



# Branża motoryzacyjna 2021

**Jakub Faryś**

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego



## Kim jesteśmy ?

**Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego** jest największą polską organizacją pracodawców branży motoryzacyjnej zrzeszającą oficjalnych importerów, przedstawicieli producentów i producentów pojazdów samochodowych, motocykli, motorowerów oraz czterokołowych pojazdów motocyklowych, a także producentów nadwozi, przyczep, naczep oraz części, zespołów i elementów pojazdów samochodowych, przeznaczonych do pierwszego montażu.

Jako sprawna, profesjonalna i wiarygodna organizacja reprezentująca interesy przedsiębiorców jesteśmy głosem branży motoryzacyjnej w kontaktach z organami administracji publicznej, środkami masowego przekazu, związkami zawodowymi, innymi organizacjami branżowymi (polskimi i światowymi) oraz całym społeczeństwem.

PZPM jest członkiem ACEA, Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów, ACEM - Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motocykli i CLCCR – Międzynarodowego Stowarzyszenia Producentów Nadwozi, Przyczep i Naczep. Poprzez udział w inicjatywach europejskich, PZPM reprezentuje interesy polskiej branży motoryzacyjnej w organach Unii Europejskiej.



# NASI CZŁONKOWIE

■ 3M Poland ■ AC S.A. ■ Almot ■ BMW Group Polska ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ Ekocel ■ Eurotrailer ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Henschel Engineering Automotive ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Inchcape JLR Poland ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KFB Acoustics ■ KIA Polska ■ KTM CEE ■ Liberty Motorcycles ■ Lotos Oil ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks & Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks Polska ■ MMC Car Poland ■ Moto Trip ■ Moto Wektor ■ Motor-Land ■ MRauto ■ Nexteer Automotive Poland ■ Nissan S.C.&E Europe ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Robert Bosch ■ Scania Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Terberg Matec Polska ■ Toyota Motor Poland ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ V-Cruiser ■ Valeo Thermal Systems ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor ■ ZIPP ■



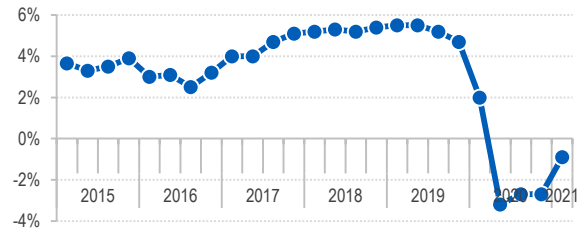
# Branża motoryzacyjna w Polsce i w UE



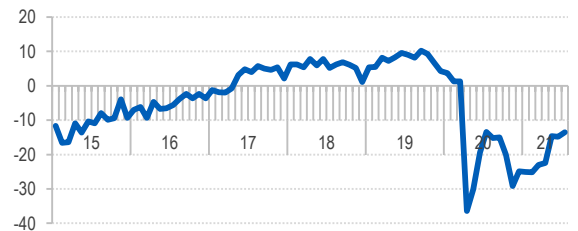
# Rynek motoryzacyjny Q1-2/21

## Otoczenie gospodarcze (Polska)

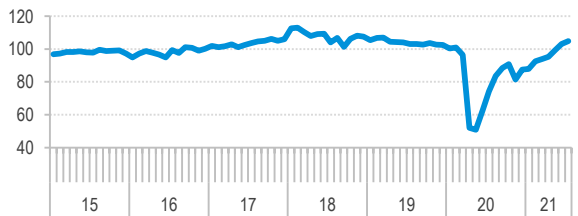
Realny wzrost PKB r/r (%)



## Wskaźnik koniunktury konsumentów



## Wskaźnik koniunktury firm



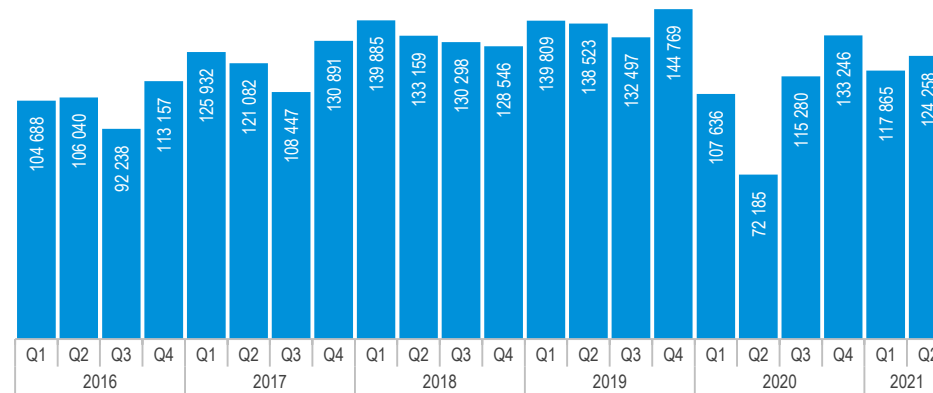
## Rejestracje nowych pojazdów (w tys.)

242,1 (+34,6%)

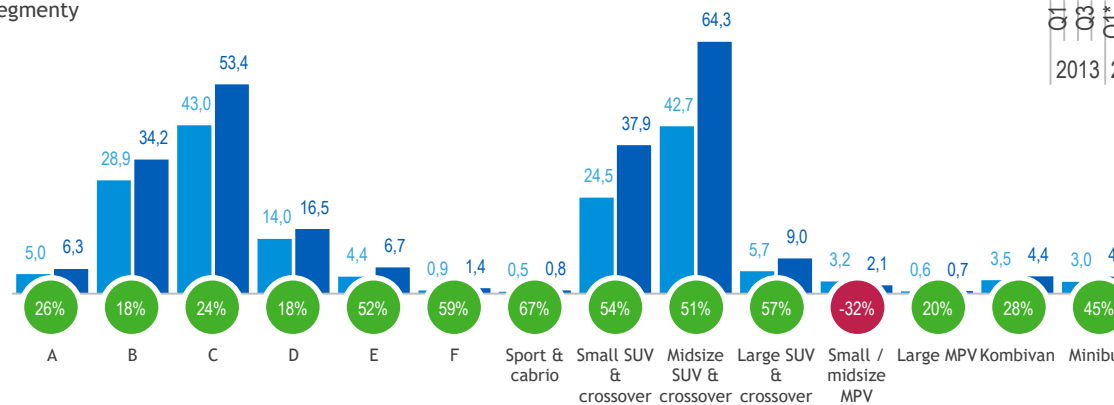
Nabywcy instytucjonalni 179 (+45%)

## Nabywcy indywidualni

63,2 (+12%)

