

Warszawa, 14/10/2022

Sz. P. Anna Moskwa
Minister Klimatu i Środowiska
ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa

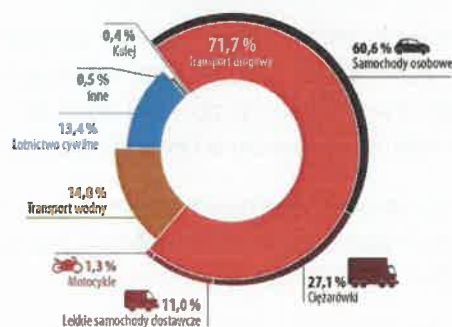
Szanowna Pani Minister,

W imieniu międzynarodowych izb handlowych działających w Polsce (IGCC), łączących nasz kraj z kluczowymi rynkami na świecie, w obliczu wyzwań klimatycznych i zachodzących zmian społeczno-gospodarczych, trudnej sytuacji geopolitycznej, a także w konsekwencji kryzysu wywołanego pandemią COVID-19, zwracamy się do Pani Minister z apelem o pogłębienie działań zmierzających do transformacji polskiego sektora transportu w kierunku zeroemisyjnym.

Dekarbonizacja transportu jest kluczowym wyzwaniem warunkującym realizację europejskich celów oraz polskich ambicji w zakresie osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Według Europejskiej Agencji Środowiska (EEA), ok. 1/4 całkowitej emisji dwutlenku węgla (CO₂) w UE w 2019 r. pochodziło z sektora transportu, z czego 71,7% z transportu drogowego. W ramach działań mających na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r., zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu, instytucje unijne zakładają konieczność ograniczenia do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych o 90% w porównaniu z poziomami z 1990 r. W latach 1990-2019 emisje z sektora transportu w Unii Europejskiej wzrosły o 33,5%. Ich głównym źródłem były samochody osobowe, dostawcze i ciężarowe generujące odpowiednio za 60,6%, 11,0% oraz 27,1% wszystkich emisji CO₂ z transportu drogowego w Europie.

EMISJE W TRANSPORCIE W UE

Podział emisji wg rodzaju transportu (2019)



Źródło: Emisje Agencji Środowiska, 2022

Pomimo wątpliwości niektórych państw członkowskich - wynikających z aktualnej sytuacji geopolitycznej, związanych z bezpieczeństwem energetycznym - kierunek zmian jest jasny i nieuchronny. Rozwój zrównoważonego transportu odpowiada aktualnym trendom konsumenckim i oczekiwaniom społecznym. Dowodem tego jest m.in. procedowana nowelizacja rozporządzenia 2019/631. W konsekwencji wprowadzenia przygotowywanych regulacji od 2035 r. w każdym państwie członkowskim - również w Polsce - nie będzie można rejestrować nowych samochodów osobowych i dostawczych innych niż zeroemisyjne.

Kluczowym postulatem „Fit for 55” jest również nowelizacja dyrektywy 2014/94/UE ws. rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i zastąpienie jej bezpośrednio wiążącym i niewymagającym implementacji rozporządzeniem. Projekt AFIR koncentruje się m.in. na obowiązkach w zakresie rozbudowy stacji ładowania. Zgodnie z projektem rozporządzenia, państwa członkowskie zapewnią, iż dla każdego całkowicie elektrycznego zarejestrowanego samochodu (BEV) dostępne będzie minimum 1 kW zainstalowanej mocy w publicznej infrastrukturze ładowania. Dla każdej hybrydy typu plug-in (PHEV) ma to być minimum 0,66 kW mocy. Oznacza to potrzebę dynamicznego wzrostu liczby ogólnodostępnych punktów ładowania - do 2025 r. ich łączna liczba ma wzrosnąć do miliona, a pięć lat później zwiększyć się do 3 milionów. W tym kontekście inwestycje infrastrukturalne w Polsce muszą nabrać szczególnego tempa ze względu na fakt, iż dotychczas pozostawaliśmy na samym dole rankingu państw członkowskich pod względem stopnia rozbudowy ogólnodostępnych punktów ładowania. W rozwoju infrastruktury ładowania niezbędne jest wzięcie pod uwagę specyfiki pojazdów dostawczych i ciężarowych, których wymagania techniczne co do mocy ładowania są znacznie wyższe w porównaniu do pojazdów osobowych. Dodatkowo konieczne jest uwzględnienie większej powierzchni dla infrastruktury ładowania pojazdów ciężarowych wynikającej z technicznych uwarunkowań mas i wymiarów tych pojazdów.

