



Legnica, 29 marca 2024 r.

ZPPM / 7S / III / 2024

### **Komisja Europejska**

**Konsultacje publiczne – Ekologizacja floty pojazdów służbowych: Komunikat - Transport**  
**Tytuł inicjatywy: Ekologizacja floty pojazdów służbowych**

### **European Commission**

**Public consultation – Greening corporate fleets: Communication - Transport**  
**Title of the initiative: Greening corporate fleets**

#### Stanowisko Związku Pracodawców Polska Miedź w sprawie konsultacji publicznych: Ekologizacja floty pojazdów służbowych

Związek Pracodawców Polska Miedź jest samorządną organizacją pracodawców, niezależną w swej działalności od organów władzy i administracji państwowej, samorządowej oraz innych organizacji. Nasza organizacja zrzesza ponad 120 pracodawców, zatrudniających blisko 38 000 pracowników. Założycielem Związku jest KGHM Polska Miedź S.A., a naszymi członkami są również podmioty prywatne, w szczególności z sektora małych i średnich przedsiębiorstw, jak również firmy samorządowe niezwiązane kapitałowo z Grupą KGHM. Od ponad 27 lat Związek monitoruje i opiniuje projekty aktów prawnych istotnych dla gospodarki, chroniąc prawa i reprezentując interesy pracodawców i przedsiębiorców.

Analiza dokumentu: Ekologizacja floty pojazdów służbowych pozwoliły nam na przygotowanie załączonych poniżej uwag. Zwracamy się z prośbą o wzięcie pod uwagę zaprezentowanych w niniejszej opinii wniosków, uwag oraz przedłożonej argumentacji przy tworzeniu ostatecznego kształtu projektu aktu prawnego. Jesteśmy otwarci na dyskusję merytoryczną dotyczącą modyfikacji projektowanych zapisów na dalszym etapie prac legislacyjnych.

Wskazana inicjatywa jest istotna w kontekście analizy Komunikatu KE: Europejski Zielony Ład oraz Komunikatu KE: Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości.

Rynki floty służbowych pojazdów lekkich i ciężkich charakteryzują się wysokim rocznym przebiegiem i szybką wymianą pojazdów. Jest to więc sektor, który może przyczynić się do przyspieszenia przechodzenia na mobilność bezemisyjną. Ewentualne działania mające na celu szybszemu upowszechnieniu tego rodzaju mobilności mogłyby uzupełniać wdrażanie obecnie obowiązujących przepisów dotyczących emisji z transportu drogowego.

W naszej opinii proponowane zmiany wskazane przez Komisję Europejską w dokumencie, ingerują w obecnie funkcjonujące przepisy, zmieniając je w sposób, który dotyka w negatywny sposób wiele gałęzi europejskiego przemysłu, a w szczególności producentów maszyn.



Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2413 z dnia 18 października 2023 r. zmieniająca dyrektywę (UE) 2018/2001, rozporządzenie (UE) 2018/1999 i dyrektywę 98/70/WE w odniesieniu do promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz uchylająca dyrektywę Rady (UE) 2015/652 w swoim zakresie obejmuje także zakłady produkcyjne oraz pojazdy/maszyny wdrażane na rynek, m.in. w zakresie paliw, jakie mogą spalać silniki spalinowe. W świetle zapisów dyrektywy, zgodność ze składem chemicznym paliwa powinien zapewniać producent silnika spalinowego, ale obowiązek wypełnienia postanowień dyrektywy ciąży także na podmiocie wdrażającym produkt na rynek.

Kilka zapisów zawartych w dyrektywie stoi w sprzeczności z zapisami Dyrektywy 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, a także nowych regulacji, czyli Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1230 z dnia 14 czerwca 2023 r. w sprawie maszyn oraz w sprawie uchylenia dyrektywy 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywy Rady 73/361/EWG (tzw. rozporządzenie maszynowe), co czyni je nieracjonalnymi i powoduje negatywny wpływ na spójność systemu aktów prawnych w UE np.:

- (8) Zgodnie z art. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1791 (\*) i zaleceniem Komisji (UE) 2021/1749 (\*) państwa członkowskie powinny przyjąć zintegrowane podejście promujące najbardziej efektywne energetycznie odnawialne źródło energii dla każdego sektora i zastosowania oraz promujące wydajność systemu, aby każdy rodzaj działalności gospodarczej wymagał jak najmniejszej ilości energii.