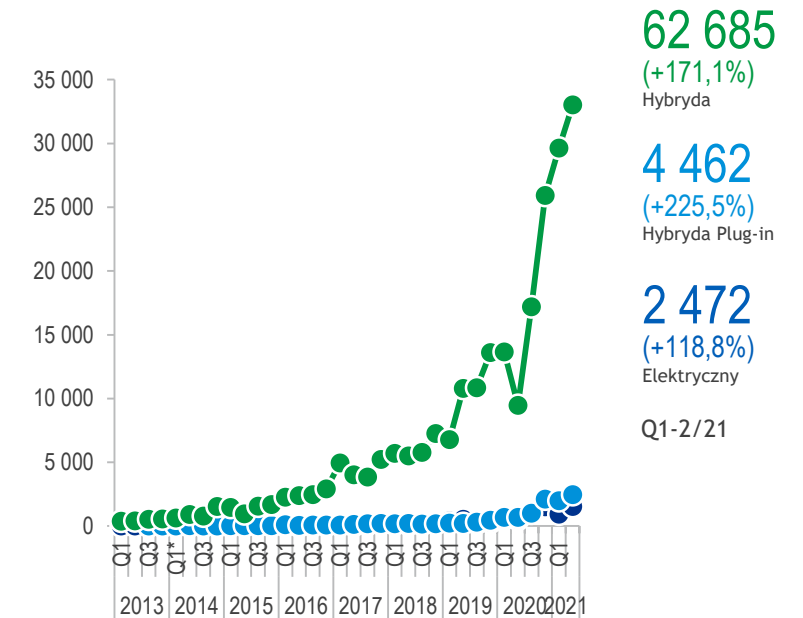


## Segmety



## Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne (w szt.)

75 781 (+176,6%)



62 685 (+171,1%)

Hybryda

4 462 (+225,5%)

Hybryda Plug-in

2 472 (+118,8%)

Elektryczny

Q1-2/21

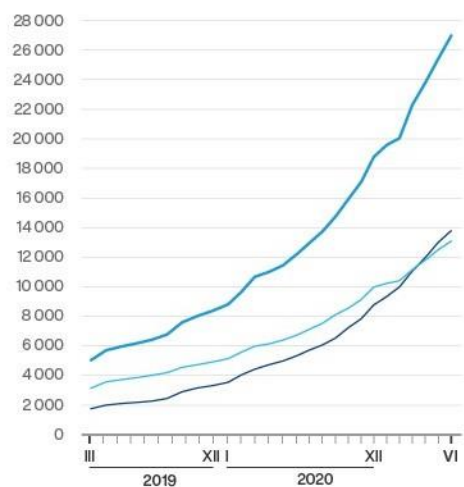


# LICZNIK ELEKTROMOBILNOŚCI

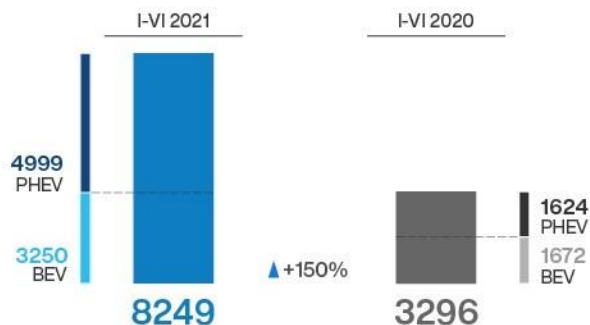
CZERWIEC 2021

## Pojazdy

### ELEKTRYCZNE SAMOCHODY OSOBOWE (szt.)



### LICZBA NOWO ZAREJESTROWANYCH ELEKTRYCZNYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH (NOWYCH I UŻYWANYCH)



### ELEKTRYCZNE SAMOCHODY DOSTAWCZE I CIĘŻAROWE

PARK

**1001**

LICZBA REJESTRACJI (nowych i używanych)

I-VI 2021 I-VI 2020

**188** **91** ▲+107%

### ELEKTRYCZNE AUTOBUSY DMC > 3,5 t

PARK

**532**

LICZBA REJESTRACJI (nowych i używanych)

I-VI 2021 I-VI 2020

**100** **67** ▲+49%

### ELEKTRYCZNE MOTOCYKLE I MOTOROWERY

PARK

**10544**  
MOTOROWERY 10 017  
MOTOCYKLE 527

LICZBA REJESTRACJI (nowych i używanych)

I-VI 2021 I-VI 2020

**1603** **1162** ▲+38%

### ELEKTRYCZNE POJAZDY MIKRO I INNE

PARK

**395**

LICZBA REJESTRACJI (nowych i używanych)

I-VI 2021 I-VI 2020

**38** **20** ▲+90%

### WODOROWE SAMOCHODY OSOBOWE (FCEV)

PARK

**55**

LICZBA REJESTRACJI (nowych i używanych)

I-VI 2021 I-VI 2020

**54** **0**

### HYBRYDOWE SAMOCHODY OSOBOWE I DOSTAWCZE

PARK

**261 010**

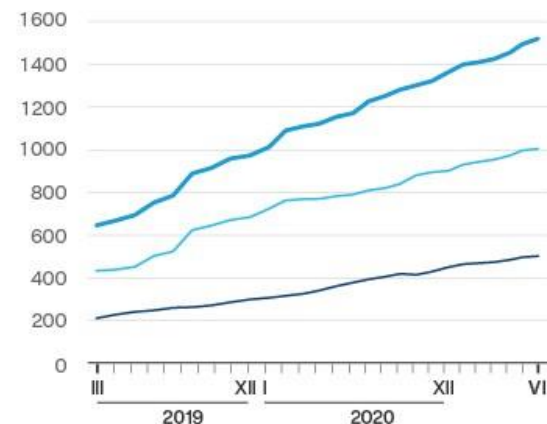
LICZBA REJESTRACJI (nowych i używanych)

I-VI 2021 I-VI 2020

**67 312** **25 586** ▲+163%

## Infrastruktura

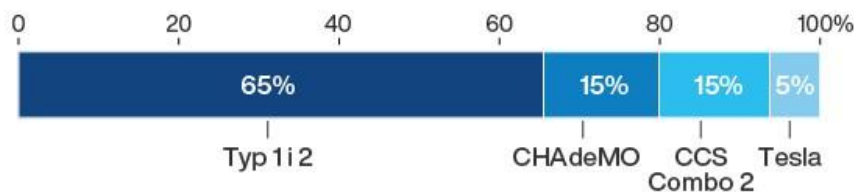
### LICZBA STACJI ŁADOWANIA W POLSCE (szt.)



