

Sven Stein, CFO Volkswagen Group Polska

W połowie lutego tego roku Parlament Europejski formalnie zatwierdził przyszłe przepisy dotyczące emisji CO₂ dla samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych. Zgodnie z proponowanymi zapisami od 2035 r., flota pojazdów nie może emitować dwutlenku węgla. De facto w Unii Europejskiej nie będą już rejestrowane nowe pojazdy z silnikami spalinowymi. Ambitny, ale też możliwy do realizacji cel – i możliwość stabilnego planowania dla firm i konsumentów. Jako Grupa Volkswagen wnosimy swój wkład w konsekwentną elektryfikację naszej floty modelowej. Obecnie ważne jest, aby cele polityczne były poparte odpowiednimi środkami politycznymi we wszystkich państwach członkowskich. W Polsce to przede wszystkim dużo szybsza rozbudowa infrastruktury ładowania i przyspieszona transformacja energetyczna. Podczas Kongresu MOVE będziemy rozmawiać o wyzwaniach i szansach dla Polski na drodze do bezemisyjnej mobilności. Zdecydowanie warto dołączyć do dyskusji.

Tomasz Tonder, Volkswagen Group Polska

Branża motoryzacyjna przechodzi głęboką transformację, w ciągu najbliższych 5 lat zmieni się bardziej aniżeli zmieniła się w ciągu ostatnich 50. Samochody pozbawione są swoich negatywnych atrybutów, dzięki cyfryzacji i automatyzacji stają się jeszcze bezpieczniejsze, dzięki elektryfikacji nie emitują szkodliwych spalin. Największa marka samochodów w Europie – Volkswagen planuje osiągnąć 80-procentowy udział aut elektrycznych w sprzedaży na naszym kontynencie do 2030 roku. W 2033 roku marka planuje całkowite zakończenie oferowania aut spalinowych w Europie. Co ta zmiana oznacza dla Polski? Polska jest dziś bardzo istotnym, piątym największym rynkiem pod względem rejestracji nowych samochodów osobowych w Unii Europejskiej. Jednocześnie jest też 5 najgorszym krajem we wspólnocie pod względem rozwoju infrastruktury ładowania, biorąc pod uwagę wskaźnik ilości punktów na 100 km dróg. O tym jak utrzymać silną pozycję Polski na motoryzacyjnym rynku w Europie, jak wykorzystać potencjał zmieniającej się motoryzacji dla środowiska, społeczeństwa i gospodarki będziemy rozmawiać podczas kongresu MOVE.

W najbliższych latach, m.in w skutek wielu programów wspierających, spodziewany jest istotny wzrost liczby ultraszybkich ładowarek. Postęp już jest widoczny szczególnie przy głównych drogach i autostradach. Niestety sytuacja przedstawia się dużo gorzej w miastach. Jest to o tyle istotne, że niemal 2/3 wszystkich nowych samochodów osobowych w Polsce jest rejestrowanych w 20 największych miastach. Jednocześnie mieszkańcy dużych miast, zwłaszcza budynków wielorodzinnych mierzą się dziś z mocno ograniczoną możliwością ładowania samochodów elektrycznych. Obowiązek rozwoju infrastruktury ładowania wynikający z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych został zrealizowany w zaledwie w sześciu gminach w Polsce (stan na koniec czerwca 2022 roku). To niestety hamuje rozwój elektromobilności w naszym kraju. Dziś auta elektryczne wybierane są najczęściej przez mieszkańców domów jednorodzinnych. Aż 83 procent użytkowników aut elektrycznych deklaruje, że najpopularniejszą formą zasilania samochodów w energię jest ich ładowanie w garażu. Wyraźnie widać, że kierowcy pozbawieni możliwości ładowania samochodu w domu lub w jego pobliżu unikają zmiany auta na elektryczne. Jednocześnie najlepsze, największe światowe firmy zmieniają swoje floty samochodów ograniczając emisję CO₂, niektóre z nich w poszczególnych krajach oferują już swoim pracownikom możliwość wyboru tylko samochodów elektrycznych. W Polsce takie decyzje nie zapadają, gdyż auto, które z założenia ma być benefitem, ze względu na brak możliwości swobodnego ładowania, mogłoby stać się poważnym wyzwaniem w codziennej eksploatacji. Rozwój infrastruktury ładowania w miejskich aglomeracjach jest niezwykle istotny, przyczyni się do rozwoju elektromobilności, a tym samym do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i ograniczenia hałasu. Korzyści odniosą wszyscy mieszkańcy.