W dokumencie stwierdzamy brak odniesienia do stosowania źródeł energii atomowej, które są źródłem niskoemisyjnym, ale nie są źródłem odnawialnym. To źródło energii stanowi niezbędny element stabilizujący system energetyczny, w sytuacji gdy odnawialne źródła nie produkują energii, a w pełni wpisuje się w działania zawarte w strategii: Europejski Zielony Ład.

Zapisy te są sprzeczne z wynikiem głosowania z 7 lipca 2022 r w sprawie Taksonomii, jako elementu Europejskiego Zielonego Ładu i zgodnie z intencją ustawodawcy powinny uwzględnić inne źródła, jakimi są energię atomową i gaz.

[https://finance.ec.europa.eu/publications/eu-taxonomy-complementary-climate-delegated-act-accelerate-decarbonisation\\_en](https://finance.ec.europa.eu/publications/eu-taxonomy-complementary-climate-delegated-act-accelerate-decarbonisation_en)

Wskazany w inicjatywie dokument ma datę późniejszą, więc powinien uwzględniać wyniki tego głosowania.

Ma to o tyle istotne znaczenie, że producenci maszyn (w tym maszyn górniczych) są zobligowani do całościowego określenia ślad węglowego, wliczając w to metody i procesy produkcji oraz paliwa, jakie te maszyny wykorzystują. W przywołanej dyrektywie możemy znaleźć zapisy dot. maszyn (m.in. paliw Diesla):

W przywołanej Dyrektywie możemy znaleźć zapisy dot. maszyn (m.in. paliw Diesla):



### Zmiany w dyrektywie 98/70/WE

W dyrektywie 98/70/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj>

67/77

PL

Dz.U. L z 31.10.2023

„Artykuł 1

#### Zakres

Niniejsza dyrektywa ustala, w odniesieniu do pojazdów drogowych i **maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach**, w tym statków żeglugi śródlądowej, gdy nie znajdują się na morzu, ciągników rolniczych i leśnych oraz rekreacyjnych jednostek pływających, gdy nie znajdują się na morzu, specyfikacje techniczne z powodów związanych ze zdrowiem i środowiskiem, mające zastosowanie do paliw przeznaczonych do użytku w silnikach z zapłonem iskrowym i silnikach z zapłonem samoczynnym, z uwzględnieniem wymogów technicznych tych silników.”;

2) w art. 2 pkt 8 i 9 otrzymują brzmienie:

„8) «dostawca» oznacza «dostawcę paliwa» zgodnie z definicją zawartą w art. 2 akapit drugi pkt 38 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 (\*);

9) «biopaliwa» oznaczają «biopaliwa» zgodnie z definicją zawartą w art. 2 akapit drugi pkt 33 dyrektywy (UE) 2018/2001;

(\*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).”;



3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Państwa członkowskie wymagają od dostawców zagwarantowania wprowadzenia na rynek oleju napędowego zawierającego ponad 7 % estrów metyloowych kwasów tłuszczowych (FAME).”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Państwa członkowskie zapewniają, aby maksymalna dopuszczalna zawartość siarki w olejach napędowych przeznaczonych do stosowania w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach, w tym w statkach żeglugi śródlądowej, ciągnikach rolniczych i leśnych oraz statkach rekreacyjnych wynosiła 10 mg/kg. Państwa członkowskie zapewniają, aby paliwa ciekłe inne niż te oleje napędowe mogły być stosowane w statkach żeglugi śródlądowej i statkach rekreacyjnych wyłącznie wtedy, gdy zawartość siarki w tych paliwach ciekłych nie przekracza maksymalnego dozwolonego limitu dla tych olejów napędowych.”;

4) uchyla się art. 7a–7e;

5) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 uchyla się lit. g), h), i) oraz k);

b) uchyla się ust. 2;

6) w załącznikach I, II, IV i V wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy.

