*Informacja prasowa, 20 października 2025 r.*

**Ewolucja a nie rewolucja. Na Kongresie MOVE 2025 określono priorytety dla zeroemisyjnego transportu.**

**W obliczu rosnących wyzwań regulacyjnych Unii Europejskiej, narastającej presji kosztowej oraz dynamicznej ekspansji światowych producentów, Kongres MOVE 2025 stał się strategicznym forum dla przyszłości polskiej branży automotive i transportu. W Poznaniu kilkuset ekspertów zmierzyło się z pytaniem, jak zabezpieczyć pozycję europejskiego lidera i uniknąć utraty setek tysięcy miejsc pracy w trakcie transformacji zeroemisyjnej. Nie zabrakło trudnych pytań i kluczowych rekomendacji.**

Otwarcie siódmej edycji Kongresu, gromadzącego ekspertów elektromobilności, produkcji samochodów, transportu, administracji i uczelni, od razu określiło stawkę. Filip Bittner, wiceprezes Zarządu Grupy MTP, podkreślił strategiczny cel: - *Tematyka, którą poruszamy tutaj jest każdorazowo dostosowana do wyzwań, które stoją przed branżą. Branżą bardzo ważną dla polskiego rynku i polskiej gospodarki.* Krzysztof Burda, Prezes Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności (PIRE), zaapelował o szybkie przejście od debaty do działania, aby „*nie zgubić po drodze konkurencyjności i miejsc pracy*”. Jakub Faryś, Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego podkreślił skalę tego sektora:

*- Dzisiaj europejska branża motoryzacyjna jest wielką siłą. Jest jedną z najważniejszych w części gospodarki europejskiej. Dość powiedzieć, że w Europie to jest bezpośrednio zatrudnionych 8 milionów ludzi, a w Polsce ponad 200 tysięcy jeszcze. Kierunek jest prosty. Idziemy w kierunku zeroemisyjności. Co do tego nie ma dyskusji. Pytanie jest tylko, jak dojść z pożytkiem dla obywateli, obywatelek i obywateli Unii Europejskiej, jak dojść do tego z pożytkiem dla branży motoryzacyjnej i dla środowiska. I to jest dla nas największe wyzwanie dzisiaj.*

**UE i zagrożenie chińską ekspansją**

W panelu otwierającym z udziałem wiceministra Stanisława Bukowca (Ministerstwo Infrastruktury) i europosłów Dariusza Jońskiego i Krzysztofa Hetmana padły mocne słowa dotyczące unijnych celów i konkurencji. Dariusz Joński przyznał, że największa grupa polityczna w PE upominała się o rewizję celów na 2035 rok, optując za systemem zachęt, a nie zakazów. Europosłowie ostrzegli przed „katastrofalnym” procesem dojścia do celów i ogromną ekspansją chińskich samochodów, które są dotowane przez swój rząd. Krzysztof Hetman postawił retoryczne pytanie: - *Chyba nie chodzi nam o to, żeby na całym świecie kierowcy jeździli europejskimi samochodami, a my tu w Europie będziemy jeździć chińskimi?.*

Krytyka wymuszania zmian regulacjami wybrzmiała w wypowiedzi Pawła Widła, prezesa Konfederacji Lewiatan: - *Ludzie nie chcą kupować elektrycznych samochodów dostawczych. Można to oczywiście wymusić przez odpowiednie regulacje, jak to się stało w Holandii. Ale równocześnie cały rynek tym samym czasie spadł o 67%. Czyli mamy efekt kubański. Ludzie kupują samochody elektryczne tylko wtedy kiedy muszą. Póki nie muszą, będą raczej dłużej eksploatować swoje stare diesle? To nie jest dobry pomysł.*

Tomasz Bęben, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych skrytykował jednostronne podejście UE do technologii, stwierdzając, że Europa „zaserwowała sobie musztardę po obiedzie”, oddając przewagę Chinom i USA. Krzysztof Burda, prezes Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności podsumował geopolityczny wymiar: - 80% baterii jest produkcji chińskiej. Czy to był cel?

