

**STANOWISKO ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORCÓW I PRACODAWCÓW W SPRAWIE PROJEKTU USTAWY
O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH**

Przedstawiony projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadza szereg preferencji dla samochodów elektrycznych. Preferencje te obejmują swoim zakresem np. zwolnienie od podatku akcyzowego, zwiększenie odpisów amortyzacyjnych (podatek dochodowy), darmowy dostęp do stref czystego transportu, jak również kwestię miejsc parkingowych, czy też korzystania z tzw. bus pasów. Oprócz tego, pojazdy elektryczne mają być kupowane do flot wykorzystywanych przez naczelne i centralne organy administracji i jednostki samorządu terytorialnego.

O ile długoterminową perspektywę stymulowania stopniowego zwiększania ilości pojazdów elektrycznych poruszających się w miastach należy ocenić pozytywnie, to jednak projekt zawiera szereg niezrozumiałych rozwiązań wprowadzających preferencje dla innych rodzajów pojazdów: albo dostępnych wyłącznie dla najbogatszych, albo nie wpływających na zmniejszenie emisji szkodliwych substancji w polskich miastach. Projekt zakłada mianowicie czasowe (do 1 stycznia 2021 r.) zwolnienie z akcyzy dla niektórych pojazdów hybrydowych. Dziwi fakt, że objęte są nim wyłącznie pojazdy typu PHEV. Projekt przewiduje też preferencje dla pojazdów napędzanych gazem ziemnym (np. dostęp do stref czystego transportu), charakteryzujących się stosunkowo wysokim poziomem emisji tlenków węgla i azotu.

Pojazdy PHEV to takie pojazdy, które wyposażone są jednocześnie w silnik spalinowy i elektryczny, przy czym baterie napędzające silnik elektryczny można ładować „z gniazdka”. Innymi słowami, pojazdy PHEV to pojazdy „z wtyczką”. Oprócz pojazdów PHEV, na rynku dostępne są też pojazdy typu HEV („bez wtyczki”). One również wyposażone są w silnik spalinowy i elektryczny, ale ładowanie baterii odbywa się w nich podczas jazdy (m.in. przez odzyskiwanie energii przy zwalnianiu i hamowaniu). Zdziwienie musi budzić fakt, że pojazdy typu HEV w ogóle nie zostały objęte jakimikolwiek korzystnymi rozwiązaniami przewidzianymi dla innych pojazdów (zwłaszcza PHEV, ale też pojazdów napędzanych gazem ziemnym). Fakt ten, wskazujący na preferowanie przez projektodawcę wyłącznie jednego, ściśle określonego rodzaju pojazdów, należy ocenić zdecydowanie negatywnie.

Przede wszystkim niezrozumiałe i nieuzasadnione jest zwolnienie z akcyzy pojazdów elektrycznych oraz PHEV i całkowite pominięcie w tym zakresie pojazdów HEV. Pojazdy elektryczne i PHEV to głównie samochody klasy „premium”, znacznie droższe od innych. Przykładowe pojazdy z segmentu PHEV kosztują z reguły ponad 150 tys. zł, podczas gdy pojazd typu HEV można nabyć już za niecałe 70 tys. zł. Wsparcie tylko dla pojazdów elektrycznych i PHEV oznacza więc uprzywilejowanie głównie dla najbogatszych, podczas gdy pojazdy dostępne cenowo dla szerszej grupy odbiorców nie są objęte jakąkolwiek preferencją. Prowadzi to do sytuacji, w której zwolniony z akcyzy będzie np. pojazd „premium” (PHEV) o mocy znacznie ponad 300 KM silnika spalinowego i np. 87 – 136 KM elektrycznego. Ceny samochodów hybrydowych z segmentu premium mogą wskutek wejścia w życie ustawy w aktualnym brzmieniu spaść nawet o ok. 10%.

Co więcej, promując wyłącznie pojazdy PHEV ustawa systemowo zaburzy konkurencję w Polsce i spowoduje dyskryminację HEV poprzez selektywne wsparcie PHEV: dzięki zwolnieniu z akcyzy uzyskają one przewagę konkurencyjną (cenową). Techniczne właściwości obu rodzajów pojazdów nie uzasadniają takiego zróżnicowania.

Związek Przedsiębiorców i Pracodawców

Zarząd: Cezary Kaźmierczak – prezes, wiceprezesi: Tomasz Pruszczyński, Marcin Nowacki

Pojazdy PHEV często mają silnik elektryczny o znacznie mniejszej mocy niż silnik spalinowy, a po załadowaniu „z gniazdka” mają niewielki zasięg, po którego przekroczeniu pracuje już silnik spalinowy. Realnie samochody takie głównie jeżdżą na silniku spalinowym i nie muszą być w ogóle ładowane „z gniazdka” co się nagminnie zdarza w przypadku pojazdów służbowych. Pojazdy HEV natomiast wykorzystują silniki elektryczne o mocy porównywalnej z towarzyszącymi im silnikami spalinowymi (często silniki elektryczne w HEV są mocniejsze niż silniki elektryczne w PHEV). HEV poruszają się w mieście głównie na silniku elektrycznym (ok. 56%), który jest cały czas doładowywany i gotowy do pracy. Pojazdy PHEV i HEV są pod wieloma względami porównywalne, chociaż PHEV (z uwagi na stosowaną technologię) są zdecydowanie droższe. Jednak uchwalenie ustawy w projektowanym kształcie spowoduje poprawę warunków konkurencji na rynku dla PHEV i dyskryminację HEV.