### LICZBA OGÓLNODOSTĘPNYCH PUNKTÓW ŁADOWANIA

**2964**  
▲+3% (m/m)

### STRUKTURA OGÓLNODOSTĘPNYCH PUNKTÓW ŁADOWANIA

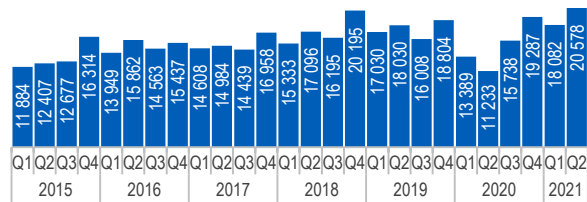




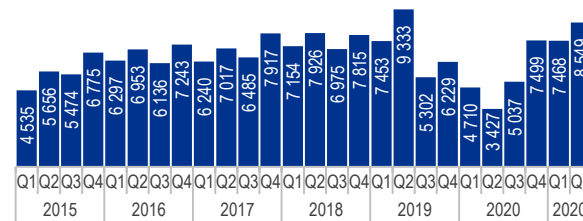
# Rynek motoryzacyjny w Polsce Q1-2/21

## Rejestracje nowych pojazdów (w sztukach)

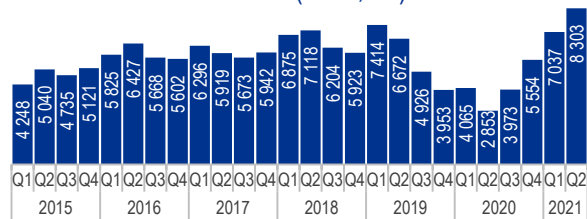
38 660 (+57%)



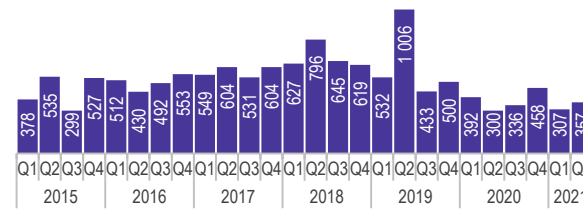
16 017 (+96,8%)



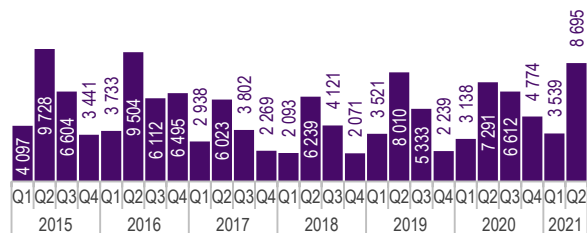
15 340 (+121,7%)



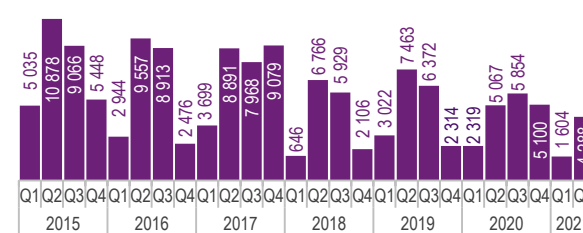
664 (-4%)



12 234 (+17,3%)

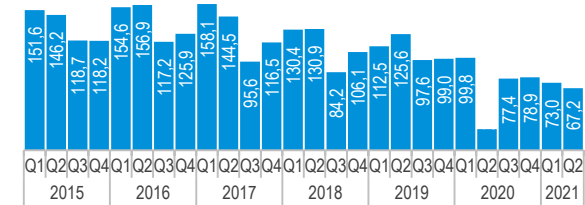


5 892 (-20,2%)

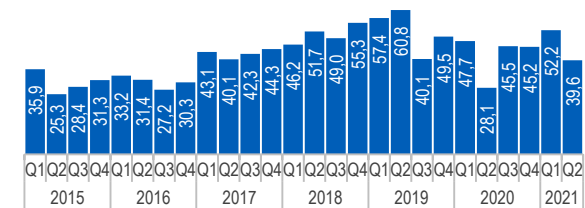


## Produkcja pojazdów (w tys.)

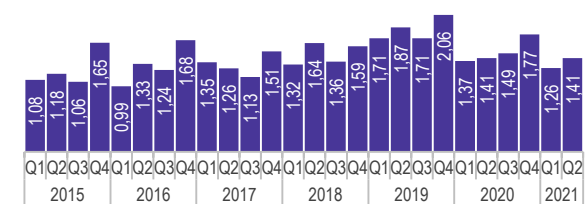
140,2 (+14,4%)



91,8 (+21,2%)



2,68 (-3,8%)



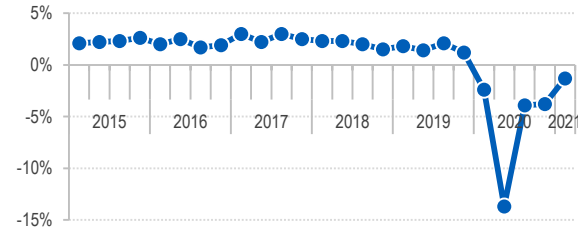




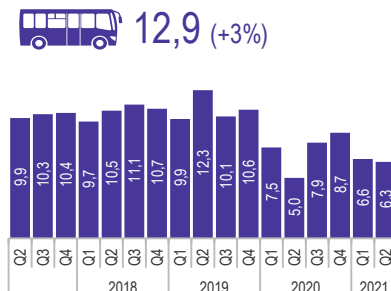
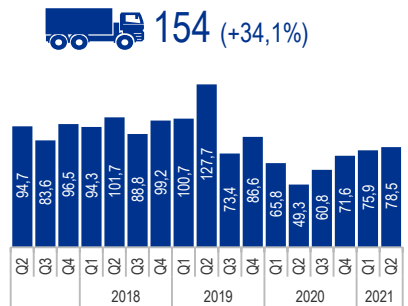
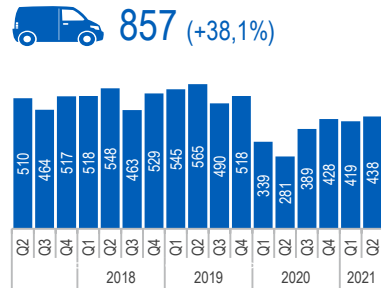
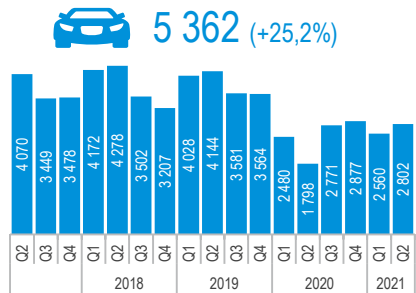
# Rynek motoryzacyjny w UE Q1-2/21