O chińskiej ekspansji mówił także Paweł Tuzinek, Prezes Związku Dealerów Samochodów: „W ciągu ostatnich dwóch lat przybyło w Polsce około 200 obiektów dealerskich marek chińskich. Oznacza to wzrost o jedną siódmą. Łącznie na polskim rynku tych marek mamy obecnie prawie 30”.

Jak ocenił wiceminister Stanisław Bukowiec dużym wyzwaniem jest też rozwój pojazdów autonomicznych. - Przez wiele lat prowadzenie badań nad takimi pojazdami na drogach publicznych w Polsce nie było możliwe. Od teraz dzięki nowej ustawie stanie się to realne. Była to odpowiedź na postulaty zgłaszane przez krajowe ośrodki badawcze i przedsiębiorstwa, które wskazywały na konieczność pilnej zmiany przepisów w tym zakresie.- wyjaśniał wiceminister.

Wszyscy eksperci zaapelowali o pragmatyzm i dialog, aby osiągnąć cel niskoemisyjności na drodze ewolucji, a nie rewolucji, która generuje przymus.

**Inwestycje przemysłowe w branży samochodowej: Priorytetem szybkość i zielona energia**

- Polska musi pilnie zrewidować swoją ofertę, aby utrzymać konkurencyjność taki wniosek płynie z dyskusji poświęconej inwestycjom przemysłowym. Eksperci, w tym Marzena Pillich-Grońska, Dyrektorka Zakładu, Volkswagen Poznań we Wrześni podkreślili, że dla koncernów kluczowe jest maksymalne przyspieszenie procesów administracyjnych i wydawania pozwoleń, by konkurować z rynkami takimi jak Półwysep Iberyjski. Absolutnie niezbędny jest dostęp do zielonej, stabilnej i konkurencyjnej cenowo energii, ponieważ koszty w Polsce stają się zbyt wysokie, co zauważył Paweł Wideł (Stellantis). Postulowano także dostosowanie kryteriów pomocy publicznej do realiów robotyzacji i automatyzacji. Przyszłe inwestycje, jak wskazywano będą koncentrować się na technologiach high-tech (software, zaawansowane baterie, recykling surowców) oraz na rozwoju całego ekosystemu bateryjnego, w czym Polska ma szansę utrzymać pozycję.

**Great people make great products: Szkolenia, kadry i gotowość na zmiany**

Na głównej scenie Kongresu MOVE nie zabrakło także dyskusji nad rolą człowieka w procesie transformacji. Debata pt.: „Great people make great products” ujawniła, że mentalne i kompetencyjne przygotowanie pracowników do zmian jest kluczowe. Marcin Jankowski (Volkswagen Poznań) za niezbędne uznał rozwijanie strategicznej współpracy z systemem edukacji oraz intensywnych programów szkoleniowych. Jak przekonywał Mariusz Wiśniewski, zastępca Prezydenta Poznania, władze samorządowe inwestują w profilowanie szkół zawodowych pod kątem nowoczesnych technologii.

**MOVE toward electrification: Konieczne wsparcie, infrastruktura i edukacja**

Czy dynamika sprzedaży BEV i utrzymanie trendu wzrostowego jest możliwe? Eksperci zgodnie stwierdzili, że tak, ale wymaga to skoordynowanych działań. Oceniono, że dopóki penetracja rynku nie osiągnie poziomu krytycznego (ok. 30%), zachęty finansowe (dotacje, ulgi) są niezbędne, aby zrównać całkowity koszt posiadania BEV z kosztem samochodu spalinowego. Równolegle, kluczowe jest radykalne poprawienie infrastruktury ładowania, zwłaszcza dla mieszkańców miast i osiedli wielorodzinnych gdzie występują problemy z przeciążeniem sieci i dostępnością. Trzeci istotny filar to edukacja – promowanie elektromobilności musi być oparte na danych i pozytywnych doświadczeniach użytkowników aby przełamać negatywne stereotypy.

