



Warszawa, 6 lipca 2017 r.

Uwagi Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Mazowieckiego (PKEOM), w imieniu Koalicji Klimatycznej, popierane przez Instytut Spraw Obywatelskich (INSPRO), do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „EUROPA W RUCHU. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich” COM(2017) 283.

PKEOM, Koalicja Klimatyczna i INSPRO z zadowoleniem przyjęły kompleksową propozycję Komisji Europejskiej dotyczącą rozwoju mobilności w Europie. W naszej ocenie komunikat zawiera propozycje rozwiązań kluczowych dla obniżenia emisji w sektorze transportu drogowego.

Dla Polski przyjęcie i wdrożenie proponowanych regulacji jest szczególnie istotne. Dotąd mogliśmy zwiększać emisje transportowe, lecz w okresie 2021-2030 czeka nas ich ograniczenie, a przedstawione narzędzia mogą w tym pomóc. Będą miały pozytywny wpływ na zdrowie i jakość życia obywateli, ponieważ pozwalają na lepsze niż dotychczas uwzględnienie zewnętrznych kosztów transportu, szczególnie w zakresie zanieczyszczenia powietrza, hałasu i nadmiernego zagęszczenia ruchu. Promują wprowadzanie w życie zasad "użytkownik płaci" i "zanieczyszczający płaci". Ponadto dla wszystkich państw członkowskich propozycje w zakresie inteligentnego pobierania opłat drogowych oznaczają nowe możliwości inwestycji w infrastrukturę drogową i poprawiania jej jakości.

Wartościowe jest powiązanie dokumentu z innymi obszarami regulacji, w tym ze strategią na rzecz unii energetycznej¹ i strategią na rzecz mobilności niskoemisyjnej². Można zauważyć, że Komisja dąży do uspoźnienia regulacji w obszarach energetyki i transportu w taki sposób, by zapewnić trwałe i jak najgłębsze ograniczenie emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń powietrza.

Popieramy dążenie do poprawienia regulacji w zakresie procedur badań emisji samochodów osobowych w rzeczywistych warunkach jazdy oraz w laboratorium. Po kryzysie związanym z wykrytymi nieprawidłowościami, w celu odzyskania zaufania konsumentów, konieczne jest

1 COM(2015)80

2 COM(2016)501



zapewnienie im dostępu do kompletnych, dokładnych i wiarygodnych informacji, które będą zewnętrznie, niezależnie weryfikowane. Kluczowa jest przejrzystość i dostęp stron trzecich.

Niezwykle istotnym obszarem regulacji są normy emisji oraz zużycia paliwa dla pojazdów ciężkich. Sektor ten jest znacznym źródłem emisji gazów cieplarnianych. W 2014 r. emisje gazów cieplarnianych z pojazdów ciężkich stanowiły 5% całkowitych emisji w UE, co stanowi jedną piątą wszystkich emisji pochodzących z transportu i około jedną czwartą emisji z transportu drogowego³.

Komisja opracowała już oprogramowanie symulacyjne – narzędzie do obliczania zużycia energii przez pojazd (ang. *Vehicle Energy Consumption calculation Tool*, VECTO) – w celu obliczenia zużycia paliwa i emisji CO₂ przez nowe pojazdy ciężkie, by możliwe było porównywanie ich między sobą. Zaproponowała też rozporządzenie w sprawie ustalania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie (tzw. rozporządzenie w sprawie certyfikacji) oparte na obowiązujących przepisach dotyczących homologacji.

W powiązaniu z powyższymi rozwiązaniami w pakiecie dokumentów powiązanych z komunikatem „Europa w ruchu...” Komisja przedstawiła niezwykle istotne rozporządzenie w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie⁴. Monitorowanie i raportowanie emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich podlegających procedurze certyfikacji ma służyć wyeliminowaniu luki w wiedzy konsumentów, państw członkowskich i samej Komisji oraz zapewnienia pełnej przejrzystości rynku. W naszej ocenie wszystkie istotne dane obliczone przez producentów zgodnie z metodą certyfikacji powinny być monitorowane, raportowane i publikowane na szczeblu UE. W ten sposób będą dostępne dla wszystkich zainteresowanych stron i umożliwią podejmowanie świadomych wyborów przyczyniających się do ograniczenia nie tylko emisji, ale też kosztów użytkowania pojazdów.

W tym zakresie PKEOM, Koalicja Klimatyczna i INSPRO popierają szczegółowe stanowisko organizacji Transport & Environment⁵. W najbliższym czasie planujemy przetłumaczenie tego briefingu i byłibyśmy wdzięczni za możliwość przedstawienia go podczas spotkania z pracownikami Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa zaangażowanymi w prace nad regulacjami w tym obszarze.

W zakresie inteligentnego pobierania opłat drogowych PKEOM, Koalicja Klimatyczna i INSPRO popierają dążenie do zniesienia winiety i oparcie systemu na pokonywanej przez dany pojazd odległości. Taki system lepiej odzwierciedli faktyczne zużycie paliwa i emisje. W oczywisty sposób będzie bardziej sprawiedliwy wobec użytkowników drogi, ponieważ w tym samym

³ COM(2017)279, dane dotyczące wykazu gazów cieplarnianych za 2016 r., <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ COM(2017)279

⁵ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2017_07_truck_transparency_efficiency_final.pdf



czasie jeden kierowca może pokonać pojazdem wielokrotnie większą odległość od drugiego, a w przypadku winiety zapłacą tyle samo.

Także w Polsce opłaty drogowe wymagają dalszego zróżnicowania w oparciu o wpływ danego pojazdu na środowisko i zdrowie obywateli. Niezbędne jest również objęcie systemem opłat większej liczby dróg (w tym nie tylko dróg krajowych, ale też regionalnych i lokalnych). Koszty nie muszą przekraczać możliwości budżetowych, jeśli zastosowany zostanie system oparty o technologię satelitarną, nie wymagający budowy bramek.

Potrzebne jest też poszerzenie kompetencji władz lokalnych tak, by miasta polskie mogły iść w ślady najbardziej progresywnych miast europejskich i wprowadzać np. ograniczenia dostępu dla pojazdów, czy opłaty miejscowe zależne od emisyjności aut.

Rozwiązania w zakresie zróżnicowania opłat najskuteczniej skłaniają użytkowników samochodów, tak osobowych, jak i ciężarowych do wyboru korzystnego dla środowiska, ponieważ przynosi on także widoczne korzyści finansowe.

Wśród innych wartościowych przedstawionych w komunikacie działań planowanych przez Komisję warto wymienić rozwój europejskiego systemu opłaty elektronicznej, wykorzystanie zamówień publicznych jako zachęty do wprowadzania na rynek niskoemisyjnych produktów, a także budowania w sektorze motoryzacyjnym współpracy w zakresie budowania kompetencji i rozwoju umiejętności.

Interesującym kierunkiem jest też dalsze testowanie i rozwijanie rozwiązań z zakresu automatyzacji pojazdów, podłączania ich do sieci i łączenia ich tak, by ze sobą współpracowały, w oparciu o technologie komunikacyjne nowej generacji.

Podsumowując chcemy ponownie podkreślić gotowość do dalszej dyskusji nad poszczególnymi rozwiązaniami proponowanymi przez Komisję. Będziemy wdzięczni za propozycję terminu spotkania.

