

Warszawa, 25 maja 2017 r.

Szanowny Pan
Mateusz Morawiecki
Wicepremier, Minister Rozwoju i Finansów

Szanowny Panie Wicepremierze,

Transport drogowy jest ważnym sektorem polskiej gospodarki. Jego udział w tworzeniu krajowego PKB to około 10%. Jednocześnie w znaczącym stopniu wpływa on na jakość powietrza w naszym kraju. Konieczność ograniczenia emisji z transportu wynika z przyjętych przez Polskę zobowiązań w zakresie ochrony klimatu. W naszym przekonaniu istnieje możliwość zmniejszenia tych emisji w taki sposób, że przyniesie to korzyści społeczne i gospodarcze.

Główne kierunki działań, których podjęcie jest w naszej ocenie potrzebne, to:

- rozszerzenie systemu opłat drogowych (viaTOLL lub wprowadzenie powszechnego, alternatywnego rozwiązania) na wszystkie drogi krajowe i na wszystkie typy pojazdów ciężarowych;
- wsparcie prac podejmowanych na poziomie Unii Europejskiej zmierzających do wprowadzenia norm emisyjnych (CO₂/km), czyli norm paliwowych (wielkość zużycia paliwa/100 km) dla samochodów ciężarowych;
- wprowadzenie zróżnicowanych stawek opłat drogowych dla samochodów ciężarowych w zależności od spełnianych przez nie norm emisyjnych.

Obecny system pobierania opłat drogowych od przejazdów samochodów ciężarowych w Polsce nie obejmuje części dróg krajowych. Prowadzi to nie tylko do ograniczenia wpływów do budżetu państwa, ale także nadmiernej eksploatacji tych odcinków dróg, na których przejazd nie jest objęty opłatami. W konsekwencji zwiększa koszty utrzymania i remontów tych odcinków. System nie uwzględnia również innych istotnych czynników, np. dysproporcji kosztów transportu drogowego i kolejowego. Luki w systemie opłat drogowych negatywnie wpływają na konkurencyjność polskich kolei.

Rozszerzenie systemu viaTOLL (lub stworzenie alternatywnego, powszechnego systemu opłat drogowych) będzie miało szereg pozytywnych skutków, m.in.:

- zapewni dodatkowe wpływy do budżetu państwa w oparciu o praktyczne zastosowanie zasady „zanieczyszczający płaci”¹;

1 „Biała księga transportu” COM(2011) 144, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>

- będzie zapobiegać rozlewaniu się ruchu na drogi niepłatne i sprzyjać równomiernemu rozłożeniu ruchu pojazdów ciężarowych na wszystkie rodzaje dróg, tym samym zmniejszając koszty zewnętrzne transportu i jego uciążliwość;
- zlikwiduje jedną z nierówności konkurencyjnych między transportem drogowym a kolejowym.

Osiągnięcie celów Porozumienia Paryskiego, przyjętego w trakcie 21 Konferencji Stron Konwencji Klimatycznej w grudniu 2015 roku, wymagać będzie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich sektorów gospodarki, w tym także transportu. Jest to o tyle istotne, że pomimo dotychczas podjętych działań emisja z transportu drogowego nadal rośnie – nie tylko w Polsce, ale także w większości krajów UE. Szczególnie dotyczy to emisji z samochodów ciężarowych. Dlatego pilne staje się wprowadzenie nowych instrumentów, które skutecznie przyczynią się do ograniczenia emisji z tego sektora. W naszym przekonaniu pomocne będą tu nowe normy emisyjne i paliwowe dla samochodów ciężarowych. W szerszej perspektywie wprowadzenie norm paliwowych zmniejszać będzie uzależnienie Polski (oraz całej UE) od importu ropy naftowej. Ponieważ głównymi dostawcami tego surowca są kraje niedemokratyczne, standardy zwiększą bezpieczeństwo Polski i Europy. Warto także pamiętać, że wprowadzenie norm efektywności paliwowej w UE wspiera branża transportowa².

