

Warszawa, dnia 8 września 2025 r.

DAiL/0571/09.25/AB

Pan
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

w zw. z trwającymi konsultacjami Komisji Europejskiej w sprawie projektu dyrektywy dot. czystych flot korporacyjnych Pracodawcy RP przedstawiają stanowisko co do zaproponowanych rozwiązań. W naszej ocenie elektryfikacja flot korporacyjnych jest długofalowo dobrym rozwiązaniem, jednak krótkofalowo może rodzić szereg ryzyk i wyzwań dla polskich przedsiębiorców.

1. Koszty operacyjne i inwestycyjne

Elektryfikacja floty oznacza duże nakłady – pojazdy EV są znacznie droższe od spalinowych, ponadto w zw. z tym procesem firmy muszą zainwestować także w sieć ładowarek (w tym stanowiska zapasowe). Operatorzy logistyczni wskazują, że średni okres zwrotu takich inwestycji sięga nawet 5 lat, co wywiera presję na budżet (mimo niższych bieżących kosztów energii). Dodatkowo firmy mogą zostać zobligowane do pokrycia kosztów instalacji takich urządzeń również w lokalizacjach zamieszkania pracowników.

2. Wyzwania logistyczne

Ograniczony zasięg pojazdów EV i czas potrzebny na ładowanie mogą komplikować harmonogramy pracy. W praktyce samochody elektryczne najlepiej sprawdzają się w logistyce miejskiej. Przy długodystansowych trasach mogą być niewystarczające, a firmy często liczą na alternatywy (np. wodór) do transportu międzymiastowego lub dalszy rozwój technologii baterii. Ponadto w Polsce mamy do czynienia z niedostateczną siecią szybkich ładowarek (zwłaszcza poza aglomeracjami), co dodatkowo podnosi ryzyko opóźnień oraz zwiększenie czasu pracy poświęconego na ładowanie.

3. Dostępność pojazdów

Na rynku wciąż brakuje odpowiednich pojazdów EV flotowych. Obecny poziom ich „adopcji” w lekkich pojazdach dostawczych i pojazdach ciężarówkach wynosi zaledwie około 1%, co jest



konsekwencją wysokich kosztów początkowych i ograniczonej oferty modeli, które dodatkowo posiadają zbyt ubogi zasięg. Ograniczona liczba dostępnych pojazdów może powodować długie terminy realizacji zamówień i niedoszacowanie potrzeb flot (szczególnie gdy za trzy lata ma obowiązywać zakup minimum 75% EV).

4. Kwestie kadrowe i organizacyjne

Wprowadzenie pojazdów EV wymaga przeszkolenia personelu – przede wszystkim kierowców (np. efektywna jazda z rekuperacją) i mechaników obsługi pojazdów elektrycznych (może zacząć ich brakować, powodując faktyczne problemy z ich naprawialnością). Będzie miało to realny wpływ na mobilność pracowników. Równocześnie firmy muszą zmodyfikować zarządzanie flotą: planować harmonogramy ładowań, inwestować w systemy telematyczne (track&trace, monitoring energii/CO₂) i cyfrowe platformy zarządzania mobilnością. Powyższe będzie wiązało się z koniecznością poniesienia dodatkowych wydatków na oprogramowanie i restrukturyzacją działów operacyjnych.

5. Wyjątki, okresy przejściowe i wsparcie finansowe

Projekt dyrektywy jest obecnie w fazie konsultacji publicznych (do 8 września 2025), a ostateczne brzmienie regulacji ma być ogłoszone pod koniec 2025 r. Na dziś nie ma jeszcze szczegółowych wyjątków czy ulg. UE może przewidywać zwolnienia czy ulgi podatkowe dla pojazdów EV, ale w praktyce wsparcie ogranicza się do istniejących programów – np. w Polsce przedsiębiorcy nie są w stanie z nich obecnie skorzystać.

6. Terminowość transportu

W praktyce pojazdy EV sprawdzają się głównie w krótkich trasach miejskich. Natomiast w transporcie regionalnym/długodystansowym każde dodatkowe przestoje na ładowanie, czy w zw. z awarią nowych pojazdów, mogą zagrozić terminowości, a tym samym zaburzyć funkcjonowanie przedsiębiorstwa. Należy mieć bowiem na uwadze, że w branżach, w których użytkowanie floty jest bardzo intensywne – codzienne dojazdy do setek punktów, duże przebiegi, przewóz towarów łatwo psujących się oraz gabarytowych – szczególne znaczenie ma niezawodność transportu.

7. Negatywne konsekwencje dla polskich firm

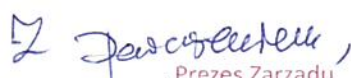
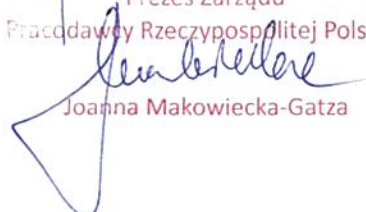
Nagłe przejście na pojazdy elektryczne może mieć wpływ na konkurencyjność tych modeli oraz z wielokrotnie problem słabej infrastruktury w Polsce – auta mogą stać się jeszcze droższe, a ładowanie pojazdów jeszcze bardziej uciążliwe. Również operatorzy flot w Europie środkowo-wschodniej zwracają uwagę, że słaba sieć ładowarek uniemożliwi szybkie



PRACODAWCY RP

wdrożenie tych wymogów. Ponadto w Polsce (podobnie jak w innych krajach regionu) występują ograniczenia infrastrukturalne i brak uzgodnionych terminów.

Podsumowując, zwracamy uwagę, że polscy przedsiębiorcy są obecnie na etapie planowania wdrażania przedmiotowych rozwiązań. Zapewne rozwój technologii umożliwi na pewnym etapie bezproblemowe przejście na pojazdy zeroemisyjne (z roku na rok pojazdy te są coraz lepsze). Uzasadnionym wydaje się więc podjęcie działań mających na celu zwiększanie udziału takich pojazdów poprzez dofinansowania do ich zakupu oraz zmniejszeniem obciążeń podatkowych.


Prezes Zarządu
Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej

Joanna Makowiecka-Gatza