

RADA PROGRAMOWA: **PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI** (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), **DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI** VEL **ŻURAWSKI** (UNIwersYTET ŁÓDZKI), **DR. HAB. JAN KŁOS** (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), **PROF. DOMINIKA MAISON** (UNIwersYTET WARSZAWSKI), **PROF. WITOLD KWAŚNICKI** (UNIwersYTET WROCLAWSKI), **MARCIN PIASECKI** (GREMI MEDIA), **PROF. ZBIGNIEW RAU** (UNIwersYTET ŁÓDZKI), **PROF. BOGDAN SZLACHTA** (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

RADA FUNDACJI: **ROBERT GWIAZDOWSKI**, PREZES, CZŁONKOWIE: **TOMASZ PRUSZCZYŃSKI**, **MARIUSZ PAWLAK**

ZARZĄD: **TOMASZ WRÓBLEWSKI**, PREZES, **CZĘZARY KAŻMIERCZAK**, CZŁONEK ZARZĄDU

Warszawa, 16.05.2018

Stanowisko WEI: Opłata emisyjna. Szczytny cel, niedobra metoda

Nie ustają dyskusje o wpływie opłaty emisyjnej na ceny paliw. Dodatkowe 8 groszy stało się osiłą sporu – czy wpłyną na koszty czy nie wpłyną, bo zostaną przejęte przez koncerny paliwowe. Z drugiej strony – czy istnieje możliwość przejęcia opłaty bez obciążania nią klientów? Będzie to czynnik kosztotwórczy, więc tak czy inaczej odbije się na kosztach koncernów. W każdym zatem przypadku będzie miał wpływ na ostateczny koszt produktu. W sytuacji, gdy już 60 proc. ceny paliw stanowią podatki, zwiększenie sztywnych obciążeń, musi mieć wpływ na ceny paliw.

W tej sytuacji zapewnienia, że opłata emisyjna będzie obojętna dla nabywców paliw traktujemy z jednoznaczną nieufnością.

Nie kwestionujemy potrzeby zmian w polskiej gospodarce polegających na unowocześnianiu systemów energetycznych, wprowadzaniu pojazdów elektrycznych, budowy infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych.

Kibicujemy polskim stoczniom budującym promy i statki z najnowocześniejszymi napędami na świecie. Prom Elektra, zbudowany w Gdyni, został ostatni „Statkiem Roku”, w jednym z branżowych zestawień. Jednak to nie opłata emisyjna była do tej pory motorem zmian technologicznych, ale potrzeby rynku.

Głównym czynnikiem napędowym w procesie unowocześniania transportu powinny być inwestycje biznesowe w sferę B+R, oparte o rynkowe szacunki i wyliczenia. Badania nad elektromobilnością powinny być pochodną oczekiwań rynku i wyzwań cywilizacyjnych.

Samo wykreowanie środków w postaci funduszu celowego nie jest rozwiązaniem, które stanie się motorem rozwoju elektromobilności. Biurokratyczne procedury mogą nie sprostać technologicznym wyzwaniom rynkowym. Powołanie kolejnej instytucji - Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, nie musi oznaczać wyższej efektywności działań wspierających elektromobilność.

Środków publicznych na rozwój technologii elektromobilnych szukać należy być może w środkach europejskich (choć są one w znacznej mierze rozdysponowane), a nie w opłatach, które mogą obniżać konkurencyjność polskich firm, np. transportowych.

W tej sytuacji lepszym rozwiązaniem wydaje się system przejrzystych, jasnych ulg podatkowych dla firm z branży reagujących na rynkowe wyzwania. Inwestycje w infrastrukturę można stymulować poprzez przyjazne zasady amortyzacji inwestycji. Podstawowym warunkiem jest jednak czytelność przepisów, możliwość szerokiego stosowania narzędzi wspierających rozwój technologii.

Takie rozwiązania byłyby znacznie lepsze od systemu opartego na działaniu „centralnego funduszu”.