

Warszawa, 18 grudnia 2020 r.

**STANOWISKO ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORCÓW I PRACODAWCÓW WS. PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE
USTAWY O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW
Z DNIA 10 LISTOPADA 2020 ROKU**

Związek Przedsiębiorców i Pracodawców z niepokojem odnotowuje, iż zaprezentowany projekt nowelizacji ustawy o elektromobilności nie realizuje kluczowych elementów Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu i stanowi kontynuację podejścia opartego na powielaniu polityk innych państw Unii Europejskiej, mimo oczywistych różnic dotyczących choćby poziomu zamożności społeczeństwa. Przedstawiony projekt w żadnym stopniu nie zmienia stanu prawnego promującego i preferującego określone środki transportu, bez uwzględniania konieczności faktycznej realizacji idei zrównoważonego rozwoju transportu w oparciu o efektywne i ekonomicznie dostępne środki. Co więcej, proponowane obniżenie stawek odpisu amortyzacyjnego stanowi w praktyce kolejną podwyżkę podatków. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców apeluje zatem o rewizję dotychczasowego podejścia do kwestii elektromobilności oraz o rezygnację z przepisów wiążących się z wygenerowaniem dodatkowych wpływów do budżetu państwa kosztem podatników.

Jak wspomniano, niezrozumiałe jest dla nas podejście oparte na kopiowaniu instrumentów stosowanych przez inne państwa europejskie. Proponowane zmiany w dużej mierze uwzględniają promowane przez Unię Europejską kierunki rozwoju sektora motoryzacyjnego i transportowego w kierunku zero i niskoemisyjności. Wszyscy producenci pojazdów, a w ślad za nimi producenci komponentów i części do tych pojazdów, intensyfikują działania dla osiągnięcia wyznaczonych celów w zakresie ograniczenia emisji CO₂ oraz innych niepożądanych związków do atmosfery. Ostateczny cel czyli osiągnięcie neutralności klimatycznej w roku 2050 zdobywa uzasadnione zrozumienie wśród coraz większej liczby mieszkańców Polski i Unii Europejskiej.

Aprobatę i zrozumienie w społeczności europejskiej zdobywa także zróżnicowane podejście do tempa osiągania celów przez poszczególne kraje wspólnoty. Sprawiedliwa transformacja, uwzględniająca odmienny punkt wyjścia oraz nieidentyczne możliwości w zakresie niezwłocznego zastosowania najbardziej kosztownych i niedostosowanych do istniejącego łańcucha powiązań gospodarczych oraz możliwości społeczeństwa środków, jest już stałym elementem wdrażanych w Unii rozwiązań.

Państwa Unii, w których branża motoryzacyjna jest oparta na końcowych producentach pojazdów, poszukują możliwości zbilansowania i wsparcia dla tych firm stojących przed wyzwaniami inwestycyjnymi związanymi z koniecznością gwałtownego przyspieszenia wprowadzania na rynek zauważalnego wolumenu pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi. Jeszcze w ubiegłym roku udział ten wynosił niewiele ponad 10% rynku (10,6%), z czego pojazdy elektryczne stanowiły 1,9%, elektryczne pojazdy hybrydowe w wersji plug-in 1,1%, elektryczne pojazdy hybrydowe bez modułu plug-in 5,9% a pojazdy napędzane CNG i LPG/E85 1,7%. Bez wątplenia wsparcie dla tych producentów jest także powiązane z zamiarem częściowego zrekompensowania poważnych sankcji jakie te koncerny będą zmuszone zapłacić

Związek Przedsiębiorców i Pracodawców

Zarząd: Cezary Kaźmierczak – Prezes, Marcin Nowacki - Wiceprezes

już za rok 2020 w związku ze spóźnionym wprowadzaniem na rynek pojazdów niskoemisyjnych i w konsekwencji zbyt wysokie emisje w stosunku do wyznaczonych celów.

Polska nie jest jednak krajem zdominowanym przez dużych producentów pojazdów. **Jesteśmy natomiast liczącą się w skali europejskiej siecią producentów komponentów i części zamiennych.** Polscy producenci i eksporterzy podążają oczywiście za trendami europejskimi uczestnicząc w procesie rozwoju technologii dla nowych modeli pojazdów i nowych typów napędów.

Sprawiedliwa transformacja powinna zatem w przypadku Polski w sposób zrównoważony uwzględniać dwa uzupełniające się elementy: ochronę obecnych miejsc pracy związanych z ciągle rozwijanymi i modernizowanymi przez producentów w kierunku obniżonej emisyjności klasycznymi technologiami oraz zachęty do rozwoju nowych technologii w zakresie komponentów i części, tak aby utrzymać konkurencyjność i udział polskich producentów także w tym segmencie rynku.

