

Warszawa, 15 marca 2023 r.

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych

Fabryczna 5A
00-446 Warszawa
NIP 5252684377
REGON 365877690
KRS 0000643156

Pani

Anna Moskwa

Minister Klimatu i Środowiska

Ministerstwo Klimatu i Środowiska

ul. Wawelska 52/54

00-922 Warszawa

List otwarty

Szanowna Pani Minister,

działając w imieniu Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA), organizacji branżowej kreującej rynek elektromobilności w Polsce, zrzeszającej ponad 200 podmiotów z całego łańcucha wartości zrównoważonego transportu, zwracamy się z apelem o podjęcie niezbędnych działań w celu przyspieszenia transformacji sektora drogowego transportu ciężkiego w Polsce w kierunku zeroemisyjnym.

Sektor ciężkiego transportu drogowego stoi obecnie w obliczu szeregu wyzwań związanych z elektryfikacją floty i rozbudową infrastruktury ładowania. Pojazdy ciężarowe stanowią 5% parku samochodów poruszających się po europejskich drogach odpowiadając jednocześnie aż za 19,2% łącznej emisji dwutlenku węgla pochodzącego z transportu drogowego w Unii Europejskiej. Transformacja tego sektora ma zatem kluczowe znaczenie w dążeniu Europy do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. zgodnie z celami Europejskiego Zielonego Ładu oraz realizacji założeń określonych w ramach pakietu Fit for 55. Głównym czynnikiem natury prawnej wpływającym na dekarbonizację ciężkiego transportu drogowego jest obecnie Rozporządzenie UE 2019/1242 określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich, które zobowiązuje producentów do redukcji emisji dwutlenku węgla o 15% od 2025 r. oraz 30% od 2030 r. w odniesieniu do okresu referencyjnego (od 1 lipca 2019 r. do 30 czerwca 2020 r.). Odejście od silników konwencjonalnych wspierane jest również przez wiodących producentów, którzy ogłaszają ambitne plany w zakresie elektryfikacji swojej gamy produktowej.

W konsekwencji, w Unii Europejskiej odnotowuje się dynamiczny rozwój zeroemisyjnego transportu ciężkiego. Wzrost liczby nowo rejestrowanych, ciężarowych samochodów elektrycznych zauważalny jest jednak przede wszystkim na rynkach Europy Zachodniej, a w szczególności w państwach

członkowskich, które wdrożyły skuteczne instrumenty wsparcia, zarówno natury regulacyjnej, jak i finansowej.

Dekarbonizacja tego sektora przebiega znacznie wolniej w Polsce, która stanowi jeden z wiodących rynków transportu ciężkiego w Europie. Co piąty samochód ciężarowy zarejestrowany w Unii Europejskiej posiada polskie tablice rejestracyjne, a polscy przewoźnicy odpowiadają za niemal 1/3 ładunków w przewozach towarowych w państwach Wspólnoty. Wiodąca pozycja w sektorze TSL (transport-spedycja-logistyka) obliguje Polskę do objęcia aktywnej roli w elektryfikacji sektora transportu ciężkiego i budowy obsługującej go infrastruktury ładowania, zwłaszcza w kontekście wymogów procedowanego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (AFIR).

Branża transportowa jest również jednym z filarów polskiej gospodarki. Według danych Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, sektor TSL w Polsce odpowiada za generowanie 6% PKB zrzeszając 125 tys. firm, zatrudniających około 750 tys. osób. Biorąc pod uwagę przełomowe zmiany zachodzące w tym obszarze w Unii Europejskiej, rozwój elektromobilności stanowi czynnik niezbędny do ochrony konkurencyjności i innowacyjności polskiego rynku. Dekarbonizacja transportu wymaga jednak zapewnienia sprzyjającego otoczenia zachęcającego interesariuszy do inwestycji w zeroemisyjne samochody ciężarowe. Tymczasem w Polsce wciąż funkcjonuje szereg barier – przede wszystkim infrastrukturalnych – uniemożliwiających elektryfikację floty pojazdów na skalę masową.

