

Niemiecki szczyt motoryzacyjny: impuls dla elektromobilności

Michał Kędzierski

17 listopada odbył się szczyt motoryzacyjny pod przewodnictwem kanclerz Angeli Merkel z udziałem przedstawicieli rządu federalnego, koalicji rządzącej, landów i niemieckiej branży samochodowej. Było to czwarte spotkanie na wysokim szczeblu w ramach zainicjowanego w 2019 r. formatu poświęconego wyzwaniom transformacji sektora motoryzacyjnego. Głównym rezultatem jest wyasygnowanie przez rząd dodatkowych 3 mld euro z budżetu federalnego na wsparcie tej branży. Z tej puli 1 mld euro ma zostać przeznaczony na przedłużenie o cztery lata (do końca 2025 r.) obowiązywania wyższej stawki premii środowiskowej za zakup aut elektrycznych i hybrydowych plug-in. Bonus podniesiono w czerwcu br. i wynosi on obecnie do 9000 euro w przypadku samochodów elektrycznych i do 6750 euro dla hybryd plug-in (zob. tabela 1).

Ponadto 1 mld euro rząd zamierza przeznaczyć na wsparcie wymiany używanych pojazdów użytkowych na nowe. O nowy bonus będą mogły się ubiegać zarówno przedsiębiorstwa prywatne, jak i jednostki publiczne (np. straże pożarne), które zdecydują się na złomowanie starych ciężarówek i zakup nowych, z silnikami alternatywnymi lub spalinowymi (spełniającymi normę Euro 6). Nabywcy pojazdów z napędem elektrycznym lub wodorowym będą mogli przy tym liczyć na wyższe wsparcie. Uczestnicy szczytu ustalili ponadto powołanie specjalnego Funduszu Przyszłości Przemysłu Motoryzacyjnego, którego zadaniem będzie wypracowanie politycznej strategii zmiany strukturalnej w regionach Niemiec stanowiących klastry przemysłu samochodowego oraz wsparcie finansowe ich transformacji. Na ten cel rząd ma także przeznaczyć 1 mld euro.

Uczestnicy spotkania podkreślili również znaczenie rozbudowy publicznej sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych – zarówno w RFN, jak i całej UE – dla pomyślnego rozwoju elektromobilności. Rząd federalny ma przygotować m.in. ustawę ujednolicającą i upraszczającą zasady korzystania z ładowarek, a także podjąć rozmowy z branżą paliwową na temat instalowania punktów szybkiego ładowania na stacjach benzynowych. Sieć publicznych ładowarek ma się powiększyć z 33 tys. obecnie do 72 tys. do końca 2021 r.

Komentarz

- Kondycja branży motoryzacyjnej znajduje się w centrum zainteresowania niemieckich władz federalnych ze względu na jej fundamentalne znaczenie dla gospodarki państwa – sektor ten odpowiada za blisko 5% wartości dodanej do PKB i zatrudnia bezpośrednio ok. 800 tys., a pośrednio – ok. 1,8 mln osób (4% wszystkich zatrudnionych). Ponadto jest

lokomotywą eksportu (w 2017 r. – 18,4%) i odpowiada za blisko połowę niemieckiej nadwyżki handlowej. Branża samochodowa to również motor innowacyjności gospodarki RFN.