To co charakterystyczne dla całej Unii Europejskiej to zbliżony udział rynkowy elektrycznych pojazdów hybrydowych bez modułu Plug-in niezależnie od poziomu PKB. Wynika to zarówno z doceniania walorów tych niskoemisyjnych pojazdów ale także z ich znacznie większej dostępności cenowej bez sztucznego wspomaganie wysokimi subwencjami, na które mogą sobie pozwolić tylko zamożniejsze państwa. **Mniejsza siła nabywcza konsumentów i firm skutkuje mniejszym zainteresowaniem pojazdami wyłącznie elektrycznymi, a zdecydowanie większym elektrycznymi hybrydami.** W tej ostatniej dziedzinie możemy konkurować udziałami rynkowymi z czołową krajów europejskich. Poziom ok.7% udziału rynkowego pojazdów HEV został odnotowany zarówno w Polsce, Litwie, Estonii, Łotwie czy na Węgrzech, ale także w Hiszpanii, Szwecji, Wielkiej Brytanii i Holandii.

Niestety, ustawodawca konsekwentnie proponuje rozwiązania oparte na wspieraniu arbitralnie wybranych kategorii pojazdów niskoemisyjnych. O braku skuteczności takiego podejścia świadczyć może program wsparcia zakupu samochodów elektrycznych, który z uwagi na wysokość wsparcia - siłą rzeczy niższą niż zaproponowana w szeregu innych państw, nie spotkał się z istotnym odzewem rynkowym – szereg czynników jak brak infrastruktury do ładowania, cena, zasięg sprawiają, że popyt na tego rodzaju pojazdy na polskim rynku jest bardzo niski. Wydaje się zatem, że zasadna byłaby zmiana optyki i przyjęcie założenia stymulowania popytu na te pojazdy niskoemisyjne, które znajdują się w finansowym zasięgu jak największej części społeczeństwa.

Taki kierunek został zresztą zakreślony przez Rządu Polski w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 przyjętej uchwałą Rady Ministrów z dn. 24 września 2019r.

Strategia zwraca uwagę na problem, który nie jest być może szczególnie istotny z punktu widzenia Unii Europejskiej, ale ma niebagatelne znaczenie dla Polski:

„4.4.4. Oddziaływania na powietrze

Transport, a szczególnie samochodowy jest jednym z głównych rodzajów źródeł emisji zanieczyszczeń do powietrza, które przyczyniają się do złej jakości tego komponentu środowiska w Polsce. Emisja z dróg odpowiada przede wszystkim za wysokie stężenia lub przekroczenia poziomu dopuszczalnego dla

dwutlenku azotu, a także przyczynia się do przekraczania standardów jakości powietrza dla pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5.

3.1.4. Zanieczyszczenie powietrza dwutlenkiem azotu

Dwutlenek azotu to silnie toksyczny gaz, szkodliwie wpływa na zdrowie ludzkie i rośliny. Jego źródłem emisji jest głównie transport drogowy, energetyka zawodowa i w niewielkim stopniu lokalne źródła grzewcze. W 2017 roku przekroczenie wartości normowanej stężenia średniorocznego (40 µg/m³) przekroczone zostało na 5 stacjach monitoringu. Wszystkie z nich znajdują się na terenach dużych aglomeracji miejskich (Wrocław, Katowice, Kraków oraz Warszawa) w sąsiedztwie ruchliwych ulic.”

Polskie miasta przodują w europejskich statystykach zagrożeń dla zdrowia mieszkańców wywołanych poziomem tlenków azotu i pyłu zawieszonego. Strategia wskazuje na konieczność walki z tym zjawiskiem:

„Założeniem kierunku interwencji jest zwiększanie udziału tych rodzajów transportu, które powodują najmniejsze obciążenie środowiska oraz ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko poszczególnych gałęzi transportu, a w szczególności drogowego transportu samochodowego (...) przede wszystkim poprzez:

- wymianę floty pojazdów na niskoemisyjne lub bezemisyjne, wykorzystujące OZE, paliwa alternatywne, **czy napęd hybrydowy;**
- zmniejszenie energochłonności transportu, co prowadzi do obniżenia zużycia paliwa, a przez to ograniczenia emisji;
- wspieranie rozwoju publicznego transportu zbiorowego.”

W tej ostatniej kwestii, Strategia zgodnie z jej zapisami *„realnie obrazuje też sytuację zbiorowego i indywidualnego transportu, co nie zawsze znajduje potwierdzenie w obiegowych opiniach. Dotyczy to obszarów miejskich, ale w jeszcze większym stopniu obszarów wiejskich. Transport indywidualny będzie w dalszym ciągu podstawowym źródłem mobilności dla zdecydowanej większości mieszkańców Polski.”*

Wskazuje się również, że *„zbiorowy transport miejski będzie cechowała stagnacja lub niewielki wzrost. Przyczyną tego stanu jest motoryzacja indywidualna cechująca się większą dostępnością czasową i przestrzenną oraz większą elastycznością użytkowania.*

W transporcie wiejskim pod względem pracy przewozowej najważniejszą formą będzie w przyszłości również motoryzacja indywidualna, w której wzrost zapotrzebowania na przejazdy wyniesie około 2,7 - 3,2% rocznie.”

