



## Europa za kierownicą.

# Czy ktoś trzyma rękę na hamulcu?

W kwietniu 2025 r. wydarzyło się coś symbolicznego. Po raz pierwszy w historii chiński producent BYD sprzedał w Europie więcej samochodów elektrycznych niż Tesla. Zaledwie 66 pojazdów przewagi, ale wystarczyło, by ogłosić „moment zwrotny”. BYD, mimo wyższych cen niż Tesla, mimo dopiero rozwijanego zakładu w węgierskim Szeged, przebił się do czołówki europejskiego rynku elektromobilności. To nie tylko sygnał o sile Chin. To również ostrzeżenie dla Europy.

Gdy Komisja Europejska ogłosiła 5 marca 2025 r. *Industrial Action Plan for the Automotive Sector*, pracownicy tej branży chcieli poczuć, że wreszcie ktoś ich zauważył. Problem w tym, że z planu wybrzmiewa więcej PR-u niż realnej troski o ludzi. Innowacje? Są. Dekarbonizacja? Zapowiedziana. Ale dla tych, którzy dziś pracują na liniach produkcyjnych w Wolfsburgu, Tychach czy Valladolid, zabrakło jednego: poczucia bezpieczeństwa.

Związki zawodowe nie kryją rozczarowania. Po roku fali zwolnień i niepewności wywołanej kryzysem energetycznym, niestabilnością geopolityczną i inflacją, liczyły na konkrety: inwestycje w miejsca pracy, wsparcie dla przemian

lokalnych gospodarek, uczciwy udział pracowników w transformacji. Tymczasem Komisja Europejska wskazuje na konieczność dalszych analiz. To tak, jakby na pożar odpowiedzieć propozycją stworzenia strażackiej grupy roboczej. Judith Kirton-Darling z industriAll Europe wskazuje wprost: „To, co przedstawiono, nie odpowiada skali wyzwań, z jakimi mierzy się europejski sektor motoryzacyjny”. Zamiast realnych inwestycji – slogany. Zamiast dialogu – jednostronne plany. A przecież to właśnie dialog społeczny powinien być kluczem do przeprowadzenia sprawiedliwej transformacji.

Przemysł motoryzacyjny zatrudnia bezpośrednio ponad 2,5 miliona osób w UE, a wraz z otoczeniem to nawet 13 milionów miejsc pracy. Nie można przeprowadzać transformacji energetycznej, udając, że ich nie ma. Tymczasem coraz więcej pracowników czuje się jak pasażerowie na pokładzie bez kierowcy – patrzą, jak zmienia się krajobraz, ale nie mają wpływu na trasę.

Do tego dochodzi kwestia relacji transatlantycznych. Decyzja administracji Donalda Trumpa o nałożeniu 25% ceł na samochody z UE to nie tylko problem handlowy. To realne zagrożenie

dla tysięcy miejsc pracy. Komisja Europejska reaguje powoli, skupiając się na retorsjach celnych, podczas gdy związki domagają się inwestycji w popyt krajowy i zabezpieczenia produkcji na miejscu. Ich głos jest jasny: bez aktywnej polityki przemysłowej Europa straci nie tylko konkurencyjność, ale i społeczne przyzwolenie na zieloną transformację.

Chińska ekspansja, uosabiana przez BYD, to kolejny element tej układanki. Mimo taryf celnych BYD zwiększył sprzedaż w Europie o 359% w skali roku (wzrost dotyczy łącznej liczby pojazdów elektrycznych i hybrydowych sprzedanych przez BYD w Europie). Nowe hybrydy, atrakcyjne ceny, ekspansja poza Norwegię i Holandię – wszystko to pokazuje, że Chiny nie czekają. Chiny działają. A Europa? Europa analizuje. Bo prawda jest taka: ludzie buntują się przeciwko nierównościom, niepewności i poczuciu, że cały koszt transformacji klimatycznej spada na nich. Tak było z protestami rolników, tak może być z przemysłem samochodowym. Jeśli Komisja Europejska nie zadba o uczciwe warunki dla pracowni-

ków, populizm znów zaparkuje na europejskim podwórku.

Europejska transformacja potrzebuje fundamentów: uczciwego rynku pracy, prawa do zrzeszania się, systemu przekwalifikowań i rzeczywistego dialogu z partnerami społecznymi. Nie wystarczy deklarować sprawiedliwej transformacji. Trzeba ją wspólnie negocjować. Bo bez ludzi w fabrykach nie będzie ani elektrycznych aut, ani zielonej gospodarki.

Jeśli fabryka BYD w Szeged okaże się sukcesem, Europa Środkowa może stać się nowym frontem chińskiej ekspansji przemysłowej – z całym pakietem szans, napięć i wyzwań dla lokalnych rynków pracy.

Czas najwyższy, by w kabinie transformacyjnego autobusu znalazło się miejsce dla tych, którzy go napędzają. Nie jako pasażerów. Jako współkierowców.

*Obserwator subiektywno-objektywny*

*Fot. shutterstock*