



Warszawa, dnia 24.04.2023 r.

W/2023/00047/DTR-TR/TMA

**Ministerstwo Klimatu i
Środowiska**

Szanowni Państwo,

W związku z informacją na stronie internetowej resortu środowiska w sprawie zaproszenia do konsultacji projektu nowelizacji rozporządzenia dot. standardów emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich - *Wniosek ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylające rozporządzenie (UE) 2018/956*, poniżej przedstawiamy opinię ZMPD.

Wyznaczone cele na osiągnięcie zeroemisyjności dla UE do 2050, szczególnie w transporcie drogowym są bardzo ambitne. Wiąże się z tym rewolucyjna transformacja energetyczna. Uważamy, że przedstawienie tego projektu jest ważnym krokiem w kierunku dekarbonizacji transportu drogowego. Ta zmiana powinna być oparta na zastosowaniu wielu technologii i możliwości, a przede wszystkim powinna być oparta na trzech filarach: ogniwach wodorowych, pojazdach elektrycznych i pojazdach wyposażonych w silniki spalinowe zasilane neutralnymi dla emisji CO₂ paliwami.

Wydaje się, że w przedłożonym projekcie rozporządzenia wyznaczone cele dla producentów samochodów ciężarowych będą bardzo dużym wyzwaniem technologicznym. Mimo odległej perspektywy, mogą być trudne do zrealizowania. Oceniamy, że spełnienie tych nowych limitów, szczególnie tych bardziej odległych (2035 i 2040) będzie wiązało się z ogromnymi inwestycjami producentów w rozwój i wdrożenie nowych technologii. Te nakłady będą wliczone później w ceny nowych pojazdów. Można przewidywać znaczące wzrosty cen tych pojazdów, a co za tym tylko silne ekonomiczne podmioty- firmy transportowe będą mogły inwestować w te nowe pojazdy. Z drugiej strony, zwiększone koszty zakupu pojazdów będą musieli ponieść przede wszystkim ostateczni klienci, dla których realizowane będą usługi transportowe, poprzez zwiększone stawki za przewozy. To spowoduje wzrost kosztów utrzymania obywateli, również w Polsce.

Zaproponowane w rozporządzeniu wzrosty limitów w zakresie zmniejszania emisji CO₂ przez samochody ciężarowe mają również bezpośrednie odniesienie do możliwości korzystania z ciężarowych samochodów elektrycznych oraz wodorowych. Producenci będą oferować coraz szerszy wachlarz tych nowych pojazdów, a dzięki temu starać się poprzez mechanizmy korygujące poprawiać swoje wyniki dla średnich emisji poszczególnych grup pojazdów. W Polsce obserwujemy całkowity brak infrastruktury ładowania ciężkich ciężarowych samochodów elektrycznych. Nie ma również skutecznych zachęt do inwestycji w pojazdy elektryczne w transporcie ciężkim. To zniechęca przewoźników w inicjowaniu stosowania tych oczekiwanych ekologicznych technologii.

CZŁONEK IRU / International Road Transport Union member

Adres: Al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa, adres korespondencyjny: 00-198 Warszawa 80, skr. poczt 1;
Tel.: (+48 22) 536 10 00; **Fax:** (+48 22) 536 10 35; **NIP:** 522-000-21-10; **KRS:** 109043;

www.zmpd.pl

Przestawione w projekcie ostre kryteria, że - w porównaniu z 2019 r. - średni poziom emisji z nowych pojazdów ciężarowych miałby zostać obniżony o 45% od 2030 r., o 65% od 2035 r. oraz o 90% od 2040 powinny mieć swoje odzwierciedlenie w dostępności infrastruktury paliw alternatywnych, infrastruktury ładowania pojazdów, również bezpieczeństwa dostaw zielonej energii i wodoru.

Dlatego uważamy, że projekt powinien przewidywać krótkookresowe przeglądy prawa oraz wdrożyć mechanizmy, które zapobiegną ewentualnym zaburzeniom w przypadku, gdy warunki po stronie infrastrukturalnej i użytkowej nie będą spełnione. Jednocześnie można wyrazić obawę, że toczące się prace legislacyjne na projektem dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury Paliw Alternatywnych nie zapewnią wystarczających minimalnych wymogów ilościowych dla lokalizacji stacji ładowania i tankowania tych paliw.

Nie bez znaczenia jest również konieczność przygotowania infrastruktury energetycznej do produkcji zielonej energii, którą powinny być zasilane w przyszłości również i elektryczne samochody ciężarowe. Brak tej infrastruktury będzie powodował, że w Polsce energia elektryczna do zasilania tych pojazdów, pochodząca głównie z paliw kopalnych, będzie znacznie droższa (przez opodatkowania pochodzenia energii). To będzie kolejnym bodźcem hamującym przewoźników od inwestycji w nowe technologie i pojazdy elektryczne, a z drugiej strony wymusi podnoszenie cen oferowanych usług transportu.

Stoimy na stanowisku, że wyznaczenie limitów tylko dla producentów, bez przygotowania polskiej infrastruktury energetycznej nie spowoduje osiągnięcia celów, które przyświecają zaproponowanym przepisom. Brak infrastruktury w Polsce, która jest liderem w transporcie drogowym w UE spowoduje, że pojawią się bariery utrudniające funkcjonowanie naszego sektora. Również powinno poddać się analizom, w jaki sposób wdrożenie tych przepisów wpłynie długoterminowo na konkurencyjność polskich przewoźników względem przewoźników z innych państw UE, jak również spoza UE.

Chociaż paliwa neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla mogą w dużym stopniu przyczynić się do dekarbonizacji, we wniosku pozostawia się niewielkie możliwości ich wykorzystania w branży transportu drogowego, jedynie w przypadku 10 % nowych pojazdów sprzedawanych po 2040 r. W ten sposób paliwa neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla, takie jak płynne biopaliwa, biogaz i paliwa syntetyczne nie będą mogły przyczynić się do szybszej dekarbonizacji transportu drogowego. Warto rozważyć wprowadzenie mechanizmów, które ułatwiałyby stosowanie paliw neutralnych dla emisji CO₂ i paliw niskoemisyjnych.

Z poważaniem



Piotr Mikiel
Dyrektor Departamentu Transportu
ZMPD