**Dekarbonizacja: Wyścig o utrzymanie lidera Europy**

Przyszłość polskiego transportu ciężkiego, będącego największą siłą w Europie, była sednem debaty MOVING the Heavy Haulage Ahead. Dyskusja z udziałem przedstawicieli producentów pojazdów i przyczep, Ministerstwa Infrastruktury i Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, jednoznacznie wskazała że jest konieczne dalsze zazielenianie transportu. Producenci pojazdów są w pełni gotowi, natomiast brakuje nadal odpowiedniego ekosystemu dla tego rodzaju transportu. Jak podkreślano, musi się to odbyć w sposób przemyślany, gdyż transport drogowy jest kluczowy dla gospodarek europejskich i jakiekolwiek zmiany będą miały bardzo duży wpływ na kondycję gospodarczą UE i Polski. Wniosek? Żeby to się mogło jak najszybciej udać niezbędne jest wdrożenie skutecznego i prostego systemu dopłat do takich pojazdów, zbudowanie dedykowanej infrastruktury, ale i też wprowadzenie dodatkowych rozwiązań wspomagających jak system poboru opłat oparty o emisję pojazdu czy EMS.

Piotr Stępiński, Dyrektor Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wspomniał, że łączny budżet programów wsparcia to jest 6 miliardów złotych. - *To jest jeden z największych jak nie największy tego typu system wsparcia dla transportu ciężkiego w Europie.* - dodał.

Eksperci podkreślali, że proces dekarbonizacji, zgodnie z przewidywaniami, wymaga natychmiastowej i szeroko zakrojonej współpracy publiczno-prywatnej.

Wojciech Rowiński, Dyrektor Generalny, Scania Polska S.A., zaapelował o wypracowanie wspólnej strategii: - *Stwórzmy tu, na Kongresie i atmosferę, i przestrzeń, i wyciągnijmy wnioski, które pomogą naszej branży transportowej być nadal największą, najbardziej profesjonalną siłą w Europie.*

Bernard Wieruszewski (MAN Truck & Bus Polska) określił dekarbonizację jako „grę zespołową”:

*- Zwycięstwem jest to, jeżeli na końcu w 2030 roku czy wcześniej polski transport będzie dalej miał wiodącą pozycję na rynku europejskim.-* przekonywał.

Podczas debaty konkludowano, że sukces zależy nie od wyboru jednej technologii, lecz od synergii działań legislacyjnych, efektywnego wsparcia finansowego (rola NFOŚiGW) oraz stałej kooperacji między producentami, przewoźnikami i administracją.

**Cztery sceny Kongresu MOVE**

Kongres MOVE po raz kolejny potwierdził swoją pozycję jako najważniejsze i strategiczne forum dialogu sektora e-mobility, administracji publicznej oraz branży automotive.

Całość merytoryczna Kongresu MOVE 2025 została ujęta w debatach prowadzonych jednocześnie   
na czterech głównych scenach. MAIN STAGE była centrum dyskusji o makroekonomii i strategii, analizując kluczowe tematy, takie jak dynamika sprzedaży BEV, dekarbonizacja transportu ciężkiego, inwestycje przemysłowe i zeroemisyjna transformacja transportu publicznego. Scena ROUNDTABLE skupiła się na wyzwaniach regulacyjnych i infrastrukturalnych, poświęcając czas na kluczowe dla konkurencyjności tematy EMS, a także infrastruktury ładowania. Aspekty ściśle technologiczne   
i ekosystemowe, obejmujące rynek baterii, gospodarkę obiegu zamkniętego i elektryfikację flot pojazdów osobowych, omawiane były na EV SOLUTIONS STAGE. Uzupełnieniem programu było FORUM MOTORYZACYJNE skierowane do specjalistów technicznych i poświęcone zagadnieniom szkoleniowym, realizując tym samym ideę integracji całej branży motoryzacyjnej i logistycznej.

Organizatorem Kongresu Move jest Grupa MTP. Następna edycja wydarzenia została zaplanowana   
na 23 kwietnia 2026 r. i odbędzie się w Poznaniu równolegle z największym wydarzeniem branży motoryzacyjnej w Polsce – Poznań Motor Show.

**Więcej:** [www.kongresmove.pl](http://www.kongresmove.pl)

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

**Organizator:** Grupa MTP

**Partnerzy merytoryczni:** Polska Izba Rozwoju Elektromobilności (PIRE) i Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM),

**Partnerzy generalni:** MAN Truck & Bus Polska, Scania Polska S.A., Volkswagen Poznań, Volkswagen Group Polska

**Partnerzy:** Grupa Olesiński i Wspólnicy, Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów, Arinea