Obecnie - wyłącznie ze względu na stosunkowo niewielką flotę - Polska jest w stanie sprostać wymogom planowanego rozporządzenia. Na podstawie danych z marca 2022 r. moc zainstalowana sieci ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w naszym kraju wynosi 77 MW - o 39 MW więcej niż przewiduje projekt AFIR. Biorąc pod uwagę ujęte w raporcie „Polish EV Outlook 2022” prognozy PSPA dotyczące rozwoju polskiej floty BEV i PHEV w związku z projektem AFIR (w ostatniej, kompromisowej wersji proponowanej przez Radę Europy) już w 2025 r. moc stacji ładowania funkcjonujących w Polsce powinna wzrosnąć do 435,8 MW, w 2030 r. do 1383,5 MW, zaś w 2035 r. - do 2613,1 MW. To oznacza, konieczność podwyższenia mocy zainstalowanej niemal sześciokrotnie za niecałe trzy lata, zaś za niecałe osiem lat - aż osiemnastokrotnie. Jeszcze ambitniejsze cele w tym zakresie przewidywał wcześniej Parlament Europejski. Uwzględniając modyfikację pierwotnego tekstu AFIR zaproponowaną przez Komisję Transportu i Turystyki PE, moc zainstalowana stacji ładowania w Polsce powinna zostać podwyższona do 440,5 MW w 2025 r., 885,5 MW w 2030 r. i 1 550,9 MW w 2035 r.

Dynamika zmian jest jednak uzależniona od działań na poziomie poszczególnych państw. Elektromobilność na obecnym, wczesnym etapie adaptacji w kraju, potrzebuje wsparcia. W związku z tym zwracamy się do Pani Minister z apelem, aby wzmocnić działania na rzecz odbudowy gospodarki w oparciu o technologie zeroemisyjne.

Działania prorozwojowe i ograniczające negatywny wpływ postpandemicznych wyzwań oraz sytuacji geopolitycznej na rynek e-mobility, a ponadto stanowiące silny impuls do jego dalszego rozwoju mogą przyjąć wiele form.

Izby przychylają się do opinii ekspertów i praktyków rynku, w tym postulatów wypracowanych przez organizację branżową, jaką jest Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA), odnośnie narzędzi wspierających nie tylko rozwój elektromobilności, ale również realizację celów długookresowych dla Polski w zakresie dekarbonizacji transportu i ochrony klimatu.

Dlatego podpisujemy się pod następującymi postulatami wypracowanymi przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych i skonsultowanymi z Polskim Związkiem Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) oraz Polskim Związkiem Wynajmu i Leasingu Pojazdów (PZWLP):

1) Uwzględnienie w „Tarczy Solidarnościowej” użytkowników samochodów elektrycznych

Przedstawione opinii publicznej przez administrację rządową założenia projektu tzw. „Tarczy Solidarnościowej” przewidują, że gospodarstwa domowe, zużywające do 2 000 kilowatogodzin energii elektrycznej rocznie, mogą liczyć na gwarantowane, stałe ceny energii. Zgodnie z zapowiedziami, po przekroczeniu przedmiotowego limitu, koszty zakupu energii kilkukrotnie wzrosną, wpływając w drastyczny sposób na koszty eksploatacji samochodów elektrycznych w naszym kraju. Obecnie jest to najpoważniejsze wyzwanie, przed jakim stoją wszyscy interesariusze obszaru zeroemisyjnego transportu w Polsce.

83% kierowców samochodów elektrycznych w Polsce ładuje swoje pojazdy w domu lub w pracy. Jednocześnie, co trzeci użytkownik EV (32%) nie posiada dostępu do publicznej stacji ładowania w okolicy swojego miejsca zamieszkania. Obecnie roczny koszt ładowania miejskiego samochodu elektrycznego w domu (przy wykorzystaniu taryfy nocnej G12) wynosi ok. 940 zł, przy założeniu przebiegu 15 tys. km oraz pobraniu 2 475 kWh energii elektrycznej. Jest znacznie niższy niż roczny koszt tankowania pojazdu spalinowego. Większość kierowców ładuje swoje samochody zeroemisyjne w nocy. To najbardziej opłacalne rozwiązanie, które jednocześnie nie obciąża znacznie systemu elektroenergetycznego - odbywa się w porze najmniejszego zapotrzebowania na energię. Zdecydowana większość użytkowników za największą zaletę samochodów elektrycznych - po korzyściach ekologicznych - wymienia niskie koszty eksploatacji. Wpływają one w decydujący sposób na obniżenie TCO (całkowitego kosztu posiadania), czyli kluczowego czynnika determinującego podejmowanie decyzji zakupowych przy wyborze nowego pojazdu. W okresie, gdy ceny samochodów elektrycznych wciąż utrzymują się na wyższym poziomie niż ceny pojazdów spalinowych, niższe koszty eksploatacji są najważniejszym i jedynym argumentem finansowym, które realnie przekonuje Polaków do elektromobilności.