Będąc świadome tych wyzwań, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, wspólnie z wiodącymi podmiotami branży motoryzacyjnej, infrastrukturalnej oraz transportowej wchodzącymi w skład Komitetu PSPA ds. Logistyki i Transportu Ciężkiego, opracowało szereg propozycji zmian prawnych, których wdrożenie przyczyni się do przyspieszenia dekarbonizacji transportu ciężkiego w Polsce. Przedmiotowe postulaty obejmują następujące zachęty adresowane do nabywców i użytkowników zeroemisyjnych samochodów ciężarowych (eHDV):

1) Wprowadzenie systemu dofinansowania nabywania eHDV

Przepisy prawa krajowego dopuszczają w art. 400a ustawy – Prawo ochrony środowiska finansowanie wspomagania ekologicznych form transportu. W oparciu o tę podstawę i zgodnie z art. 411 ust. 1 pkt 2 ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz funduszy wojewódzkich, ekologiczne formy transportu mogą być finansowane w drodze oprocentowanych pożyczek lub dotacji. W ramach tego mechanizmu został wdrożony program „Mój Elektryk”, który jest przeznaczony przede wszystkim dla pojazdów kategorii M1 i N1. Wzorem wspomnianego programu możliwe wydaje się zastosowanie podobnego mechanizmu wspomagania finansowania eHDV (kategorie N2 oraz N3) w formie preferencyjnych pożyczek lub dotacji. Warto zauważyć, iż szereg państw członkowskich wdrożyło już tego typu programy, dzięki czemu poziomy rejestracji tychże pojazdów są znacznie wyższe niż w przypadku Polski. PSPA obecnie jest na etapie przygotowania analizy dot. funkcjonujących w Europie mechanizmów bezpośredniego wsparcia oraz rekomendacji jak taki system mógłby wyglądać w polskich warunkach.

2) Zniesienie opłat drogowych dla eHDV

Zniesienie opłat drogowych dla eHDV wymaga ingerencji w ustawę o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym i w ustawę o drogach publicznych jak również w akty wykonawcze wydane na podstawie tych ustaw. Opracowana nowelizacja, dla zachowania zgodności z Dyrektywą 1999/62/WE, powinna zawierać przepisy zwalniające eHDV z omawianych opłat do końca 2025 r. i uwzględniać ograniczone opłaty po tym roku, tj. po 2025 r. opłaty wynoszące 25% tych stosowanych dla pojazdów emisyjnych.

3) Wprowadzenie dla eHDV możliwości wjazdu do stref ograniczonego ruchu

Wjazd do centrów miast w przeważającej mierze regulowany jest przez samorządy, wprowadzenie wyłączeń dla eHDV wymaga rozproszonego działania na poziomie lokalnym oraz współpracy z poszczególnymi władzami lokalnymi w celu przekonania, że dla rozpowszechnienia pojazdów eHDV wskazane jest wprowadzenie ułatwień w poruszaniu się po miastach.

Możliwe jest również rozważenie wprowadzenia zmian w rozporządzeniu w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach w zakresie okresowych ograniczeń o charakterze ogólnokrajowym.

4) Zwiększenie dopuszczalnej masy całkowitej eHDV

Do zmiany maksymalnej masy pojazdów w transporcie wewnętrznym na terytorium RP wymagana jest zmiana Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Umożliwiłoby to poruszanie się po polskich drogach eHDV o wyższej masie oraz zwiększenie rentowności z użytkowania tego typu pojazdów.

5) Wprowadzenie systemu dopłat opartego na poziomie obniżenia emisji CO₂

Możliwe jest rozważenie wdrożenia rozwiązania na poziomie krajowym, które będzie wypełniać założenia związane z systemem handlu emisjami w transporcie drogowym.

Alternatywnie, możliwe jest również opracowanie rozwiązania o charakterze dofinansowania na etapie działalności operacyjnej zamiast albo oprócz rozwiązania o charakterze pomocy inwestycyjnej

6) Wprowadzenie systemu wsparcia rozwoju infrastruktury ładowania przeznaczonej dla eHDV

Wdrożenie wsparcia rozwoju infrastruktury ładowania dla eHDV wymagałoby przede wszystkim uruchomienia nowego naboru w funkcjonującym już programie dotacji do ultraszybkich stacji ładowania, a ponadto można również rozważyć zwiększenie puli środków przeznaczonych na realizację powyższego Programu. Zasady Programu nie przewidują wyłączeń dotyczących funkcjonalności poszczególnych stacji ładowania, dlatego środki, mogą zostać przeznaczone również do wsparcia budowy infrastruktury ładowania dla ciężkich pojazdów elektrycznych.