Dyrektywa ma wpływ zarówno na procesy produkcyjne, jak i na wymagania w zakresie wdrażeń maszyn, szczególnie spalinowych na rynek. Nie jest to zgodne z zapisami Dyrektywy 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, a także nowych regulacji, czyli Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1230 z dnia 14 czerwca 2023 r. w sprawie maszyn oraz w sprawie uchylecia dyrektywy 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywy Rady 73/361/EWG (tzw. rozporządzenie maszynowe)

Odnosząc się do maszyn bateryjnych, dyrektywa ma wpływ pośredni, w zakresie długoterminowym, ponieważ skuteczne wypełnienie zakresu dyrektywy środowiskowej (akt w sprawie przemysłu neutralnego emisyjnie), spowoduje brak możliwości sprzedaży maszyn z silnikami spalinowymi, a szczegółowy czasookres oraz termin będzie zależał od uzyskanego bilansu energetycznego.

W dokumencie pojawiają się odwołania do innych dokumentów powiązanych z energetyką odnawialną, m.in. cykl życia baterii i jej recykling lub wykorzystanie ich jako magazynów, tzw. second-life, które mogą poprawiać bilans całkowity. Powoduje to sytuację, że określony % maszyn spalinowych w stosunku do elektrycznych, jaki może być wyprodukowany i wprowadzony na rynek po 2030 roku może być uzależniony od audytu bilansu energetycznego). Nie jest to spójne z zapisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1230 z dnia 14 czerwca 2023 r. w sprawie maszyn oraz w sprawie uchylecia dyrektywy 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywy Rady 73/361/EWG (tzw. rozporządzenie maszynowe).

Mamy również kilka uwag do części e-mobilności dotyczącej pojazdów ciężarowych.

Samochody ciężarowe bardzo trudno będzie wymienić na elektryczne ze względu na:

- wysoką cenę ciągnika siodłowego czy samochodu ciężarowego. Pojemność baterii do samochodów ciężarowych (około 500 kWh) jest 10-krotnie wyższa od baterii do samochodów osobowych (około 50 kWh);
- wydłużający się czas ładowania baterii samochodu ciężarowego w stosunku do baterii samochodu osobowego;



- wydłużający się czas wykonania usługi transportowej – zasięg baterii 300 km – samochód ciężarowy spalinowy przejedzie około 900 km
- Transport po Europie czyli tzw. długie trasy, wydłuży się o około 15% w stosunku do samochodów spalinowych ze względu na częstotliwość i długość ładowania.
- Na wszystkich parkingach gdzie kierowcy samochodów ciężarowych realizują tzw. pauzę konieczne będzie zapewnienie tylu punktów ładowania ile miejsc parkingowych. Bez tego samochody nie wyjadą na czas po przerwie na odpoczynek kierowcy;
- Ustawa o czasie pracy kierowców przy założeniu zasięgu ciężarówki elektrycznej nie ma uzasadnienia w takim kształcie jak obecnie.
- Zasięg baterii to ok 300km – maleje w zależności od warunków atmosferycznych i położenia terenu (góry, kręte drogi).
- Samochód elektryczny cięższy jest o ok. 1,5-3 tony - zmniejszają się możliwości ładunkowe, podróży kosztu transportu.

Przykładowa analiza czasu realizacji zlecenia transportowego. Widać wydłużenie czasu realizacji dostawy z 9.19 h do 12.09 h.

