

Sektor motoryzacyjny w Europie, stanowiący od dziesięcioleci fundament siły przemysłowej kontynentu i główny motor innowacji technologicznych, znajduje się obecnie w punkcie zwrotnym. Na jego kondycję wpływa splot wielu niekorzystnych czynników, wśród których najczęściej wymienia się zjawisko nadregulacji, niezwykle ambitną ścieżkę dążenia do zeroemisyjności oraz drastycznie rosnące koszty energii. Przy jednoczesnej presji ze strony konkurentów z Chin, którzy dynamicznie zdobywają coraz większy udział w rynku, oraz przy głębokich zmianach trendów społecznych, przyszłość tego kluczowego sektora gospodarki stała się pod znakiem zapytania. W branży coraz głośniej mówi się o konieczności odnawiania słowa konkurencyjność przez wszystkie możliwe przypadki, gdyż to właśnie od niej zależeć będzie przetrwanie milionów miejsc pracy.

Jednym z najbardziej odczuwalnych wyzwań jest ekspansja producentów z Chin, którzy z sukcesem wchodzi na europejskie rynki. Statystyki z polskiego podwórka są w tym zakresie niezwykle wymowne. Dane pochodzące z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców wskazują, że w ciągu pierwszych jedenastu miesięcy 2025 roku chińscy producenci sprzedali w Polsce niemal 40 tysięcy samochodów osobowych. Tylko w samym listopadzie odnotowano przyrost o ponad pięć tysięcy egzemplarzy, co w ujęciu rocznym oznacza potężny skok zainteresowania tymi markami. Obecnie szacuje się, że producenci z Azji kontrolują już około 10 procent polskiego rynku, a ich udział w skali całej Unii Europejskiej systematycznie rośnie, przekraczając w segmencie modeli elektrycznych i hybrydowych poziom 4 procent. Celem dalekowschodnich koncernów jest zdobycie w ciągu najbliższych lat aż 15 procent udziału w całym europejskim rynku, co przy ich przewadze cenowej stanowi realne zagrożenie dla rodzimych marek.

Aby sprostać tej konkurencji, europejska branża motoryzacyjna potrzebuje przede wszystkim mądrej i przewidywalnej legislacji. Obecnie działanie sektora jest krępowane przez ponad sto różnych aktów prawnych na poziomie unijnym, co wraz z dodatkowymi regulacjami krajowymi tworzy gąszcz przepisów trudny do opanowania przez przedsiębiorców. Konieczne staje się wypracowanie takich uregulowań, które pozwolą na przechodzenie na zeroemisyjność w sposób zrównoważony, nie niszcząc przy tym rentowności produkcji. Równie istotnym aspektem jest kwestia bezpieczeństwa energetycznego. Przemysł potrzebuje taniej, zielonej i łatwo dostępnej energii, bez której nie będzie w stanie nie tylko się rozwijać, ale nawet utrzymać obecnego poziomu produkcji. Istnieje uzasadniona obawa, że brak zdecydowanych kroków w tym kierunku doprowadzi do przenoszenia fabryk na inne kontynenty, na przykład do Afryki, co z kolei pociągnie za sobą masowe zwolnienia.

W połowie grudnia 2025 roku Komisja Europejska zaprezentowała założenia tak zwanego pakietu motoryzacyjnego, który ma stać się odpowiedzią na te zagrożenia. Propozycje te mają wspierać sektor w procesie dekarbonizacji, jednocześnie wzmacniając jego zdolność do rywalizacji na globalnym rynku. Wśród kluczowych zapowiedzi znalazły się zmiany w podejściu do norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i ciężarowych, co ma pomóc producentom w osiągnięciu celów klimatycznych wyznaczonych na 2035 rok. Planowane są również inicjatywy zmierzające do radykalnego zmniejszenia obciążeń administracyjnych oraz wprowadzenie nowej kategorii małych i przystępnych cenowo pojazdów. W środowisku branżowym pakiet ten oceniany jest jako pierwszy pozytywny krok w stronę bardziej pragmatycznej i elastycznej polityki, choć podkreśla się, że dekarbonizacja musi być ściśle powiązana z realnymi celami konkurencyjności.

Sytuację komplikuje fakt, że całkowite wolumeny sprzedaży nowych aut w Europie wciąż pozostają wyraźnie niższe niż w okresie przed pandemią. Choć w 2025 roku odnotowano niewielki wzrost liczby rejestracji, roczne wyniki oscylujące wokół 10 milionów sztuk oznaczają, że na rynek trafia o około 2–3

Europejska motoryzacja na zakręcie

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 07, styczeń 2026 08:05

Tomasz Smaś

Odsłony: 732

miliony samochodów mniej niż kilkanaście lat temu. Taka skala spadku produkcji bezpośrednio przekłada się na stabilność zatrudnienia. Warto pamiętać, że w europejskich fabrykach pracuje bezpośrednio 2,5 miliona osób, a całe otoczenie sektora zapewnia byt łącznie blisko 14 milionom pracowników.

Nie bez znaczenia pozostają również fundamentalne zmiany w mentalności konsumentów. Dzisiejsze trendy społeczne, szczególnie widoczne wśród młodszych pokoleń, wskazują na odwrót od tradycyjnie pojmowanego posiadania samochodu jako symbolu sukcesu życiowego. Coraz częściej pojazd traktowany jest wyłącznie jako narzędzie, a preferowaną alternatywą staje się transport publiczny lub współdzielony. Dodatkowo starzenie się społeczeństwa europejskiego sprawia, że naturalny popyt na nowe auta maleje. Wszystkie te zjawiska wymuszają na branży całkowite przededefiniowanie swojej roli w gospodarce. Kluczowe będzie nie tylko dostarczanie pojazdów przyjaznych środowisku, ale także wypracowanie modelu, w którym europejska motoryzacja utrzyma swoje strategiczne znaczenie w obliczu zmieniającego się świata.

Źródło: Newseria