Sytuacja zmieni się w przypadku nieuwzględnienia w Tarczy Solidarnościowej kwestii konsekwencji podwyżek cen energii na koszty ładowania EV. Wg danych GUS średnie zużycie energii przez gospodarstwo domowe w Polsce wynosi ok. 2 000 kWh. Biorąc pod uwagę dodatkowe zapotrzebowanie energetyczne wynikające z ładowania miejskiego samochodu elektrycznego w domu (tj. średnio 2 475 kWh), przewidziany w Tarczy Solidarnościowej limit zostanie przekroczony przez takie gospodarstwo już w czerwcu. Zakładając komunikowaną publicznie, wielokrotną podwyżkę cen energii, roczne koszty wynikające z tytułu samego ładowania samochodu elektrycznego w taryfie G12 wzrosną o ponad 220%, a w taryfie G11 o ponad 41,7%. Oznacza to, że eksploatacja samochodów elektrycznych przestanie być wyraźnie bardziej opłacalna od użytkowania pojazdów spalinowych (nawet przy obecnych kosztach paliwa, roczne koszty tankowania miejskiego samochodu spalinowego przy przebiegu 15 tys. km wynoszą ok. 5,1 tys. zł), a w przypadku niektórych użytkowników (korzystających z taryfy G11) może być znacząco droższa. Co istotne, powyższe liczby wzrosną zdecydowanie w przypadku gospodarstw domowych zużywających większą ilość energii na potrzeby niezwiązane z ładowaniem EV (a więc zazwyczaj wielodzietnych) lub posiadających pojazd zeroemisyjny innego segmentu niż najbardziej ekonomiczny samochód miejski (uwzględniony na potrzeby prezentowanych obliczeń). Próg 2 000 kWh zostanie przekroczony wcześniej, co będzie się wiązało z jeszcze większym wzrostem kosztów za energię w skali roku.

W konsekwencji, potencjalni nabywcy stracą decydujący argument przekonujący ich do nabywania samochodów zeroemisyjnych, a polski rynek elektromobilności stanie w obliczu wyhamowania rozwoju, a nawet regresu. Tym samym pozytywny efekt wprowadzenia instrumentów wsparcia, takich

jak program NFOŚiGW „Mój Elektryk”, czy też zachęt przewidzianych w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zostanie zaprzeczony.

Biorąc pod uwagę powyższe apelujemy o powzięcie w ramach Tarczy Solidarnościowej działań mogących ograniczyć niekorzystne skutki wzrostu cen energii dla obecnych i przyszłych użytkowników samochodów elektrycznych. Wyrażamy gotowość wsparcia administracji rządowej w procesie ustalania optymalnych instrumentów pomocowych, uwzględniających zarówno konieczność wsparcia rozwoju elektromobilności, jak i dążenie do redukcji zużycia energii elektrycznej.

2) Kwestie przyłączeniowe

Mimo wysiłków branży (w latach 2019-2021 w sieć ogólnodostępnych punktów ładowania w Polsce powiększyła się ponad dwukrotnie) i zdecydowanego wzrostu popytu na usługi ładowania, rozwój infrastruktury w Polsce, szczególnie ważny z punktu widzenia przyszłego rozporządzenia AFIR, wciąż opóźnia szereg barier systemowych, wynikających z niedoskonałego prawa oraz przewlekłych procedur administracyjnych. Podstawową przeszkodę stanowi jeden z najdłuższych w Unii Europejskiej czas budowy przyłączy elektroenergetycznych przez operatorów systemów dystrybucyjnego (OSD). W przypadku stacji prądu stałego (DC) ten proces trwa 1-2 lata, a niekiedy wydłuża się do nawet 3 lat. Dodatkowym problemem są niekorzystne warunki przyłączeniowe wydawane przez OSD, które uniemożliwiają realizację budowy stacji ładowania w niektórych lokalizacjach. Często spotykaną praktyką OSD jest budowa infrastruktury energetycznej do punktu przyłączeniowego znajdującego się w znacznej odległości od miejsca instalacji stacji ładowania. W skrajnych przypadkach odległości te wynoszą nawet kilka kilometrów, co powoduje, że koszt budowy przyłącza przekracza koszt zakupu i instalacji stacji ładowania i podważa opłacalność inwestycji.

