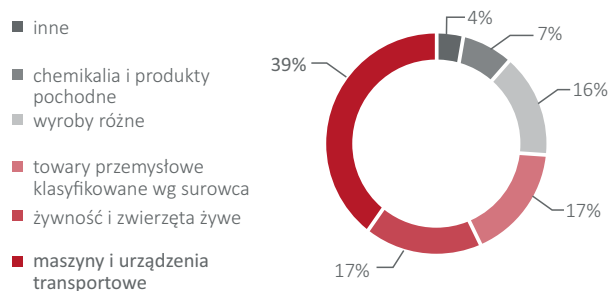
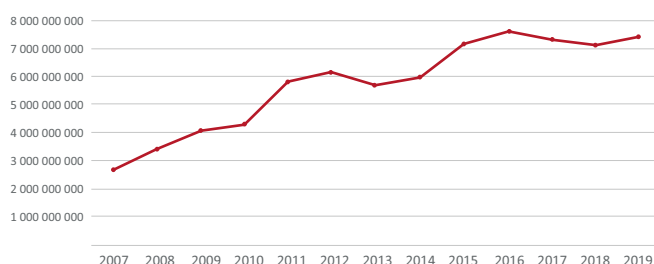


Struktura importu z Polski do Wielkiej Brytanii



Eksport pojazdów nieszynowych oraz ich części i akcesoriów z Polski do Wielkiej Brytanii w latach 2007-2019 (GUS)



Wielka Brytania jest znana na całym świecie z produkcji aut klasy premium, tj. Rolls-Roys, Bentley, Aston Martin czy Jaguar. Sektor motoryzacyjny w tym kraju w 2019 roku osiągnął obrót rzędu 78,9 mld GBP, wzbogacając tym samym brytyjską gospodarkę o 15,3 mld GBP i dając zatrudnienie 864 300 osobom. Już trzeci rok z rzędu przemysł ten wygenerował wartość wymiany handlowej przekraczającej 100 mld GBP. W 2019 roku eksport pojazdów, silników i komponentów samochodowych głównie do UE, USA i Chin, wyniósł 42,2 mld GBP, co stanowiło aż 13% wszystkich dóbr eksportowych Wielkiej Brytanii. W tym samym roku, import w sektorze sięgnął 57,9 mld GBP.

Wielka Brytania jest również największym producentem aut elektrycznych w Europie, z ponad 25 000 publicznymi punktami ładowania pojazdów (wg danych PZPM i PSPA, na koniec czerwca w Polsce działały 1194 takie stacje) oraz drugim rynkiem pod względem liczby zarejestrowanych aut tego typu. W 2019 roku w Wielkiej Brytanii zostało zarejestrowanych 2,3 mln pojazdów (za Niemcami, 3,6 mln), a aktualnie na drogach w całym Zjednoczonym Królestwie można spotkać ponad 40 mln samochodów. Modeli z napędem alternatywnym (głównie zasilanie gazowe i hybrydowe) zarejestrowano 226 tys., co uplasowało Wielką Brytanię na trzecim miejscu w Europie po Niemczech (317,6 tys.) i Włoszech (301 tys.).

W 2019 roku jednym z tzw. hitów eksportowych z Polski do Wielkiej Brytanii były części i akcesoria do ciągników, pojazdów silnikowych do przewozu osób, pojazdów samochodowych i pozostałych pojazdów silnikowych przeznaczonych zasadniczo do przewozu osób, towarów i do specjalnego przeznaczenia. W 2019 roku 80% wszystkich zaimportowanych części samochodowych do Zjednoczonego Królestwa pochodziło z rynków UE.

- Pandemia koronawirusa w 2020 r. spowodowała spadek sprzedaży samochodów do najniższego poziomu od 1992 r. Spadek sprzedaży samochodów tradycyjnych jest większy niż wzrost sprzedaży samochodów elektrycznych;
- 3 pierwsze miejsca w rankingu najczęściej rejestrowanych w 2020 aut zajęły pojazdy marek: Ford, Vauxhall (grupa Peugeot) i Volkswagen;
- W badaniu Deloitte'a 2020 Global Automotive Consumer Study ponad połowa badanych Brytyjczyków wskazywała, że byłaby zaniepokojona testowaniem pojazdów autonomicznych (AV) na drogach publicznych, w okolicach których mieszkają;
- Brytyjski startup Britishvolt, jest jedyną firmą z publicznymi planami budowy giga-fabryki w Wielkiej Brytanii (w Blyth w hrabstwie Northumberland). Produkcja akumulatorów na dużą skalę ma rozpocząć się do końca 2023 r. Firma wierzy, że umożliwi obsługę zarówno krajowego przemysłu motoryzacyjnego w Wielkiej Brytanii, jak i producentów samochodów w Europie.