| samochód ciężarowy - silnik spalinowy    |              |             |                    |                        | samochód ciężarowy - silnik elektryczny      |             |                    |       |       |       |
|--|--------------|-------------|--------------------|------------------------|--|-------------|--------------------|-------|-------|-------|
| km                                       | godz. startu | godz. stopu | czas postoju/jazdy | km                     | godz. startu                                 | godz. stopu | czas postoju/jazdy |       |       |       |
| załadunek w HM Legnica                   | 09:30        | 10:00       |                    | załadunek w HM Legnica | 09:30  | 10:00       |                    |       |       |       |
| jazda                                    | 64           | 10:00       | 11:07              | 01:07                  | jazda  | 64          | 10:00              | 11:07 | 01:07 |       |
| tankowanie w Gryfowie Śląskim            |              | 11:07       | 11:52              | 00:45                  | przerwa w Gryfowie i ładowanie AC (Dotadow.) |             | 11:07              | 13:57 | 02:50 | 0:04: |
| jazda Gryfów-Cz. Budejowice              | 300          | 11:52       | 16:44              | 04:52                  | jazda Gryfów - Ripeć                         | 270         | 13:57              | 18:49 | 04:52 | 0:09: |
| przerwa w prowadzeniu w Cz. Budejowicach |              | 16:44       | 03:44              | 11:00                  | przerwa i ładowanie DC Ripeć                 |             | 18:49              | 21:39 | 02:50 | 0:12: |
| jazda                                    | 402          | 03:44       | 07:44              | 04:00                  | jazda Ripeć - Cz. Budejowice                 | 38          | 21:39              | 22:10 | 00:31 | 0:12: |
| przerwa                                  |              | 07:44       | 08:29              | 00:45                  | przerwa Cz. Budejowice                       |             | 22:10              | 09:10 | 11:00 | 0:00: |
| granica                                  |              | 08:29       | 09:19              | 00:50                  | granica                                      | 250         |                    |       | 01:00 |       |
| godzina dojazdu                          |              | 09:19       |                    |                        | jazda Linz                                   | 148         | 09:10              | 12:09 | 01:59 | 0:02: |
| Łączna ilość km w jedną stronę           | 766          |             |                    |                        | godzina dojazdu                              |             | 12:09              |       |       |       |
|  |              |             |                    |                        | Łączna ilość km w jedną stronę               | 770         |                    |       |       |       |

#### trasa przejazdu

Gryfów Śląski, 51-670

Wynik: 8 godz. 34 min

przez A1

8 godz. 34 min

Obliczone najszybszą trasą, z uwzględnieniem odroczeń i objazdów

Obliczone najszybszą trasą, z uwzględnieniem odroczeń i objazdów

Ta trasa jest płatniejsza niż inne trasy



#### parametry baterii elektrycznej

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| Dopuszczalna masa całkowita zestawu | Do 44 ton   |
| Pojemność akumulatora               | 360-520 kWh, 4-6 akumulatorów   |
| Zasięg                              | Do 300 km (ciągnik z naczepą 4+2)   |
| Czas ładowania (pełne natężenie)    | 9,5 h AC (43 kW)<br>2,5 h DC (250 kW)   |
| Układ napędowy                      | 2-3 silniki elektryczne, skrzynia biegów 8 Shift  |
| Wydajność                           | Do 330-490 kW mocy ciągłej  |
| Zastosowania                        | Odpowiedni do zabudowy 3 przystawki odbioru mocy (elektryczna, mechaniczna i napędzana od skrzyni biegów) |

Realizacja idei Europy neutralnej dla klimatu jest możliwa do osiągnięcia jedynie w przypadku zapewnienia wystarczającej ilości metali nieżelaznych. Już w 2017 roku Bank Światowy prognozował, że do 2050 roku rozwijająca się produkcja turbin wiatrowych potrzebować będzie o 300 procent więcej metali, o 200 procent więcej metali będzie potrzebne do wytwarzania paneli słonecznych i aż o 1000 procent wzrośnie zapotrzebowanie na metale niezbędne do produkcji akumulatorów. Szacuje się, że w latach 2020–2050 w technologiach, w przypadku których oczekuje się zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w UE o 75 procent, potrzebne będzie 22 mln ton miedzi. Przemysł będzie odgrywał kluczową rolę w tych procesach.

Dążenie Komisji Europejskiej do redukcji emisji CO<sub>2</sub> oraz promowania energii ze źródeł odnawialnych jest pozytywne, ale tempo nie powinno zagrażać rozwojowi przemysłu. Innowacje we współczesnej gospodarce są w coraz większym stopniu zależne od metali nieżelaznych: miedzi, niklu, srebra, ołowiu i innych metali ziem rzadkich. Energetyka alternatywna jest jedną z tych branż,



ZWIĄZEK  
PRACODAWCÓW  
POLSKA MIEDŹ  
THE POLISH COPPER EMPLOYERS' ASSOCIATION

w której zużycie surowców kluczowych i strategicznych będzie w nadchodzących latach lawinowo rosło.

**Marta Wiśłocka**  
**Prezes Zarządu Związku Pracodawców Polska Miedź**

Stanowisko przygotowane na podstawie ekspertyz i opinii pochodzących od podmiotów członkowskich oraz opracowań własnych Związku Pracodawców Polska Miedź.