- Niemiecka branża motoryzacyjna z opóźnieniem dostrzegła zwrot ku elektromobilności. Doprowadziło to do poważnego zapóźnienia technologicznego w porównaniu z zagraniczną konkurencją. Dostosowanie do wyzwań oznacza głęboką restrukturyzację sektora, pociągającą za sobą redukcję zatrudnienia nawet o 15–20% oraz potrzebę przekwalifikowania pracowników, a także konieczność inwestycji w nowe technologie i linie produkcyjne. Według Stowarzyszenia Przemysłu Motoryzacyjnego (VDA) do 2025 r. niemieckie firmy planują zainwestować w elektromobilność 150 mld euro, a do 2023 r. liczba oferowanych modeli pojazdów elektrycznych ma wzrosnąć z 60 do 150. Przyspieszenie transformacji wymuszają ponadto regulacje unijne dotyczące norm emisji CO₂, których niewypełnienie grozi wysokimi karami.
- Działania rządu RFN mają stymulować proces transformacji i stworzyć branży motoryzacyjnej sprzyjające warunki dla jego przebiegu. Kluczowym elementem są hojne dotacje do zakupu aut elektrycznych, które znacznie zwiększyły zainteresowanie takimi pojazdami na niemieckim rynku (w październiku br. ich udział w rejestracjach nowych samochodów osobowych wyniósł 8,5% i był blisko pięciokrotnie wyższy niż przed rokiem). Celami dopłat są podniesienie atrakcyjności modeli elektrycznych oraz zapewnienie stabilnego rozwoju popytu na nie i pewności planowania inwestycji w elektromobilność dla koncernów. Obecnie niemieccy producenci korzystają z rosnącego rynku w ograniczonym zakresie – m.in. wskutek niedostatecznego zakresu i jakości ich oferty lepiej sprzedają się w RFN modele elektryczne zagranicznej konkurencji. Niemieckie koncerny dominują natomiast w segmencie hybryd plug-in (zob. tabela 2). Rząd podjął także szereg działań na rzecz przyspieszenia rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów (m.in. dopłaty i sprzyjające otoczenie regulacyjne). Stymulowanie transformacji branży motoryzacyjnej było ponadto jednym z głównych celów pandemicznego pakietu koniunkturalnego, w ramach którego wyasygnowano 2 mld euro na dofinansowanie inwestycji w nowe technologie oraz w kwalifikacje pracowników, zwłaszcza dla małych i średnich poddostawców.
- Szerokie wsparcie dla elektromobilności jest – obok realizacji celów polityki przemysłowej i pracy – kluczowym instrumentem polityki klimatycznej RFN w sektorze transportu. Aby osiągnąć redukcję emisji w tym obszarze o 40% do 2030 r. (w stosunku do 1990 r.), rząd chce spowodować, by do końca dekady po niemieckich drogach jeździło 7–10 mln aut elektrycznych (obecnie na 48 mln samochodów osobowych przypada ok. 260 tys. pojazdów bateryjnych i 230 tys. hybryd plug-in).
- W ramach wsparcia transformacji branży motoryzacyjnej rząd planuje wprowadzenie sprzyjających regulacji w zakresie cyfryzacji oraz autonomizacji pojazdów. Zainicjował m.in. prace nad przepisami dotyczącymi stworzenia wspólnej bazy danych dla rozwoju cyfrowych technologii w dziedzinie mobilności, którą miałyby użytkować i współtworzyć różne podmioty oferujące produkty bądź usługi w sektorze transportu, w tym zwłaszcza koncerny motoryzacyjne. Ma to być także dalszy krok na drodze rozwoju pojazdów autonomicznych. Rząd przygotowuje również ustawę regulującą ten obszar transportu, która ma zawierać zasady dopuszczania do ruchu pojazdów czwartego poziomu

autonomiczności w transporcie publicznym. Celem Berlina jest ustanowienie standardów, które będą stanowić punkt wyjścia dla regulacji dotyczących pojazdów autonomicznych na szczeblu unijnym i międzynarodowym. Chce też zapewnić niemieckiej branży motoryzacyjnej przewagę konkurencyjną w obszarze rozwoju technologii z tego zakresu.

Tabela 1. Dopłaty do zakupu samochodów elektrycznych i hybrydowych plug-in w Niemczech (w euro)

Cena	Ze środków federalnych	Bonus sprzedawcy	Łączna wysokość dopłaty
Samochody elektryczne			
Do 40 000	6000	3000	9000
Powyżej 40 000	5000	2500	7500
Samochody hybrydowe plug-in			
Do 40 000	4500	2250	6750
Powyżej 40 000	3750	1875	5625

Źródło: www.bundesregierung.de.

Tabela 2. Udział poszczególnych marek w sprzedaży samochodów elektrycznych i hybrydowych plug-in w Niemczech w okresie od stycznia do sierpnia 2020 r. (w %)

Samochody elektryczne		Samochody hybrydowe plug-in	
Renault	20,0	Mercedes	22,0
Volkswagen	19,5	Audi	13,9
Tesla	12,0	BMW	13,5
Hyundai	9,7	Mitsubishi	10,6
Smart	7,9	Ford	7,9
BMW	5,9	KIA	7,1
KIA	4,0	Volkswagen	5,7
Škoda	3,8	Volvo	4,7
Nissan	3,4	Škoda	3,9

Źródło: Federalny Urząd Transportu Drogowego (Kraftfahrt-Bundesamt).