## Otoczenie gospodarcze (UE)

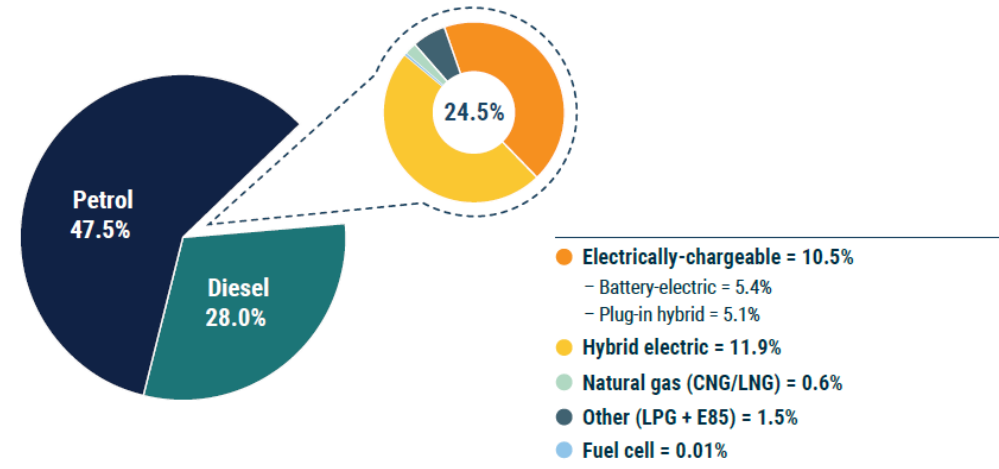
Realny wzrost PKB r/r (%)



## Rejestracje nowych pojazdów (w tys.) Q1-2/21

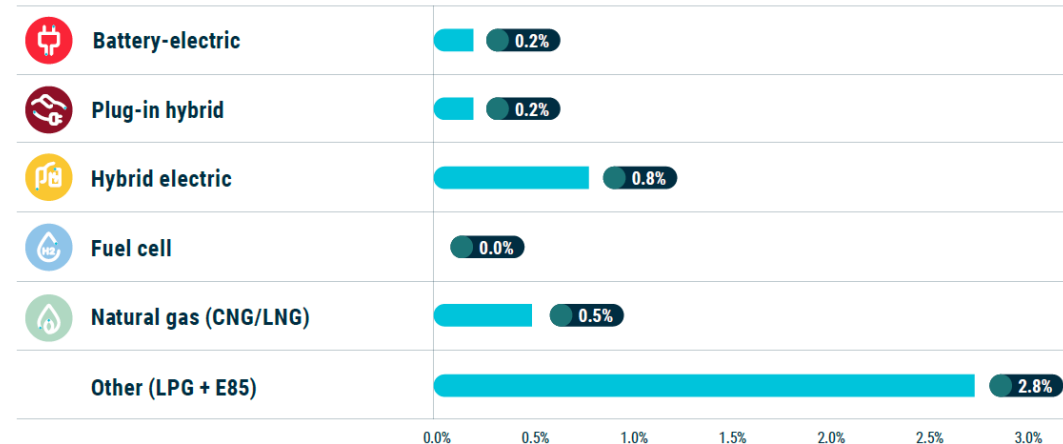


## Rejestracje nowych samochodów osobowych - rodzaje paliwa (2020)



Source: ACEA

## Park samochodów osobowych w UE - paliwa alternatywne (2019)



Source: ACEA



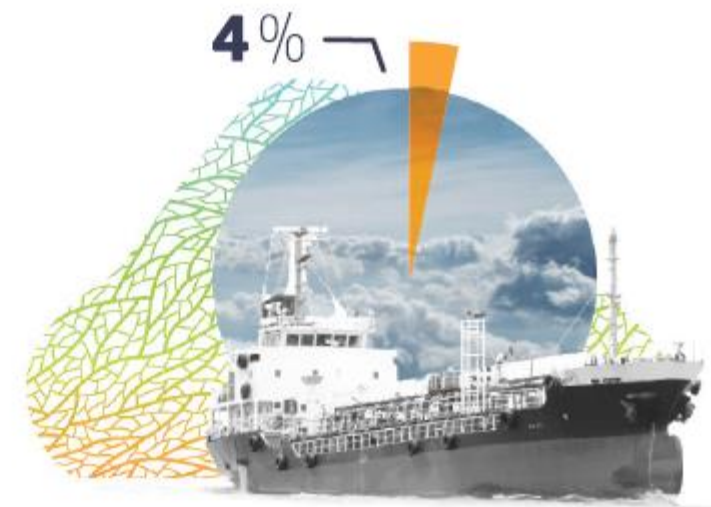
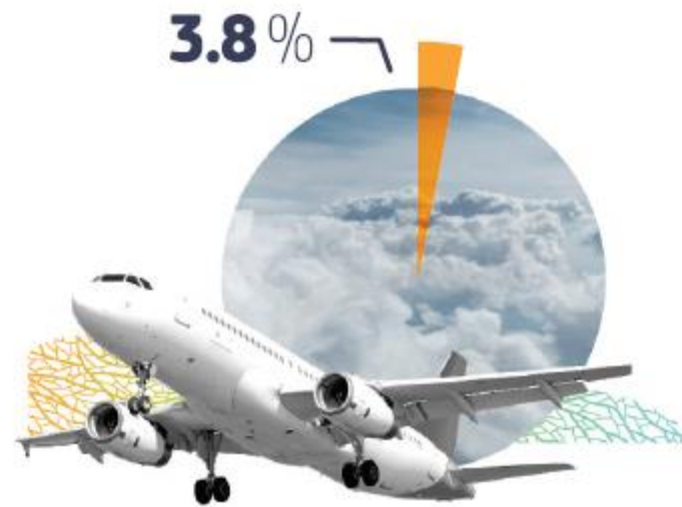


