

Postulaty dotyczące koncepcji polskiego Krajowego Planu Odbudowy

Projekt KPO i konsultacje

Zaprezentowany na koniec lutego Krajowy Plan Odbudowy będzie jednym z najważniejszych dokumentów rządowych w ciągu ostatniej dekady. Unia Europejska szykująca się do wyjścia z kryzysu spowodowanego przez pandemię, stawia na zielony impuls w gospodarce wymuszając przeznaczenie minimum 37% środków na zieloną transformację. To dobry punkt wyjściowy, jednak obecnie odpowiedź na pytanie czy to dostatecznie dużo środków, o finalnej ocenie zdecyduje analiza przyjętego dokumentu, którego ratyfikacja planowana jest na drugą połowę 2021 roku.

Konsultacje KPO zorganizowane przez stronę rządową odbywają się na ostatnią chwilę. W przeciwieństwie do innych krajów europejskich, w których rządowe zespoły robocze miesiącami pracowały ze wsparciem organizacji pozarządowych, w Polsce konsultacje mają charakter krótkiego wysłuchania – uczestnicy mają do dyspozycji od 3 do 5 minut. Taka forma konsultacji uniemożliwia zaprezentowanie pogłębionych analiz i wypracowanie złożonych propozycji zmian dla zaprezentowanej koncepcji.

Komponent „Zielona, inteligentna mobilność” to drugi co do wielkości element polskiego KPO. Na ten cel ma zostać przeznaczone 6,1 miliarda euro z grantów unijnych, co ustępuje nieznacznie tylko „Zielonej Energii i zmniejszeniu energochłonności”, na którą zaplanowano 6,3 miliarda euro. Takie ustanowienie priorytetów w KPO jest słuszne i daje realną szansę na poprawę jakości powietrza w Polsce. FPPE w pełni popiera kierunek prac i wyznaczone priorytety, nie może się jednak zgodzić z proponowanym sposobem osiągnięcia tych celów i zaproponowanym sposobem myślenia o inteligentnej mobilności oraz brakiem konsekwencji. Dobra diagnoza stanu wyjściowego nie jest połączona z zaproponowaniem konkretnych działań na rzecz zmiany sytuacji.

Postulaty ogólne w sprawie KPO

W przedstawionym dokumencie dokonano dobrej diagnozy sytuacji wskazując wiele ważnych problemów, założono odpowiednio dużo środków na zmiany w tym obszarze. Brakuje w nim jednak jasnych deklaracji związanych z wyzwaniem, przed którymi stoimy. W tej wersji KPO to zachowawczy dokument nie odnoszący się do celu redukcji emisji gazów cieplarnianych, jak również całkowitej dekarbonizacji sektora transportu do 2050 roku. Apelujemy o myślenie o nim w tym właśnie kontekście. To ważny rozdział na drodze do neutralności klimatycznej do 2050 roku.

Najważniejszym celem wyznaczającym kształt i zapisy szczegółowe KPO powinno być kierowanie się celem osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 roku. Żadne działania zaproponowane w KPO nie powinny oddalać Polski od realizacji tego celu, sam plan powinien być ważnym impulsem dla reform zbliżających gospodarkę do neutralności klimatycznej.

Priorytetem w konstruowaniu KPO powinna być także promocja elektromobilności jako działania proekologicznego i stymulującego rozwój gospodarki. Rozwój elektromobilności pozwoli polskiej gospodarce na wypracowanie nowych specjalizacji i przewag konkurencyjnych, które w obliczu



przygotowywanego pakietu zmian w prawie europejskim w sprawie zwiększonego celu redukcji emisji mogą okazać się kluczowe dla kondycji i perspektyw sektora motoryzacyjnego w Polsce.

Uwagi szczegółowe:

Po pierwsze, zbudujemy z pomocą KPO funkcjonalną w skali kraju publicznie dostępną infrastrukturę szybkiego ładowania dla nowych pojazdów. Powinna powstać wzdłuż głównych korytarzy transportowych w formie hubów ładowania tworzących szkieletową sieć szybkiego ładowania pojazdów nie tylko osobowych, ale także dostawczych i ciężarowych oraz autokarów. Aby zlikwidować barierę zasięgu, huby takie powinny zostać rozmieszczone w odległości nie większej niż 50 km. Obecnie budowane stacje w praktyce umożliwiają ładowanie wyłącznie pojazdów osobowych. Za kilka lat na drogach będziemy mieli wiele różnej klasy pojazdów elektrycznych, zadbajmy o odpowiednią dla nich infrastrukturę.