BIZNES PO BREXICIE

Wielka Brytania, razem z Niemcami i Francją, jest jednym z czołowych rynków elektromobilności w Europie. W celu wsparcia rozwoju tej gałęzi sektora motoryzacyjnego, rząd brytyjski przygotował dofinansowanie inwestycji i badań (R&D projects) w kierunku ograniczenia emisyjności CO₂. Brexit nie zahamował tych planów i na Wyspach obowiązuje rozbudowany system wsparcia zero- i niskoemisyjnego transportu. Dotacjami zostały objęte osobowe pojazdy emitujące poniżej 50 g CO₂ /km, które w trybie zeroemisyjnym mogą przejechać co najmniej 70 mil (112 km). Londyn dotuje również instalację domowych stacji ładowania. W ramach programu „Electric Vehicle Homecharge Scheme” można otrzymać na ten cel do 350 funtów.

Dodatkowo, w listopadzie 2020 r. rząd Wielkiej Brytanii ogłosił, że do 2030 r. wprowadzi zakaz sprzedaży tradycyjnych samochodów z silnikami spalinowymi. Deklaracja z pewnością jeszcze bardziej wpłynie na zwiększenie sprzedaży samochodów elektrycznych.

Dzięki porozumieniu podpisanemu przez UE i Wielką Brytanię, branża automotive uniknęła ceł lub kontyngentów na handel z Unią dla większości samochodów lub ich części o ile spełnią warunki dot. tzw. reguł pochodzenia. Reguły opisane są w rozdziale 2. handlowej umowy unijno-brytyjskiej. Dla średnich i małych firm (np. producentów metalowych lub plastikowych elementów) może to oznaczać trudności i opóźnienia na granicy, a to z kolei wpłynie na łańcuchy dostaw. Przedsiębiorca powinien zarejestrować się na Platformie Usług Elektronicznych Służby Celnej (PUESC) i uzyskać specjalny numer EORI. Chcąc skorzystać z preferencyjnego traktowania w zakresie taryfy celnej strona dokonująca przywozu (importer) musi złożyć wniosek. Za poprawność wniosku o zastosowanie preferencyjnego traktowania odpowiedzialny jest importer, a wniosek opiera się na oświadczeniu eksportera, w którym wskazuje on, że towar pochodzi z UE lub UK. Oświadczenie ważne jest 12 miesięcy od dnia sporządzenia lub przez dłuższy okres określony przez stronę dokonującą przywozu, wynoszący maksymalnie 24 miesiące. Oświadczenie sporządza się w języku kraju wywozu wg wzoru wskazanego w umowie UE-UK.

Umowa dot. Brexitu wskazuje m.in., że od 2024 r. akumulatory niezawierające 50% materiałów lokalnych będą podlegać cłom unijnym. Przepisy oznaczają, że dla brytyjskich producentów samochodów niezbędne będzie zapewnienie w ciągu 3-lat dostaw akumulatorów lub ich składowych z UE lub Wielkiej Brytanii. Obecnie większość pochodzi z Chin, Korei czy Japonii. Szczegóły dotyczące przejściowych reguł pochodzenia dla akumulatorów i pojazdów z napędem elektrycznym znajdują się w załączniku ORIG-2B umowy (str. 527).

Od 1 stycznia 2021 r. Producenci sektora automotive lub ich przedstawiciele muszą ubiegać się o tymczasową homologację typu GB, aby sprzedawać lub rejestrować pojazdy w Anglii, Szkocji i Walii. Producenci lub importerzy, którzy chcą sprzedawać pojazdy lub systemy i komponenty do Wielkiej Brytanii (GB) i Irlandii Północnej, mogą znaleźć informacje o homologacji i innych wymogach na stronie Agencji Certyfikacji Pojazdów (VCA) <https://www.vehicle-certification-agency.gov.uk> VCA nadal działa jako organ udzielający homologacji w Zjednoczonym Królestwie w ramach dwóch systemów prawnych obowiązujących w Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej i może wydawać certyfikaty w ramach każdego z nich.