Ilona Antoniszyn - Head of Political Affairs Volkswagen Group Polska

Branża motoryzacyjna stanowi jeden z najważniejszych sektorów polskiej gospodarki. Jej kondycja decyduje o poziomie dobrobytu wielu regionów i stanie zatrudnienia i polskiego eksportu. W nadzwyczajnym czasie zmian dla branży motoryzacyjnej potrzebne jest umiejętne i mądre reagowanie na wyzwania. Jednym z najważniejszych trendów są zmiany w zakresie polityki energetycznej i klimatycznej. Wymiana wiedzy między branżą motoryzacyjną, energetyczną jak i administracją rządową i samorządową pozwoli wszystkim umiejętnie wprowadzać niezbędne zmiany z zyskiem dla firm, pracowników i całej polskiej gospodarki. Zapraszam serdecznie do rozmowy na MOVE 2023.

Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego

Chcemy rozmawiać ze stroną rządową o oczekiwaniach przemysłu motoryzacyjnego w zakresie stabilności i poziomu cen zielonej energii elektrycznej. Zeroemisyjna produkcja to także biogaz. Potrzebujemy rozwiązań legislacyjnych umożliwiających zastąpienie metanu - biometanem lub wodorem bezpośrednio z sieci, ale w takiej konstrukcji, aby jego cena była dostępna i stabilna w dłuższej perspektywie. Innym aspektem jest budowa linii bezpośrednich pomiędzy źródłem wytwarzania energii a odbiorcą, a także farm wiatrowych. Kompleksowe rozwiązania z zakresu OZE dla branży motoryzacyjnej to warunek inwestycji w nowe nisko- i zeroemisyjne napędy.

Michał Wekiera, Dyrektor Wykonawczy Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego

Kongres MOVE to doskonała okazja, żeby porozmawiać z kluczowymi graczami o przyszłości transportu, nie tylko indywidualnego, ale także profesjonalnego, w kontekście zeroemisyjnej mobilności i zapewnienia odpowiedniej dostępności do infrastruktury paliw alternatywnych. Stawka w tej dyskusji jest wysoka, bo wraz z tą zmianą będzie się zmieniał krajobraz w obszarze produkcji pojazdów, części i komponentów. W tej sytuacji bardzo ważne staje się utrzymanie obecnej produkcji w Polsce, ale i ściągnięcie nowych inwestorów, i o tym będziemy rozmawiać na MOVE.

Filip Bittner, wiceprezes zarządu Grupy MTP, organizator kongresu MOVE

Branża motoryzacyjna ma dziś przed sobą wiele wyzwań, związanych z kryzysem gospodarczym i problemami podażowymi. Dotyka ją kryzys na rynku surowców i energii, skutki pandemii i wojny, a co za tym idzie przerwanie łańcucha dostaw. Jednak największym wyzwaniem może się okazać obecnie rewolucja związana z przejściem na napędy zeroemisyjne.

Kongres MOVE i odbywające się równolegle targi Poznań Motor Show, to spotkania na których będzie się toczyła najbardziej ważka obecnie dyskusja, także w szerszym kontekście rynku energii i neutralności emisyjnej. Ta dyskusja połączy producentów, rynek motoryzacyjny i administrację rządową. Będzie o czym rozmawiać, bo przemysł motoryzacyjny generuje dziś ponad 10 proc. PKB Polski i zatrudnia w części produkcyjnej bezpośrednio ponad 250 tys. pracowników.