Po drugie transport publiczny. Popieramy osiągnięcie zeroemisyjności transportu publicznego. Uważamy, że całkowita elektryfikacja autobusów do 2035 roku jest celem realnym. Zwracamy jednak uwagę, że osiągnięcie go wyłącznie przez zakup nowych autobusów będzie bardzo kosztowne. Zaplanowane w KPO wsparcie zakupów ok. 1200 autobusów zeroemisyjnych doprowadzi do wymiany jedynie ok. 10% floty, dlatego proponujemy działania wspierające szybszą elektryfikację. Nasze analizy wskazują, że dzięki e-konwersji koszty elektryfikacji autobusów mogą zostać obniżone nawet o połowę. Z naszym opracowaniem w tym zakresie można zapoznać się tutaj: https://fppe.pl/wp-content/uploads/2021/03/Pra%CC%A8dem-w-smog-raport_raport-FPPE.pdf

Trzecim kluczowym obszarem jest wsparcie dla działań podnoszących konkurencyjność, innowacyjność oraz odporność krajowej gospodarki w tym zakresie poprzez wsparcie prac nad wprowadzeniem szeroko stosowanych technologii konwersji pojazdów spalinowych na elektryczne. To szansa na ważne zmiany w logistyce miejskiej, gdzie rosnący udział dostaw krótkodystansowych sprawia, że udział pojazdów dostawczych w emisji zanieczyszczeń stale rośnie. Dzięki upowszechnieniu e-konwersji będziemy mogli przyspieszyć proces tworzenia stref czystego transportu.

KPO powinno opierać się na prawdziwie zielonych inwestycjach. Apelujemy o wykreślenie z Programu zadań związanych z budową dróg i obwodnic. Nie kwestionujemy zasadności modernizacji infrastruktury drogowej, jednak naszym zdaniem KPO nie jest instrumentem, który powinien służyć do nadrabiania lat zaniechań w tej kwestii.

Doceniamy deklarację walki z wykluczeniem transportowym, chociaż proponowane działania w tym obszarze są dyskusyjne. Dużo miejsca poświęcono w dokumencie kolei, która jako najbardziej ekologiczny środek transportu zbiorowego powinna być wspierana. Jednak inwestycje w tym obszarze powinny skupiać się przede wszystkim na zmniejszeniu wykluczenia transportowego poprzez rozwój przewozów regionalnych oraz zapewnienie alternatywy dla transportu samochodowego poprzez rozwój przewozów metropolitalnych. Proponowane w dokumencie wsparcie zakupu składów dalekobieżnych nie pomoże rozwiązać żadnego z dwóch wymienionych problemów.

Wyrażamy zaniepokojenie, że w dokumencie NIE znalazły się dwa kluczowe dla zielonej mobilności aspekty. Po pierwsze, całkowicie pominięto wsparcie zielonej mikromobilności w miastach jako alternatywy dla samochodu osobowego. To obszar niezwykle istotny dla poprawy jakości powietrza i życia w miastach. W planie zakładającym miliardy euro trzeba znaleźć środki na wsparcie ruchu pieszego i transportu rowerowego w ramach zazielenienia miast, zarówno dużych jak i mniejszych. To kwintesencja zielonej, inteligentnej mobilności.



Po drugie, w części poświęconej niezbędnym reformom krajowym nie znalazła się zapowiedź kompleksowych zmian w systemie podatkowym, mających na celu obniżenie kosztów użytkowania pojazdów zeroemisyjnych w porównaniu do spalinowych, zwłaszcza w odniesieniu do pojazdów flotowych. Elementem KPO powinna być reforma w tym zakresie. FPPE już w 2020 roku przygotowała i przekazała administracji rządowej kompleksową propozycję reform w tym obszarze:

<https://fppe.pl/wp-content/uploads/2020/05/EKOLOGICZNA-REFORMA-PODATKOWA-spreads.pdf>

Organizacje pozarządowe apelują o przywrócenie propozycji zmian dotyczących stref czystego transportu.

Grupa organizacji pozarządowych zajmujących się transportem i środowiskiem apeluje do premiera Morawieckiego o dokonanie zmian w sprawie stref czystego transportu. Propozycje zmian przepisów w tej kwestii całkowicie zniknęły z nowej wersji projektu nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Bez zmian w Polsce strefy czystego transportu będą istniały nadal tylko na papierze.