## Green Deal i FitFor55



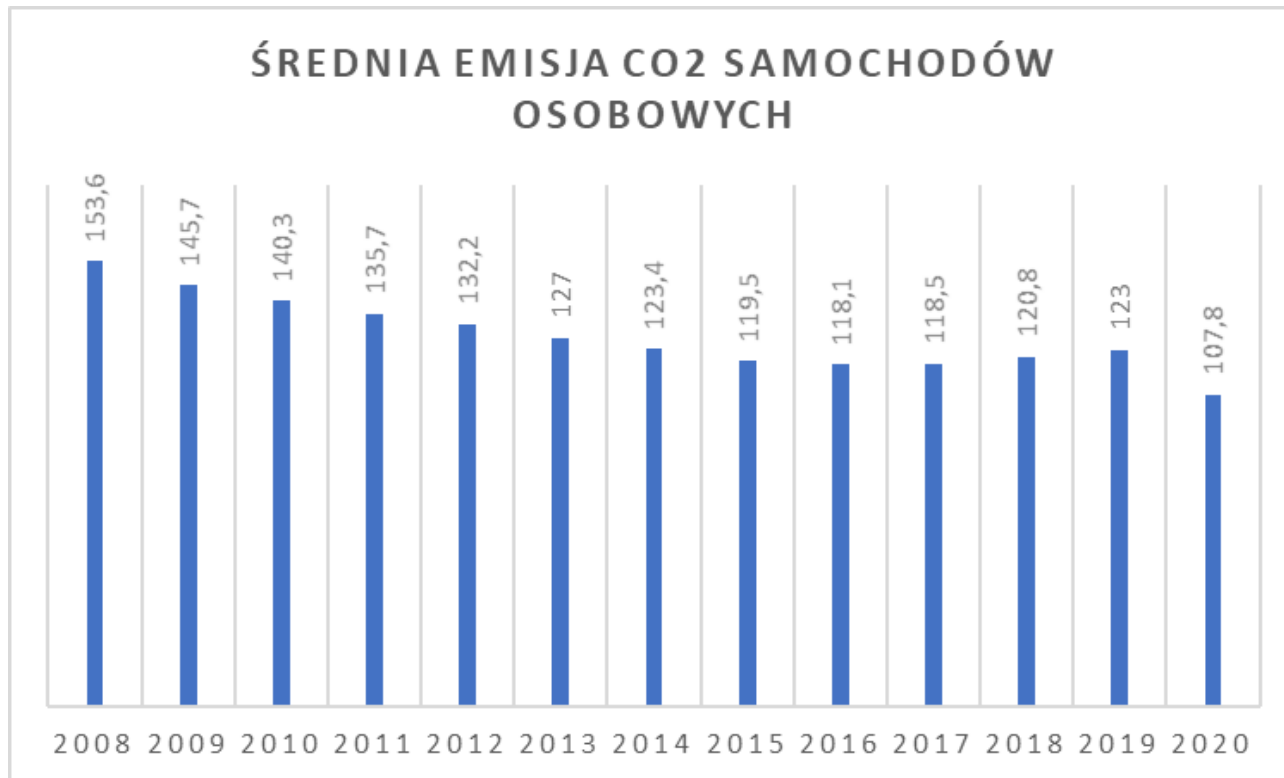
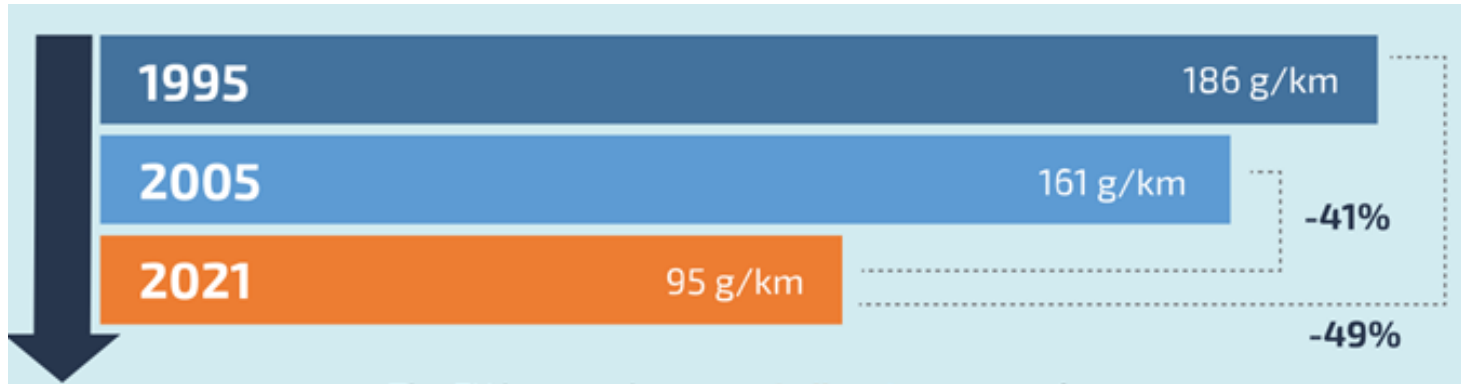


# ŹRÓDŁA EMISJI CO<sub>2</sub> W UE





# REDUKCJA EMISJI CO<sub>2</sub>



Cel na 2021 to 95 g CO<sub>2</sub>/km

- **107,8 g CO<sub>2</sub>/km** – średnia emisja CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2020 r.
- Emisja spadła o **12,4%** w porównaniu do 2019 r.



# REDUKCJA EMISJI CO<sub>2</sub> - ZMIANY

ROZPORZĄDZENIE 2019/631

Pierwotna propozycja KE: redukcja o 15% do 2025 r. i o 30% do 2030 r.