Komisja Europejska opracowała szczegółowe rozwiązania dotyczące sektorów nie objętych handlem uprawnieniami do emisji tzw. non-ETS (projekt rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego, ESR). Obecnie nad propozycją pochylają się Parlament Europejski oraz państwa członkowskie w związku z pracami Rady Europejskiej.

Wdrożenie tych regulacji może stanowić poważne wyzwanie dla Polski. Każdemu z państw członkowskich został wyznaczony wskaźnik redukcji emisji z sektorów non-ETS od 0% do -40% do roku 2030, w stosunku do 2005 (rok bazowy). Dla Polski propozycja ta wynosi 7%. W najtrudniejszej sytuacji będzie sektor transportu, gdyż obecnie emisja z tego sektora, w porównaniu z poziomem z 2005 roku, jest wyższa o 30%, tzn. przekracza proponowany limit dla całego sektora non-ETS aż o 37 punktów procentowych. Dlatego wszelkie działania służące ograniczeniu emisji z transportu powinny być wnikliwie wzięte pod uwagę.

Polska posiada jedną z najnowocześniejszych flot samochodów ciężarowych w Europie, co jest jednym z elementów decydujących o konkurencyjności polskich przewoźników w stosunku do firm z innych krajów członkowskich UE (np. w Polsce wysokość opłaty drogowej dla pojazdów spełniających normę Euro5 są o 50% niższe niż dla pojazdów zgodnych z normą Euro2³). Utrzymanie wysokiej konkurencyjności krajowych firm wymaga dalszych działań w zakresie różnicowania wysokości opłat drogowych w zależności od emisyjności środków transportu. Potrzebne jest też stałe motywowanie przewoźników do unowocześniania posiadanej floty samochodów ciężarowych. Może to zostać osiągnięte m.in. poprzez stopniowe wprowadzanie nowych norm emisyjnych i paliwowych na poziomie UE.

2 Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU); europejskie stowarzyszenia spedycyjne i logistyczne: Europejskie Stowarzyszenie Przewoźników, Transportowców, Spedytorów i Agentów Celnych (CLECA), Europejska Rada ds transportu (ETB), Skandynawskie Zrzeszenie Logistyczne (NLA), organizacje leasingowe i wynajmujące pojazdy (Leaseurope), European Express Association, Green Freight Europe oraz T&E <http://cati.org.pl/tik/branza-transportowa-i-aktywisci-ekologiczni-razem-opowiadaja-sie-za-zwiekszeniem-efektywnosci-paliwowej-samochodow-ciezarowych/>

3 <https://www.viatoll.pl/pl/pojazdy-ciezarowe/system-viatoll/stawki-oplat>

Pozarządowe organizacje i instytucje podpisane pod niniejszym listem wyrażają gotowość do wspólnego z instytucjami publicznymi prowadzenia prac mających na celu zmniejszenie emisji z transportu drogowego, w taki sposób, by przyniosło to jak największe korzyści społeczne i gospodarcze.

Z poważaniem,

Rafał Górski, prezes, Instytut Spraw Obywatelskich

Krzysztof Jędrzejewski, rzecznik ds. politycznych, Koalicja Klimatyczna

dr hab. Zbigniew Karaczun, wiceprezes zarządu, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki

dr Wojciech Szymalski, prezes, Instytut na rzecz Ekorozwoju

dr Jakub Majewski, prezes zarządu, ProKolej

Andrzej Guła, prezes, Polski Alarm Smogowy

Weronika Piestrzyńska, kierowniczka Programu Zdrowie i Energia, Health & Environment Alliance (HEAL)

Do wiadomości:

Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury i Budownictwa

Jan Szyszko, Minister Środowiska

Kontakt:

Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki
ul. Mazowiecka 11/16, 00-052 Warszawa
e-mail: sekretariat@koalicjaklimatyczna.org
tel. +48 22 827 33 70,
www.koalicjaklimatyczna.org
www.pkeom.pl

Instytut Spraw Obywatelskich (INSPRO)
ul. Pomorska 40, 91-408 Łódź
tel./fax: 42 630 17 49
e-mail: biuro@inspro.org.pl
www.inspro.org.pl