Proces nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych to szansa na zmianę złych przepisów w ustawie, które w praktyce uniemożliwiają powstanie w miastach stref czystego transportu. Polska ma poważne problemy z jakością powietrza, od lat zamykamy unijne zestawienia zanieczyszczenia w tym aspekcie. Brak działających stref czystego transportu to jedna z przyczyn złej sytuacji. Zanieczyszczenie powietrza przyczynia się do zwiększenia występowania chorób i przedwczesnych zgonów. Powoduje także znaczące koszty dla ekonomii - według raportu EPHA tylko Warszawa rocznie traci na zanieczyszczeniu ponad 4 miliardy Euro¹. Emisje z transportu, w przeciwieństwie do niskiej emisji, występują przez cały rok.

Zmiana przepisów w zakresie SCT jest niezwykle istotna. Strefy czystego transportu mogą służyć poprawie jakości powietrza i życia w miastach milionom ludzi w Polsce. Nie rozumiemy, dlaczego podczas nowelizacji propozycje zmian miałyby zniknąć z projektu. Dobrze działające strefy przyczynią się jednocześnie do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Każdy wysiłek w tym obszarze jest ważny dla przyszłości planety – komentuje Jacek Mizak z Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych.

Pod apelem do premiera Mateusza Morawickiego podpisały się: Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi, Fundacja Pro Kolej, Green Car Club, Instytut na Rzecz Ekorozwoju, Instytut Zielonej Gospodarki, Polski Klub Ekologiczny – Okręg Mazowiecki i Warszawski Alarm Smogowy.

Pełna treść listu jest dostępna [TUTAJ](#)

Rezygnując z reformy przepisów dotyczących stref czystego transportu rząd naraża Polskę na kolejną sprawę przed Trybunałem Sprawiedliwości UE. Pół roku temu Komisja Europejska wezwała nasz kraj do spełnienia wymogów dyrektywy w sprawie jakości powietrza, ponieważ w czterech polskich miastach regularnie przekraczany jest dozwolony poziom szkodliwego dwutlenku azotu, którego źródłem są samochody. Dobrze zaprojektowane strefy to jedna z najskuteczniejszych metod ograniczania zanieczyszczenia powietrza w miastach. Niestety rząd wydaje się ignorować ten fakt, przez co łamie nasze prawo do czystego powietrza – dodaje mec. Agnieszka Warszo-Buchanan z Fundacji ClientEarth Prawnicy dla Ziemi.

¹ Źródło: <https://cleanair4health.eu/>



Wszystkie organizacje podkreślają, że w debacie o zanieczyszczeniu powietrza potrzeba systemowej zmiany podejścia i stworzenia instrumentów do walki z zanieczyszczeniami z transportu, które także negatywnie wpływają na zdrowie i życie ludzi. Do listu dołączono katalog konkretnych postulatów dotyczących zmian w obecnie obowiązującej ustawie. Organizacje zaproponowały też omówienie zmian w przepisach o SCT w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Apel to kolejny głos NGO w procesie nowelizacji ustawy, strona społeczna już od jego rozpoczęcia promuje zmiany i bierze udział w procesie legislacyjnym przekazując swoje uwagi i propozycje. Kalendarium zaangażowania FPPE w prace nad nowelizacją:

- [Stanowisko w sprawie propozycji nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych \[GRUDZIEŃ 2020\]](#)
- [Konsultacje w sprawie ustawy z Ministerstwem Klimatu \[STYCZEŃ 2021\]](#)
- [Komentarz do projektu nowelizacji ustawy opublikowanego po konsultacjach społecznych \[LUTY 2021\]](#)
- [Komentarz do zmian w projekcie nowelizacji na etapie prac rządowych \[LIPIEC 2021\]](#)

Liczby i fakty w sprawie nowelizacji o SCT:

3 – tyle lat funkcjonuje ustawa

0 – tyle miast ma w Polsce działającą strefę czystego transportu

647 – tyle uwag wpłynęło od strony społecznej podczas konsultacji ustawy

9 – miesięcy temu opublikowano pierwszą propozycję projektu nowelizacji

>260 – tyle stref czystego transportu funkcjonuje w Europie

Więcej informacji udziela Hubert Różyk, email: hubert.rozyk@fppe.pl , tel. 602 214 340 .