Projektowane selektywne zwolnienie z akcyzy powinno być negatywnie ocenione z jeszcze jednego, istotnego powodu – projekt wiąże się z ryzykiem powstania nadużyć w zakresie tego zwolnienia. Jest tak, gdyż przedstawiony dokument nie przewiduje żadnych wymogów co do tego jak mocny musi być silnik elektryczny w PHEV w stosunku do towarzyszącego mu silnika spalinowego. W związku z tym, jeśli na rynek wprowadzony zostałby pojazd z silnikiem spalinowym o mocy np. 400 KM i „silniczkiem” elektrycznym o mocy 2 KM, to o ile baterii będzie można ładować „z gniazdka” – pojazd ten będzie zwolniony z akcyzy. Taka sytuacja całkowicie kłóciłaby się z ideą promowania przyjaznych środowisku i nowoczesnych technologii w motoryzacji i w gruncie rzeczy powtarzałaby słynną „afery kratkową”. Pojazd realnie spalinowy uznany by został w tej sytuacji za pojazd hybrydowy podlegający zwolnieniu, a znaczna część prawdziwych hybryd nie będzie ze zwolnienia korzystać.

Należy też nadmienić, że już w chwili obecnej w przypadku porównywalnych pod względem klasy pojazdów HEV i pojazdów konwencjonalnych (spalinowych) zdarza się, że do pojazdu HEV zastosowanie znajdzie znacznie wyższa akcyza niż do pojazdu spalinowego (18,6% a nie 3,1%). Sytuacja ta jest paradoksalna, gdyż pojazdy HEV emitują znacznie mniej szkodliwych substancji niż samochody spalinowe, w tym także samochody napędzane gazem ziemnym, dla których jednak przewidziane są pewne preferencje w projekcie. Popularyzacja HEV mogłaby realnie wpłynąć na ograniczenie smogu w miastach, gdyż pojazdy te stanowią dostępną alternatywę dla samochodów spalinowych. Niestety projekt ustawy utrzymuje sytuację, w której przykładowy pojazd typu HEV obciążony jest 18,6% akcyzy, podczas gdy znacznie mniej ekologiczne i porównywalne samochody spalinowe – jedynie 3,1% akcyzy. Pojazd HEV, chociaż jest bardziej ekologiczny niż pojazd napędzany gazem ziemnym nie będzie przy tym mógł za darmo wjechać do strefy czystego transportu, podczas gdy pojazd na gaz – będzie mógł, co również nie znajduje uzasadnienia.

Reasumując, rozwiązanie w zakresie selektywnego wspierania jedynie pojazdów PHEV oraz pojazdów napędzanych gazem ziemnym (CNG i LNG) oceniamy negatywnie. Należałoby wprowadzić poprawki do projektu w taki sposób aby pojazdy HEV zostały objęte zwolnieniem z akcyzy takim jak pojazdy PHEV, a także aby hybrydy zostały objęte innymi preferencjami przewidzianymi w ustawie dla pojazdów napędzanych gazem ziemnym (CNG i LNG) - np. darmowy wjazd do stref czystego transportu czy miejsca do parkowania. Objęcie preferencjami pojazdów HEV może realnie wpłynąć na walkę ze smogiem w miastach (ich popularyzacja, z uwagi na cenę, może przebiegać szybciej). Objęcie hybryd HEV ustawą ograniczyłoby też koszty osiągnięcia wymaganych przez ustawę minimalnych udziałów ekologicznych pojazdów we flotach organów administracji państwowej i jednostek samorządu terytorialnego. Co istotne komponenty do pojazdów HEV są w istotnej mierze produkowane w Polsce – ich wsparcie zapewni miejsca pracy w kraju i dodatkowe wpływy budżetowe z podatków, a ewentualny spadek wpływów z akcyzy może zostać zrównoważony np. wpływami z VAT-u.

Związek Przedsiębiorców i Pracodawców

Zarząd: Cezary Kaźmierczak – prezes, wiceprezesi: Tomasz Pruszczyński, Marcin Nowacki



Alternatywnie, jeśli projekt nie zrównałaby pojazdów PHEV i HEV (poprzez zwolnienie z akcyzy HEV), to aby nie doprowadzić do zaburzenia konkurencji na rynku motoryzacyjnym, należałoby z projektu ustawy całkowicie usunąć zwolnienie z akcyzy przewidziane aktualnie tylko dla PHEV. Pojazdy HEV i PHEV powinny być traktowane równo. Również takie rozwiązanie wpisywałoby się w cel wspierania rozwoju rynku pojazdów elektrycznych i pozwalałoby uniknąć niepotrzebnego w tym świetle wsparcia dla kosztownych samochodów „premium” PHEV. Nie ma też żadnych powodów dla szczególnego, preferencyjnego potraktowania w projekcie ustawy pojazdów napędzanych gazem ziemnym (CNG i LNG) emitujących więcej szkodliwych substancji niż hybrydy.

Związek Przedsiębiorców i Pracodawców

Związek Przedsiębiorców i Pracodawców

Zarząd: Cezary Kaźmierczak – prezes, wiceprezisi: Tomasz Pruszczyński, Marcin Nowacki

ul. Nowy Świat 33, 00-029 Warszawa, email/ biuro@zpp.net.pl, tel/ 22 826 08 31, www.zpp.net.pl