

Warszawa, 28.12.2023

Pani Paulina Hennig-Kloska
Minister Klimatu i Środowiska

Pan Dariusz Klimczak
Minister infrastruktury

Dotyczy: obrotu paliwami HVO i bioLNG oraz wsparcia w zakupach pojazdów BEV, FCEV lub Hydrogen ICE wykorzystywanych w transporcie drogowym

Szanowna Pani Minister, Szanowny Panie Ministrze,

W imieniu Związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska” zwracam się do Państwa w sprawie podjęcia działań mających na celu udzielenie realnej pomocy i wsparcia dla polskiej branży transportu drogowego w okresie transformacji energetycznej unijnej gospodarki polegającej na sukcesywnym ograniczaniu emisji CO₂ do atmosfery.

Problemem, przed jakim stoją polscy przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowe i krajowe przewozy drogowe, są m.in. oczekiwania klientów wobec środków transportu, jakimi realizowane są usługi transportowe. Praktycznie w każdym przetargu organizowanym przez międzynarodowe koncerny pojawiają się wymagania dotyczące obniżenia emisji gazów cieplarnianych w celu wywiązania się ze zobowiązań wynikających z raportów ESG (Environmental, Social, Governance). Aby być dopuszczonym i konkurencyjnym w tych przetargach polski przewoźnik powinien zapewnić wykonywanie przewozów pojazdami zero i nisko emisyjnymi, albo korzystać z neutralnych klimatycznie źródeł zasilania pojazdów spalinowych.

Obecny stopień rozwoju technologii pojazdów elektrycznych (BEV i FCEV) lub pojazdów spalających wodór (Hydrogen ICE) oraz cena takich zeroemisyjnych pojazdów, sześciokrotnie przewyższająca koszt zakupu tradycyjnego ciężkiego pojazdu z napędem spalinowym (ciągniki samochodowe lub samochody ciężarowe zasilane olejem napędowym lub LNG), są barierą uniemożliwiającą ich masowe wykorzystanie w przewozach długodystansowych. Dodatkowo wysoka cena pojazdów zeroemisyjnych stawia te pojazdy poza zasięgiem 95% polskich przewoźników drogowych, należących do grupy mikro przedsiębiorców o znikomej zdolności finansowej.

Alternatywą dla pojazdów zeroemisyjnych (BEV, FCEV lub Hydrogen ICE) jest zasilanie pojazdów paliwami odnawialnymi, takimi jak Hydrotreated Vegetable Oil (HVO)¹ lub Bio Liquefied Natural Gas (BioLNG)². W praktyce większość nowoczesnych pojazdów wykorzystywanych w transporcie drogowym zasilanych

¹ biopaliwo wyprodukowane w całości z surowców odnawialnych, czyli olejów roślinnych i odpadów tłuszczowych, głównie zużytego w gastronomii oleju roślinnego, a także resztek warzyw i owoców

² skroplony biometan, uzyskiwany z biogazu, który pochodzi z fermentacji beztlenowej substancji organicznych

paliwami kopalnymi (ON lub LNG) nadaje się do zasilania ww. paliwami odnawialnymi, których dostarczenie może odbywać się przy wykorzystaniu obecnej infrastruktury dystrybucyjnej.

Niestety na skutek niezrozumiałych dla nas zaniechań polskie normy techniczne i prawne uniemożliwiają sprzedaż na polskim rynku HVO, oraz utrudniają obrót BioLNG. Paliwa te są produkowane i dopuszczone do obrotu handlowego w takich państwach Unii Europejskiej jak Belgia, Holandia, Włochy, Niemcy, Hiszpania, Węgry, Czechy, Słowacja, a nawet Litwa, Łotwa i Estonia. Stawia to naszym przewoźników przystępujących do przetargów na z góry przegranej pozycji w stosunku do zagranicznej konkurencji, co powinno w trybie pilnym ulec zmianie.

Dlatego też w imieniu Związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska” apeluję do Pani Minister i Pana Ministra o niezwłoczne podjęcie działań w celu umożliwienia obrotu handlowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej paliwem HVO oraz o uporządkowanie regulacji prawnych dotyczących bioLNG.

Aby przyspieszyć adaptację HVO i BioLNG, konieczne jest także wprowadzenie zachęt finansowych dla producentów i użytkowników. Dotacje, ulgi podatkowe lub inne instrumenty mogą skłonić przedsiębiorstwa do inwestycji w te bardziej zrównoważone technologie. W przypadku HVO w wielu krajach objęty jest on po prostu niższą stawką akcyzy.

Jednocześnie pragnę zwrócić uwagę na kolejny obszar, w którym w poprzednich latach nie podjęto jakichkolwiek działań pozwalających zachować konkurencyjność polskiej branży transportu i logistyki na unijnym rynku. Dotyczy to braku wsparcia dla polskich przedsiębiorców w zakupach pojazdów zeroemisyjnych (BEV, FCEV lub Hydrogen ICE). Obecny stopień rozwoju tych technologii umożliwia ich zastosowanie w dystrybucji oraz przewozach krótkodystansowych. Wykorzystanie tych pojazdów pozwoliłoby na redukcję śladu węglowego w tzw. przewozach „last mile”. Niestety barierą jest tu wspomniana wyżej cena zakupu. Dlatego też w większości państw członkowskich Unii Europejskiej oferowana jest dotacja dla przewoźników inwestujących w ten rodzaj taboru, która w skrajnych przypadkach wynosi 80% różnicy pomiędzy ceną pojazdu zeroemisyjnego a ceną pojazdu zasilanego paliwami kopalnymi. Brak takich instrumentów wsparcia w Polsce, której przedsiębiorcy wykonują ponad 30% unijnych przewozów drogowych, budzić może jedynie z dumą i złością.

Stąd apel do Pani Minister i Pana Ministra o podjęcie prac nad uruchomieniem wsparcia finansowego dla przedsiębiorców, którzy zdecydowali się zainwestować w pozyskanie zeroemisyjnych ciągników siodłowych, samochodów ciężarowych i autobusów, na poziomie zbliżonym do wsparcia oferowanego w takich państwach jak Niemcy i Francja.

I także w tym obszarze, aby przyspieszyć transformację energetyczną polskiego transportu drogowego, niezbędnym jest wprowadzenie zachęt finansowych (dotacje, ulgi podatkowe lub inne instrumenty) dla producentów i użytkowników pojazdów zeroemisyjnych oraz dla dystrybutorów energii elektrycznej i wodoru. Koniecznym jest też rozbudowa sieci energetycznej służącej do zasilania przyszłych stacji ładowania dla pojazdów ciężkich położonych w korytarzach sieci TEN-T oraz wzdłuż głównych krajowych szlaków drogowych.

Brak zdecydowanych działań Rządu w ww. obszarach skutkować będzie obniżeniem konkurencyjności jedynej wiodącej na unijnym rynku polskiej branży, jaką jest transport drogowy, a pośrednio całej polskiej gospodarki narodowej.

Maciej Wroński

Prezes

Transport i Logistyka Polska