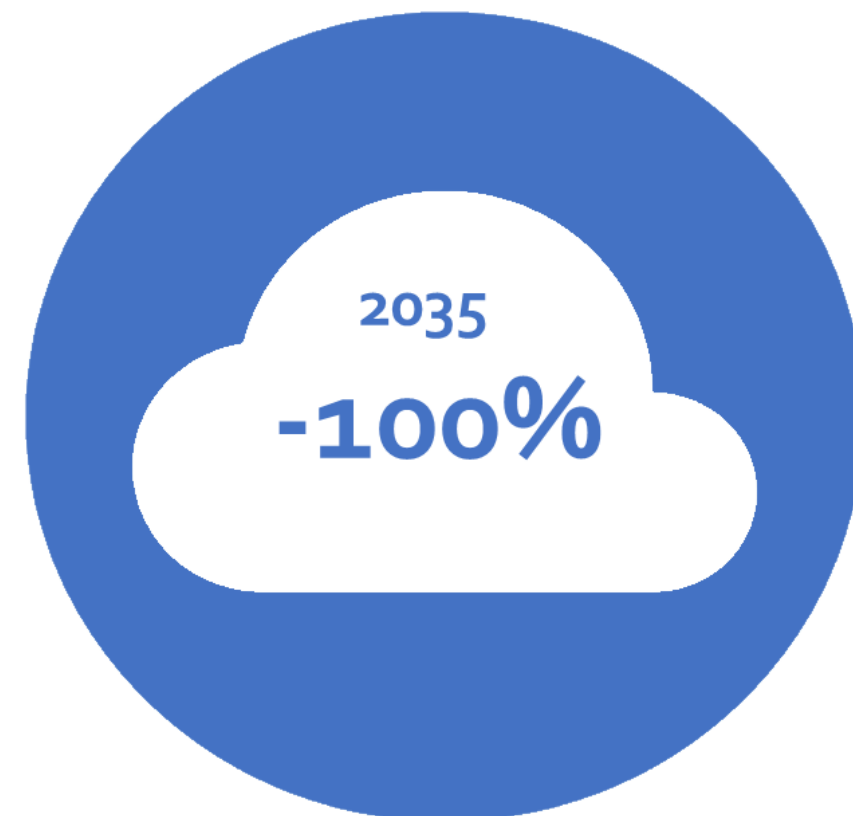
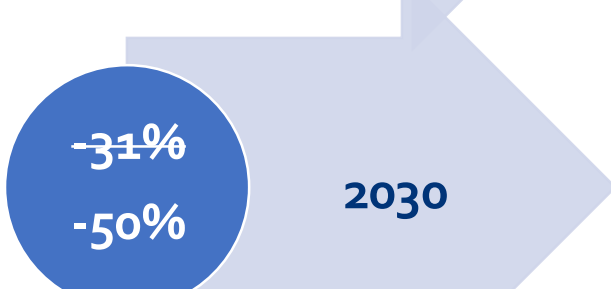
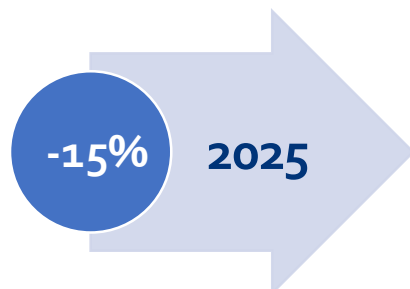
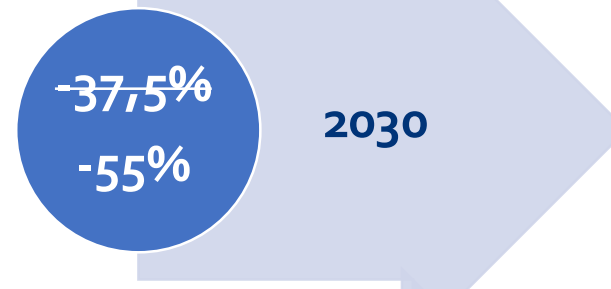
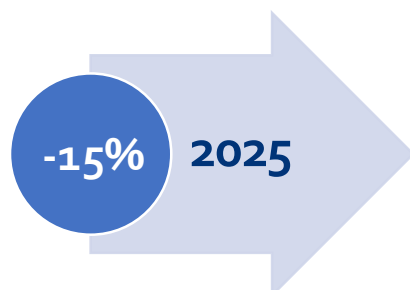


CEL FINALNY 2019/631  
-15% do 2025 i -37,5% do 2030 (-31% dla samochodów dostawczych)



CEL FINALNY 2019/631  
-15% do 2025 i -30% do 2030

## FitFor55





# FitFor55

- Nie tylko redukcja emisji z pojazdów
- Zmiana AFID na AFIR
- Obligatoryjne cele w zakresie budowy infrastruktury dla państw członkowskich:
  - 1kW mocy / 1 samochód elektryczny
  - Sieć stacji ładowania/tankowania w ramach TEN-T:
    - 300kW / 60 km w tym min. 1 stacja o mocy 150kW do 2025 r. oraz 600kW i min. 2 stacje o mocy 150kW do 2030 (dodatkowo stacje ładowania o większych mocach dla samochodów ciężarowych)
    - 1 stacja tankowania wodoru / 150 km
- KE zakłada, że doprowadzi to powstania 1 mln punktów ładowania w 2025, 3.5 mln w 2030, 11.4 mln w 2040 i 16,3 mln w 2050

**2025**  
1 million



**2030**  
3.5 million



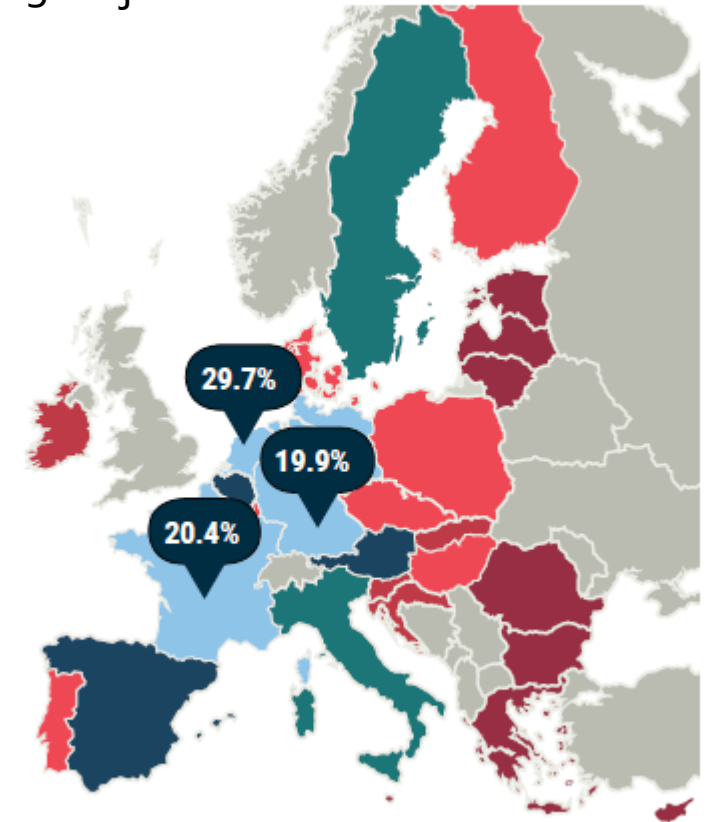
**2040**  
11.4 million



**2050**  
16.3 million



Punkty ładowania w UE – 70%  
wszystkich punktów zlokalizowane  
w 3 krajach



0 500 1k 5k 10k 35k 50k



Liczba punktów ładowania

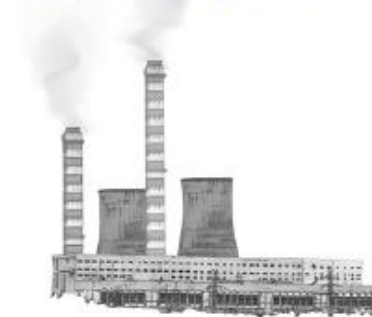




# FitFor55

- Objęcie paliw nowym ETS
- Nowe zasady i stawki opodatkowania energii (w tym paliw) – najbardziej emisyjne paliwa będą objęte najwyższą stawką
- Zwiększenie udziału energii odnawialnej, w tym biopaliw
- nowy mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub> (CBAM) – opłaty za emisję dwutlenku węgla w przypadku importu określonych produktów
  - Z produktów istotnych dla branży będzie to początkowo tylko stal i aluminium