Ponadto OSD nie są zobowiązane do realizowania inwestycji w wyznaczonym czasie, a inwestorzy nie dysponują instrumentami mogącymi przyspieszyć procedurę. W konsekwencji rozbudowa przyłączy w oczekiwanym terminie staje się niemożliwa. Problem pogłębiają przedłużające się procesy uzgodnieniowe m.in. z właścicielami nieruchomości, na których ma być umieszczona niezbędna infrastruktura elektroenergetyczna. Przeszkody obejmują ponadto m.in. umocowanie formalno-prawne roli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz problemy z własnością infrastruktury energetycznej w miejscach obsługi podróżnych (MOP).

W celu ułatwienia rozbudowy ładowarek do samochodów elektrycznych, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA) wraz z kluczowymi partnerami, w tym wiodącymi operatorami sieci stacji ładowania, postuluje o realizację trzech priorytetowych celów. Po pierwsze o skrócenie czasu realizacji budowy przyłączy do sieci OSD dla publicznych stacji ładowania - czas ten nie powinien docelowo być dłuższy niż 12 miesięcy (niezależnie od poziomu napięcia, do którego przyłączana jest ładowarka). Po drugie o stworzenie mechanizmów ułatwiających i stymulujących OSD do inwestycji mających na celu rozbudowę sieci dystrybucyjnych, szczególnie w lokalizacjach, gdzie sieć ta jest szczególnie niezbędna (np. na Miejscach Obsługi Podróżnych przy autostradach i drogach szybkiego ruchu) z uwzględnieniem specyfiki pojazdów ciężarowych. Po trzecie o ułatwienie rozwoju sieci ogólnodostępnych stacji ładowania poprzez określenie jasno zdefiniowanych standardów budowy przyłączy przez OSD (np. w zakresie miejsca budowy punktu przyłączeniowego lub możliwości wyboru poziomu napięcia, niezależnie od mocy stacji ładowania).

3) Pełne odliczenie VAT od zakupu i eksploatacji e-pojazdów przez przedsiębiorców oraz inne mechanizmy podatkowe.

Zniesienie obowiązującego limitu 50% odliczenia VAT od zakupu i eksploatacji pojazdów elektrycznych i wprowadzenie odliczenia w pełnej kwocie jest jednym z kluczowych postulatów dotyczących rozwoju elektromobilności. Wysoki koszt zakupu pojazdów elektrycznych należy do głównych czynników hamujących rozwój zeroemisyjnego transportu. Wprowadzenie możliwości odliczenia VAT w pełnej wysokości pozwoli ożywić popyt na pojazdy elektryczne, stanowiąc bezpośrednią zachętę finansową do ich nabywania przez przedsiębiorców. Jednocześnie uszczerbek Skarbu Państwa związany z wprowadzeniem możliwości odliczenia pełnego VAT-u będzie znikomy.

Uzupełniająco, proponujemy wyłączenie obowiązku opodatkowania VAT użytku prywatnego firmowych pojazdów elektrycznych w sytuacji, gdy są one używane zarówno do celów służbowych jak i prywatnych. Brak zmian obowiązujących regulacji zredukuje pozytywny efekt finansowy związany z pełnym odliczeniem VAT i będzie wiązać się z koniecznością realizowania dodatkowych obowiązków administracyjnych.

Jednocześnie wskazujemy, że postulowane przez nas rozwiązania są już z powodzeniem stosowane w innych krajach Unii Europejskiej.

