystujących zarówno paliwa tradycyjne, jak również paliwa alternatywne. Komunikat Komisji Europejskiej oraz Konkluzje Rady ds. Konkurencyjności w zasadzie w pełni uwzględniły stanowisko Polski.

W ramach działań krajowych, Ministerstwo Gospodarki prowadzi szerokie konsultacje z podmiotami potencjalnie zainteresowanymi problematyką samochodów eko i energoefektywnych. Problematyka ta zastała także włączona do prac Międzyresortowego Zespołu do spraw Wzrostu Konkurencyjności Przemysłu Motoryzacyjnego.

Ministerstwo Gospodarki deklaruje aktywny i konstruktywny udział w pracach na różnych forach Unii Europejskiej nad zagadnieniami ujętymi w Final Report HLG CARS 21 oraz w „Europejskiej strategii na rzecz eko- i energoefektywnych samochodów", popierając działania mające na celu wspieranie wzrostu konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, w tym m.in. poprzez promowanie alternatywnych napędów i paliw. Będzie dążyło do pełnego wykorzystywania potencjału i możliwości UE w pracach nad poprawą konkurencyjności polskiego przemysłu motoryzacyjnego oraz regulacji związanych z rynkiem motoryzacyjnym.

4. Międzyresortowy Zespół do spraw Wzrostu Konkurencyjności Przemysłu Motoryzacyjnego.

Kwestie dalszego rozwoju polskiego przemysłu motoryzacyjnego stały się kluczowymi tematami dyskusji prowadzonej w ramach powołanego Zarządzeniem Prezesa Rady Ministrów Nr 128 z dnia 21 listopada 2008 r. *Międzyresortowego Zespołu do spraw Wzrostu Konkurencyjności Przemysłu Motoryzacyjnego.*

Rozwiązania, nad którymi pracuje Zespół wpisują się w zgłaszane przez branżę motoryzacyjną propozycję wsparcia wymiany parku samochodowego poprzez zmiany m.in. w systemie podatkowym. Wprowadzenie proponowanych zmian z pewnością zwiększyłoby także atrakcyjność polskiego sektora motoryzacyjnego dla inwestorów zagranicznych.

Polska jest zainteresowana nowymi projektami inwestycji zagranicznych i podjęciem rozmów z nowymi inwestorami, zarówno zainteresowanymi inwestycjami typu greenfield, jak również realizacją projektów typu joint venture. Wiele firm postrzega sektor motoryzacyjny w Polsce jako dobre miejsce do lokalizacji inwestycji, czego dowodem jest, że sektor ten stanowi najliczniejszą grupę obsługiwanych przez Polską Agencję Informacji i Inwestycji Zagranicznych projektów. Do połowy sierpnia br. Agencja zakończyła pozytywną decyzją inwestora 12 projektów z branży motoryzacyjnej. Aby wyjść naprzeciw oczekiwaniom potencjalnych inwestorów, Ministerstwo Gospodarki przygotowuje zmianę *Programu wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011-2020,* mającą na celu umożliwienie udzielania wsparcia inwestycjom zlokalizowanym także w aglomeracjach o niskiej stopie bezrobocia. Projekt zmiany *Programu* w ciągu najbliższych kilku dni zostanie przekazany do uzgodnień międzyresortowych.

Kontynuowane są prace analityczne nad proekologicznymi i społecznie akceptowalnymi rozwiązaniami mającymi zachęcać do zakupu nowych samochodów. M.in., realizując ustalenia tego Zespołu, Ministerstwo Gospodarki zorganizowało szereg spotkań, których celem było wypracowanie stanowiska Polski do projektu „Konkluzji Rady

dot. czystych i efektywnych energetycznie samochodów dla konkurencyjnego przemysłu motoryzacyjnego i dekarbonizacji transportu drogowego" oraz ścieżki udziału Polski w procesie wdrażania samochodów eko i energoefektywnych. W spotkaniach tych udział brali przedstawiciele przemysłu, nauki, organizacji branżowych i społecznych, niezależni analitycy rynku związani z szeroko rozumianą motoryzacją oraz przedstawiciele zainteresowanych resortów. Efektem tych działań jest m.in.:

- podpisana w dniu 4 lipca ubr. umowa powołująca „Warszawski Klaster E-Mobil" grupujący kilkanaście firm i instytucji, w tym Urząd m.st. Warszawy, Politechnikę Warszawską oraz firmy z sektorów motoryzacyjnego i energetycznego,
- powołana w sierpniu ubr. w ramach Polskiej Izby Motoryzacji (PIM) sekcja samochodów ekologicznych,
- zorganizowana we wrześniu ubr. przez Ministerstwo Gospodarki, Polską Izbę Motoryzacji (PIM) oraz Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) specjalna wystawa „Jedziemy z prądem" promująca pojazdy elektryczne,
- powołana w dniu 26 marca br. Polska Platforma Technologiczna Transportu Ekologicznego, w skład której wchodzą głównie producenci pojazdów elektrycznych oraz komponentów do tych pojazdów.

Ministerstwo Gospodarki opracowało, będący już po etapie uzgodnień w ramach ww. Międzyresortowego Zespołu do spraw Wzrostu Konkurencyjności Przemysłu Motoryzacyjnego, dokument pt.: **„Uwarunkowania wdrożenia zintegrowanego systemu e-mobilności w Polsce"** obejmujący infrastrukturę ładowania, zasady eksploatacji samochodów elektrycznych oraz uwzględniającego niezbędne i możliwe do szybkiego podjęcia działania organizacyjne i strukturalne zmierzające do szeroko rozumianego upowszechnienia pojazdów elektrycznych w Polsce.

Prowadzone są także analizy celowości podjęcia prac nad roboczo nazwanym **„Wieloletnim Programem Strategicznym dot. wykorzystania CNG i LNG w transporcie"**, zakładającym bliska współpracę producentów pojazdów, Przemysłowego Instytutu Motoryzacji (PIMOT), Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa (PGNiG) oraz zainteresowanych resortów transportu, środowiska i gospodarki.

Opracował:
Janusz Kipigroch
Główny Specjalista w DIP MG