## EU Emissions Trading System



## Energy Taxation Directive



## Renewables in the EU energy mix



**19.7%**  
Current renewables share (in 2019)

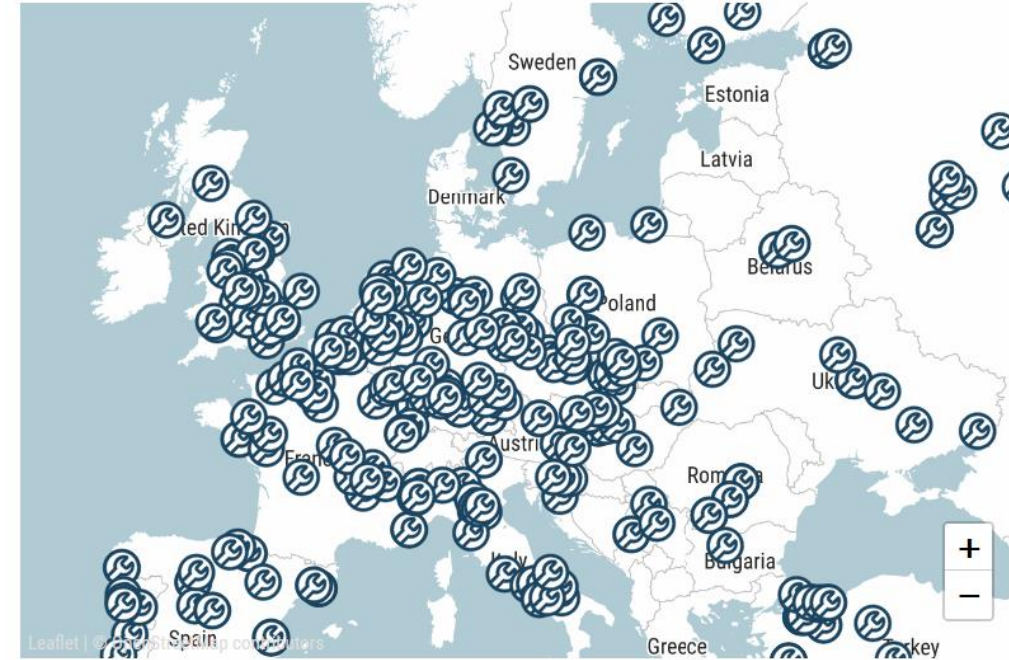
**32%**  
Current EU 2030 target

**40%**  
New EU 2030 target



# FitFor55

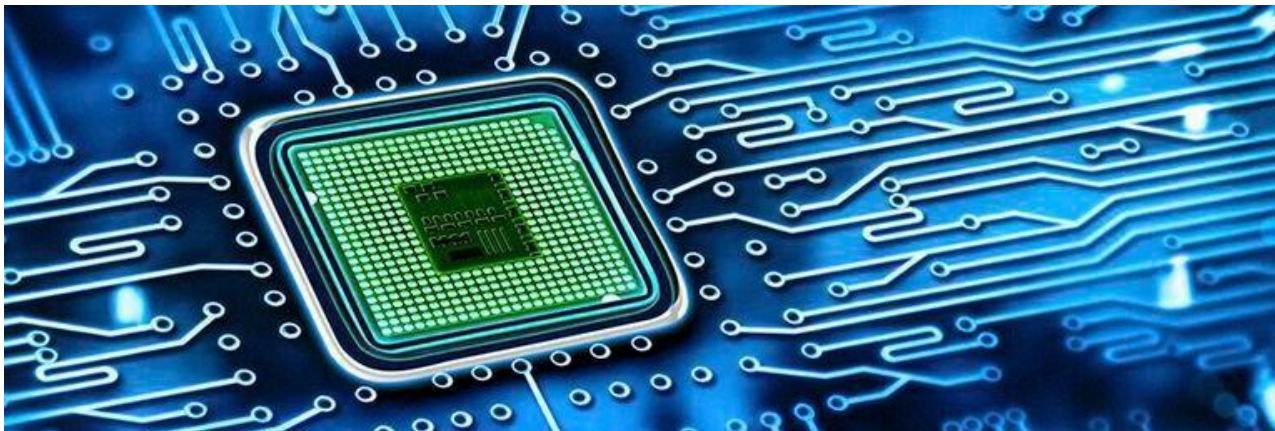
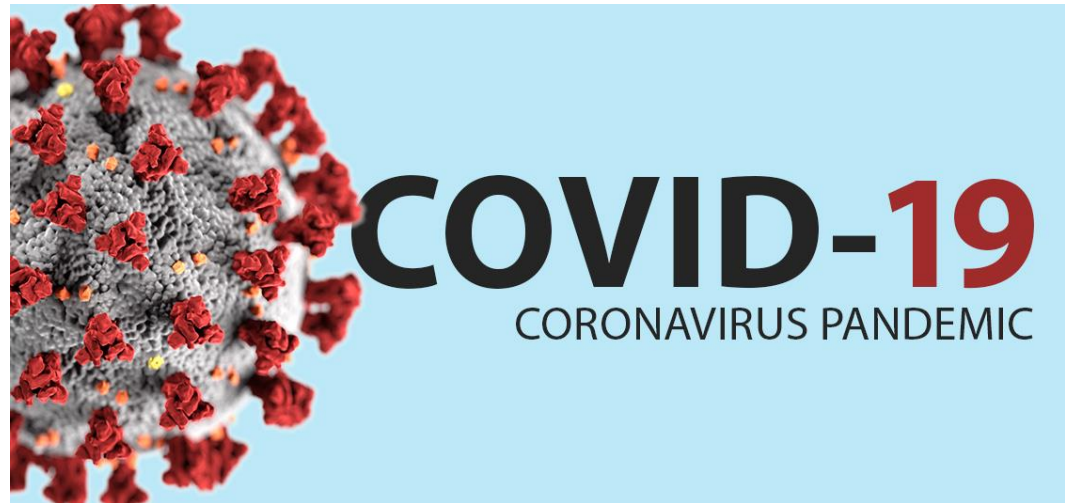
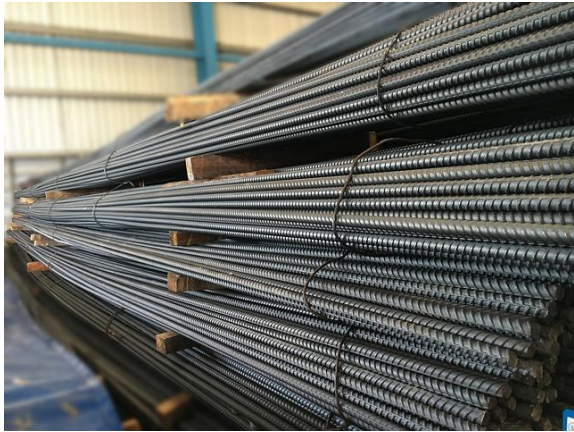
- Zmiana AFID na AFIR i wiążące cele krokiem w dobrym kierunku ale planowane 3.5 mln punktów ładowania do 2030 r. to zbyt mało
  - osiągnięcie redukcji emisji CO2 o 50% bazując na kalkulacjach samej KE będzie wymagało co najmniej 6 mln punktów
- Brak neutralnego technologicznie podejścia
  - propozycja w praktyce eliminuje silnik spalinowy – a to nie silnik jest problemem ale paliwa kopalne
  - nie uwzględnia innych technologii jako środków do dochodzenia do neutralności klimatycznej
- Cały pakiet Fit for 55 powinien opierać się na dogłębnej ocenie wpływu, w tym ocenie kosztów społecznych (zatrudnienie, przystępność cenowa, dostępność) oraz z uwzględnieniem kryzysu COVID-19 i sytuacji gospodarczej
- W branży motoryzacyjnej zatrudnionych jest 14,6 mln pracowników (bezpośrednio i pośrednio) co stanowi 6,7% wszystkich miejsc pracy w UE
  - Pojazdy samochodowe odpowiadają za prawie 400 mld euro przychodów podatkowych we wszystkich państwach członkowskich
  - Przemysł motoryzacyjny generuje ponad 74 mld euro nadwyżki w handlu zagranicznym
  - Obrót generowany przez branżę stanowi ponad 8% PKB UE
  - Branża inwestuje 62 mld euro rocznie w R&D