Mając na uwadze środowisko naturalne, zdrowie Polaków, ale i czynniki społeczne i gospodarcze **postulujemy zastosowanie idei sprawiedliwej transformacji i zrównoważonego rozwoju transportu przez uwzględnienie wszystkich technologii, które mogą pomóc nam w osiągnięciu celu jakim jest neutralność klimatyczna, co jednocześnie będzie zgodne z neutralnością technologiczną, czyli otwartością na wszelkie dostępne technologie.** Pamiętać należy, że w Polsce znaczna części przemysłu motoryzacyjnego skupiona jest jeszcze na technologiach związanych z silnikiem spalinowym. Walka

Związek Przedsiębiorców i Pracodawców

Zarząd: Cezary Kaźmierczak – Prezes, Marcin Nowacki - Wiceprezes

o czyste powietrze nie powinna być równoznaczna ze wspieraniem jedynie elektromobilności, ale powinna także uwzględniać inne technologie niskoemisyjne, które mogą realnie wpłynąć na poprawę jakości powietrza w polskich miastach.

Ten trend znalazł zresztą częściowe odzwierciedlenie w propozycjach ustawy przez szersze sięgnięcie do napędów CNG/LNG lub LPG, z **niezrozumiałych względów pominięto jednak elektryczny napęd hybrydowy, który w istotnym stopniu przyczynia się do zmniejszenia emisji tlenków azotu i węgla oraz pyłów zawieszonych**. Nie rozumiemy, dlaczego to tego rodzaju pojazdy są traktowane identycznie jak pojazdy z napędem Diesla czy benzynowym. Uważamy, że pojazdy hybrydowe zasługują na odmienne podejście przynajmniej w trzech obszarach:

1. Strefy czystego transportu - ustawa proponuje bezpłatny wjazd dla wszystkich pojazdów niskoemisyjnych (BEV, CNG, LNG, LPG) z wyłączeniem jednego - HEV. Brak jest w naszym przekonaniu racjonalnego uzasadnienia dla wyłączenia pojazdów, które emitują tlenki azotu na poziomie nawet o 90% niższym niż wymagany normą EURO 6 i poruszają się w mieście na silniku elektrycznym w 60-80%. Ich emisyjność jest konkurencyjna, a w niektórych przypadkach lepsza niż oferowana przez napędy CNG/LNG/LPG. Taka zmiana byłaby także zgodna z oczekiwaniami społecznymi i percepcją napędów niskoemisyjnych.

2. Limity amortyzacji – są one zachętą dla firm, generujących 70% rynku nowych pojazdów. Wyznaczenie takiego samego limitu dla pojazdów z silnikiem Diesla, benzynowych oraz elektrycznych hybryd oznacza w istocie brak jakichkolwiek motywacji do zmiany parków firmowych na niskoemisyjne. Pomimo coraz szerszej oferty samochodów elektrycznych obecnie nie stanowią one jeszcze realnej alternatywy dla pojazdów z silnikami spalinowymi ze względu na szereg czynników, o których był już mowa powyżej, obniżających konkurencyjność tego rodzaju pojazdów, takich jak cena, ograniczony zasięg czy słabo rozwinięta infrastruktura ładowania. **Limit amortyzacji dla elektrycznych hybryd w wersji HEV i PHEV powinien być zatem umieszczony pomiędzy limitem dla BEV oraz spalinowych czyli na poziomie ok. 150-180 tys. zł. Co więcej, zwracamy uwagę na konieczność uwzględnienia w proponowanym projekcie ustawy odpowiednich przepisów przejściowych, precyzyjnie określających zasady stosowania nowych stawek amortyzacji w przypadku pojazdów zakupionych przed datą ich wejścia w życie.**

3. Zamówienia - w proponowanym kształcie promują zakup wyłącznie pojazdów BEV i PHEV. To jest rozwiązanie popierane przez bogatszą część Unii Europejskiej, ale nie uwzględniające opisanej wyżej specyfiki branży i rynku polskiego oraz możliwości polskich firm i konsumentów. Pojazdy HEV nie powinny być także w tym względzie traktowane jak pojazdy z silnikami Diesla czy benzynowe. Proponujemy wprowadzenie dodatkowego limitu procentowego dla tego rodzaju pojazdów niskoemisyjnych. Nawet Unia Europejska dostrzega, że tempo zmian w tym zakresie nie może być takie samo dla wszystkich krajów Wspólnoty i taskawie obniża limity dla pojazdów elektrycznych w tym zakresie. Nie ma przeszkód, aby urealnić tę kwestię jeszcze bardziej przez wprowadzenie dodatkowych limitów / preferencji dla innych pojazdów niskoemisyjnych.



Jesteśmy przekonani, że proponowane modyfikacje przyczynią się do szybszych zmian w transporcie niskoemisyjnym pozytywnie wpływając na poziomy realnych emisji i jakość powietrza w polskich miastach. Jednocześnie pozostają one w zgodzie zarówno ze strategią rządową w tym zakresie jak i ideą sprawiedliwej transformacji oraz zrównoważonego rozwoju.

Związek Przedsiębiorców i Pracodawców

Zarząd: Cezary Kaźmierczak – Prezes, Marcin Nowacki - Wiceprezes

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