

Stanowisko nr 2/2019 r.

Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego

Województwa Dolnośląskiego

z dnia 5 marca 2019 r.

w sprawie: w sprawie nieuwzględnienia preferencji dla pojazdów o napędzie hybrydowym HEV (tzw. „bez wtyczki”) w Ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. 2018 poz. 317)

Na podstawie art. 42 ust. 1 Ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. z 2015 r., poz. 1240) oraz art. 1a Ustawy z dnia 15 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz.U.2018 poz.1464) Prezydium Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego Województwa Dolnośląskiego przyjmuje stanowisko w sprawie nieuwzględnienia preferencji dla pojazdów o napędzie hybrydowym HEV (tzw. „bez wtyczki”) w Ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. 2018 poz. 317), zwanej dalej „ustawą o elektromobilności”.

Uzasadnienie:

Prezydium Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego Województwa Dolnośląskiego w związku z uruchomieniem na Dolnym Śląsku pierwszego w Europie centrum produkcji innowacyjnych napędów hybrydowych z funkcjami B+R, pragnie zwrócić uwagę na kwestie preferencji dla producentów napędów niskoemisyjnych w Polsce.

Prezydium WRDS rozpatrzyło wniosek Dolnośląskich Pracodawców - związku regionalnego Konfederacji Lewiatan - który wystąpił w imieniu swojego członka Toyota Motor Manufacturing Poland Sp. z o.o. w sprawie pominięcia w ustawie o elektromobilności preferencji dla pojazdów o napędzie hybrydowym HEV (tzw. „bez wtyczki”).

Znaczenie napędów hybrydowych jako transportu niskoemisyjnego znalazło odzwierciedlenie w *Rekomendacjach Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów* z dnia 17 stycznia 2017 r. w sprawie działań niezbędnych do podjęcia w związku z występowaniem na znacznym obszarze kraju wysokiego stężenia zanieczyszczeń powietrza oraz w *Krajowych Ramach Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych* przyjętych przez KERM 29 marca 2017 r. Natomiast regulacje zawarte w ustawie o elektromobilności dyskryminują ekologiczne napędy hybrydowe HEV w porównaniu do innych pojazdów niskoemisyjnych.

Rozważając ewentualne korzyści wynikające z faktu dostrzeżenia walorów ekologicznych napędów hybrydowych typu HEV w ustawie o elektromobilności, na największą uwagę zasługuje kwestia bliskiej zera emisji cząstek stałych oraz 10 razy mniejsza emisja tlenków azotu w porównaniu do najnowszej i najbardziej restrykcyjnej normy EURO6 dla samochodów spalinowych z silnikiem diesla. Obydwa czynniki uznawane są jako główni sprawcy tzw. smogu w miastach. Jest to istotne szczególnie w kontekście raportu KOBIZE (2016), gdzie transport drogowy jest uznany jako źródło emisji pyłu PM2.5 w 14%, a w przypadku tlenków azotu – aż w 40%). Wartym odnotowania jest również fakt, że według badań wykonanych w Krakowie przez Politechnikę Krakowską w 2018 r., samochody hybrydowe w ruchu miejskim używają napędu elektrycznego aż w 60% czasu jazdy i pokonywanego dystansu, istotnie wpływając nie tylko na poziom emisji, ale również znacząco ograniczając poziom hałasu w miastach.

Należy podkreślić, że inwestycje związane z elektromobilnością będą miały wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy regionu. Funkcjonujące na terenie Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Wałbrzychu oraz Jelczu-Laskowicach zakłady Toyota Motor Manufacturing Poland sp. z o.o. zatrudniają około 2200 pracowników, a poziom zainwestowanych środków przekroczył kwotę 1 miliarda Euro. Planowana inwestycja TMMP w Jelczu-Laskowicach spowoduje zaangażowanie polskich firm MŚP (poddostawców) w rozwój innowacyjnych technologii wraz z rozwojem ich potencjału intelektualnego i *know-how*. Nie bez znaczenia jest fakt, iż do 2017 r. TMMP zapłaciła niemal 140 mln PLN tytułem podatku CIT.

Trzeba także zauważyć, że napędy hybrydowe (HEV) są oferowane również przez innych producentów w stopniu nie mniejszym niż przez producentów innych pojazdów o napędach alternatywnych, nie jest to więc kwestia indywidualnego wsparcia konkretnego podmiotu.

Biorąc pod uwagę dokonaną przez koncern Toyota inwestycję w Wałbrzychu i Jelczu-Laskowicach, czyli budowę centrum produkcji napędów hybrydowych wraz z centrum badawczo-rozwojowym umożliwiającym lokalizację rodzimych komponentów przy wytwarzaniu przekładni hybrydowych, Prezydium Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego Województwa Dolnośląskiego dostrzega argumentację pozwalającą na rozważenie możliwości uznania napędów hybrydowych HEV, stanowiących jedną z dostępnych technologii zaliczanych do napędów alternatywnych, jako wartych wsparcia udzielanego innym tego typu napędom, a co za tym idzie, zgodnie z rekomendacją Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, wprowadzenie mechanizmów zachęt dla wykorzystywania napędu hybrydowego .

Za stronę rządową

Paweł Hreniak

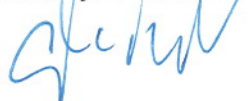
Wojewoda Dolnośląski



Za stronę samorządową:

Cezary Przybylski

Marszałek Województwa Dolnośląskiego

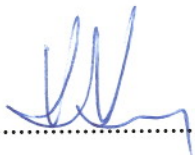


Za stronę pracowników:

Kazimierz Kimso

Przewodniczący ZR Dolny Śląsk

NSZZ Solidarność



.....

Andrzej Otręba

Przewodniczący Rady OPZZ

Województwa Dolnośląskiego

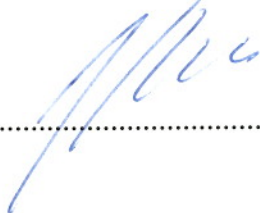


.....

Krzysztof Kisielewski

Przewodniczący Zarządu Wojewódzkiego

Forum Związków Zawodowych

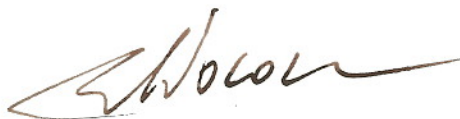


.....

Za stronę pracodawców:

Marek Woron

Kanclerz Łoży Dolnośląskiej BCC



.....

Andrzej Kalisz

Wiceprzewodniczący Rady ZIG

– Pracodawcy i Przedsiębiorcy

(Pracodawcy RP)

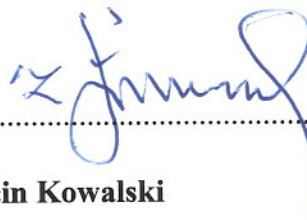


.....

Zbigniew Ładziński

Prezes Dolnośląskiej Izby Rzemieślniczej

we Wrocławiu

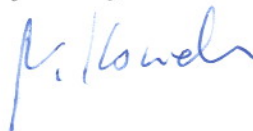


.....

Marcin Kowalski

Wiceprezes Dolnośląskich Pracodawców

Konfederacja Lewiatan



.....