4) Ładowanie służbowego samochodu elektrycznego w domu - PIT

Zgodnie ze stanowiskiem zaprezentowanym przez Ministerstwo Finansów w wydanej w dniu 11 września 2020 r. interpretacji ogólnej Nr DD3.8201.1.2020 w sprawie zryczałtowanego przychodu pracownika związanego z wykorzystywaniem samochodu służbowego do celów prywatnych, ryczałtowo określona w przedmiotowym przepisie wartość nieodpłatnego świadczenia obejmuje ponoszone przez pracodawcę koszty związane z utrzymaniem i ogólnym użytkowaniem samochodu. Przepisy wymieniają przykładowo takie koszty jak: paliwo, ubezpieczenie, wymiana opon, bieżące naprawy, okresowe przeglądy, które zakład pracy - jako właściciel samochodu - musi ponieść, aby samochód był sprawny i mógł uczestniczyć w ruchu drogowym. W związku z powyższym, w przypadku pojazdów elektrycznych, które nie tylko są ładowane na komercyjnych stacjach ładowania, ale również w domach pracowników-użytkowników, powinien zostać wprowadzony przepis pozwalający pracodawcy zwrócić pracownikowi koszty poniesione na ładowanie pojazdu elektrycznego w domu, bez zwiększania tego zwrotu o dodatkowe obciążenie podatkowe oraz przy stosunkowo niewielkich kwotach bez dodatkowych obciążeń administracyjnych. W przeciwnym razie taki zwrot - jako świadczenie pieniężne - będzie stanowił dla pracowników dodatkowy przychód, który - w przeciwieństwie do kosztów ponoszonych w przypadku tankowania samochodu spalinowego na stacji benzynowej - nie zostanie uwzględniony w kwocie ryczałtu z tytułu użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych (jak wskazał np. Dyrektor Krajowej Informacji Skarbowej w interpretacji indywidualnej z dnia 5 maja 2021 r. nr 0112-KDIL2-1.4011.153.2021.1.DJ).

W związku z powyższym, w celu wyeliminowania tej bariery, proponowana jest nowelizacja przepisów ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych.

Postulowana zmiana, obejmuje wprowadzenie nowego punktu, w art. 21 ust. 1, którego brzmienie byłoby następujące:

kwoty otrzymane przez pracownika od pracodawcy z tytułu zwrotu kosztów ładowania służbowego pojazdu elektrycznego w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110 i 1093):

- a) w wysokości zryczałtowanej nie wyższej niż 450 zł miesięcznie;
- b) w wysokości faktycznie poniesionych przez pracownika i udokumentowanych wydatków na ten cel.

5) Wsparcie zakupu/leasingu zeroemisyjnych samochodów kategorii N2 i N3

Zgodnie z obowiązującymi obecnie zasadami istnieje w możliwość dofinansowania przedsięwzięć polegających na zakupie/leasingu nowych pojazdów zeroemisyjnych kategorii M1, M2, M3, N1, L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e[1] wykorzystujących do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania lub energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2020 r. poz. 1077).

Biorąc pod uwagę znaczny wpływ drogowego transportu towarów na środowisko naturalne oraz w celu pobudzenia rozwoju zeroemisyjnego transportu, proponowane jest rozszerzenie wsparcia ze środków publicznych na zakup/leasing zeroemisyjnych samochodów kategorii N2 i N3

Niniejszy apel kierujemy także do wszystkich, którym bliska jest idea przeciwdziałania zmianom klimatu oraz troska o czyste powietrze dla nas i przyszłych pokoleń. Jesteśmy przekonani, że przy odpowiednim podejściu, uwzględnieniu potrzeb uczestników rynku i odbiorców technologii, a także wprowadzeniu systemowych narzędzi, popularyzacja czystego transportu w Polsce stanie się perspektywą kilku najbliższych lat.

Łączę wyrazy szacunku,

W imieniu poniższych Izb:

Joanna Jaroch-Pszeniczna



Wicedyrektor CCIFP

Do wiadomości:

Pan Mateusz Morawiecki, Prezes Rady Ministrów

Pan Waldemar Buda, Minister Rozwoju i Technologii

W imieniu:

1. Advantage Austria
2. AHK Polska (Polsko-Niemiecka Izba Przemysłowo-Handlowa)
3. AmCham (Amerykańska Izba Handlowa w Polsce)
4. BBC (Belgijska Izba Gospodarcza)
5. BPCC (Brytyjsko-Polska Izba Handlowa)
6. CCIFP (Francusko-Polska Izba Gospodarcza)
7. CCII (Włosko-Polska Izba Handlowo-Przemysłowa w Polsce)
8. ICC (Irlandzka Izba Handlowa)
9. NPCC (Niderlandzko-Polska Izba Gospodarcza)
10. PICC (Polish-Israeli Chamber of Commerce).
11. Polsko - Szwajcarska Izba Gospodarcza
12. PPCC (Polsko - Portugalska Izba Gospodarcza)
13. SPCC (Skandynawsko - Polska Izba Gospodarcza)
14. PLIG (Polsko-Luksemburska Izba Gospodarcza)