# FitFor55 a sytuacja gospodarcza





## INNE KLUCZOWE ZMIANY LEGISLACYJNE W UE W 2021

- Real Driving Emissions – RDE
  - 3 miasta zaskarżyły do Sądu UE rozporządzenie KE wprowadzające współczynniki korygujące niepewność pomiarów urządzeń PEMS (Conformity Factors)
  - Sąd w 2018 r. unieważnił te postanowienia podnosząc, że KE sama nie miała uprawnień do wprowadzania takich współczynników, gdyż zmieniają one de facto limit emisji CO<sub>2</sub>
  - KE, Niemcy i Węgry odwołały się od wyroku Sądu
  - Jednocześnie KE rozpoczęła pracę nad ponownym wprowadzeniem tych współczynników we wskazanej przez Sąd procedurze legislacyjnej z udziałem Parlamentu i Rady
  - W ramach toczącego się Trilogu negocjacje utknęły w martwym punkcie
    - Parlament chce aby proponowane współczynniki zostały wygaszone we wrześniu 2022 r.
    - Rada uważa, że bez dowodów naukowych potwierdzających pewność pomiarów PEMS, współczynniki nie powinny być likwidowane
  - 10 czerwca 2021 r. – w postępowaniu toczącym się równoległe do procesu legislacyjnego – rzecznik generalny TSUE poparł argumentację przedstawioną przez Sąd w pierwszej instancji





# INNE KLUCZOWE ZMIANY LEGISLACYJNE W UE W 2021

- Normy emisji Euro 7 /VII
  - KE zapowiedziała prace nad kolejnymi normami emisji spalin w ramach walki o poprawę jakości powietrza, szczególnie w miastach
  - Wstępne propozycje (przedstawione przez CLOVE – konsorcjum doradcze KE w ramach AGVES – grupy doradczej ws. norm emisji spalin z pojazdów) są technicznie nie do spełnienia w pojazdach silnikowych i naruszają zasadę proporcjonalności
  - Branża zwracała uwagę na nietransparentny proces, zbyt ograniczone scenariusze, nieuwzględnienie niedokładności pomiarów PEMS oraz wpływu na konkurencyjność branży motoryzacyjnej
  - Niezależne badania AERIS EUROPE wskazują, że wprowadzenie pełnego zakresu limitów emisji Euro 7 /VII dla NOX i PM<sub>2,5</sub> skutkuje bardzo ograniczonymi dalszymi redukcjami emisji w transporcie drogowym, wykraczającymi tylko w niewielkim stopniu poza to, co osiągnięto dla Euro 6d/VI.





# INNE KLUCZOWE ZMIANY LEGISLACYJNE W UE W 2021

- Rewizja dyrektywy bateryjnej – szereg problemów
  - Zbyt krótki czas na dostosowanie się do zmian (szczególnie dotyczy aktów delegowanych)
  - Harmonizacja parametrów i „testu zdrowia” baterii (potrzebna jednolita w oparciu o UNECE GTR)
  - Wymagania „recyklowalności” baterii – określone cele nie są elastyczne i utrudnią rozwój elektromobilności
  - System zbierania zużytych baterii i ROP
    - zbyt duże koszty nowego systemu – producenci wdrożyli systemy zbierania w oparciu o Dyrektywę ELV
    - producenci nie mogą odpowiadać za baterie wprowadzone przez inne podmioty w ramach ponownego użycia
  - Nieodpowiednia metodologia kalkulacji śladu węglowego
  - Zbyt szerokie obowiązki informacyjne





# POZOSTAŁE ZMIANY LEGISLACYJNE W UE W 2021

- Rozporządzenie o dostępie do danych o pojeździe (in-vehicle data, w tym RMI)
- System jednolitej klasyfikacji działań na rzecz zrównoważonego rozwoju, tzw. taksonomia UE – akty delegowane
- Podatek graniczny (ang. Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) mający na celu ograniczenie zjawiska ucieczki emisji w ramach Green Deal
- Rewizja systemu handlu uprawnieniami do emisji EU-ETS
- Rewizja Dyrektywy o odnawialnych źródłach energii
- Rewizja Dyrektywy o jakości paliw
- Rewizja Dyrektywy o efektywności energetycznej
- Rewizja Dyrektywy o opodatkowaniu energii elektrycznej
- Rewizja Dyrektywy o efektywności energetycznej budynków
- Eurowinieta
- GSR (akty delegowane – w szczególności dot. ISA)
- Projekt Rozporządzenia ws. europejskiego zarządzania danymi (Data Governance Act)
- Nowa Strategia Przemysłowa UE
- Zrównoważone Corporate Governance
- Rewizja Dyrektywy ITS
- Rewizja Rozporządzenia TEN-T
- Data Act (dane osobowe)
- Rewizja Pakietu Mobilności Miejskiej
- Rewizja Dyrektywy 98/71 w sprawie prawnej ochrony wzorów przemysłowych
- Rewizja włączeń grupowych (wertykalnych i MV BER)



Dziękuję za uwagę

Jakub Faryś