7) Wprowadzenie ulg podatkowych dla podmiotów inwestujących w ekologiczne środki transportu

Zwolnienia i ulgi podatkowe dla przedsiębiorców zaliczane są do pomocy publicznej w rozumieniu prawa UE i jako takie muszą zostać zaakceptowane przez Komisję Europejską. Obecnie programy wsparcia, na które zgodziła się Komisja, to korzystna amortyzacja i akcyza dla pojazdów elektrycznych wprowadzona razem z Ustawą o elektromobilności. Innym programem pomocowym w tym zakresie notyfikowanym KE są zasady zwolnień od podatków lokalnych, o których mowa w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych. Władze samorządowe mają zatem możliwość wesprzeć eHDV zwolnieniem od podatku od środków transportowych, o których mowa w art. 8 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.

8) Wprowadzenie regulacji ułatwiających przyłączenie do sieci elektroenergetycznej stacji ładowania przeznaczonych dla eHDV.

Rozwiązaniem powyższych problemów mogłaby być specustawa zawierająca postulaty rozwiązań regulacyjnych znoszących największe bariery opóźniające rozbudowę sieci ogólnodostępnych stacji ładowania wzorowana na innych specustawach. Miałaby ona na celu ułatwienie OSD pozyskiwania praw do gruntów oraz przyspieszać pozyskiwanie niezbędnych decyzji administracyjnych w celu rozbudowy infrastruktury ładowania. Umożliwiłoby to również wprowadzenie ustawowo określonych terminów realizacji przyłącza.

Rozwiązanie tych kwestii jest szczególnie istotne z perspektywy realizacji wymogów planowanego w ramach pakietu Fit for 55 wprowadzenia rozporządzenia UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR), które przewiduje konkretne cele w zakresie rozwoju infrastruktury ładowania.

Przedstawione wyżej, kierunkowe propozycje zostały opracowane na podstawie szczegółowej analizy rozwiązań i systemów wsparcia rynku zeroemisyjnego, drogowego transportu ciężkiego wdrożonych w poszczególnych państwach członkowskich Unii Europejskiej. Korespondują one z innymi działaniami podejmowanymi w celu przyspieszenia rozwoju elektromobilności i rozbudowy infrastruktury ładowania zgodnie z założeniami AFIR. Skonkretyzowane postulaty zmian prawnych, jak również stopień trudności ich implementacji w Polsce, zostały opisane szerzej w załączonym do niniejszego listu raporcie PSPA pt. „eHDV Infrastructure Lab – Raport wykonalności”.

Skuteczne wprowadzenie do polskiego otoczenia regulacyjnego instrumentów mających na celu wsparcie transformacji sektora TSL w kierunku zeroemisyjnym wymaga kontynuowania merytorycznej dyskusji pomiędzy przedstawicielami branży a Ministerstwem Klimatu i Środowiska. Wyrażamy nadzieję, że doprowadzi ona do opracowania kompleksowego planu dekarbonizacji ciężkiego transportu drogowego w Polsce.

Ewentualny brak wdrożenia odpowiednich przepisów i zachęt skutkuje brakiem możliwości wypełnienia przez Polskę celów wyznaczonych przez AFIR. Ponadto, niesie poważne ryzyko niewykorzystania historycznej szansy na podniesienie poziomu konkurencyjności polskiej branży TSL w Unii Europejskiej oraz utraty wiodącej pozycji w tym sektorze przez polskich przewoźników, co przyniesie negatywne konsekwencje dla całej krajowej gospodarki oraz rynku pracy.

Powyższe postulaty opracowane zostały w ramach działań komitetu ds. Logistyki i Transportu PSPA, grupy eksperckiej projektu eHDV Infrastructure Lab oraz partnerów wspierających PSPA. Szerszy opis sektora ciężkiego transportu drogowego oraz jego elektryfikacji dostępny jest na dedykowanej platformie www.ehdv.eu.

Zwracamy się z prośbą do Pani Minister o ustosunkowanie się do powyżej wskazanych potencjalnych mechanizmów wsparcia rynku zeroemisyjnego transportu ciężkiego. Pozostajemy również do pełnej dyspozycji w przypadku potrzeby zorganizowania spotkania w przedmiotowym temacie, jak również potrzeby rozwinięcia wskazanych w piśmie narzędzi wspierających rozwój rynku eHDV.

Z góry dziękuję za okazane wsparcie.

Z wyrazami szacunku,

Maciej Mazur
Dyrektor Zarządzający PSPA