

# Strategie redukcji emisji dla sektora transportu w Polsce

Raport opracowany w ramach projektu EUKI



Wsparcie:



Federal Ministry  
for the Environment, Nature Conservation  
and Nuclear Safety

na podstawie decyzji Bundestagu



European  
Climate Initiative  
EUKI



TRANSPORT &  
ENVIRONMENT

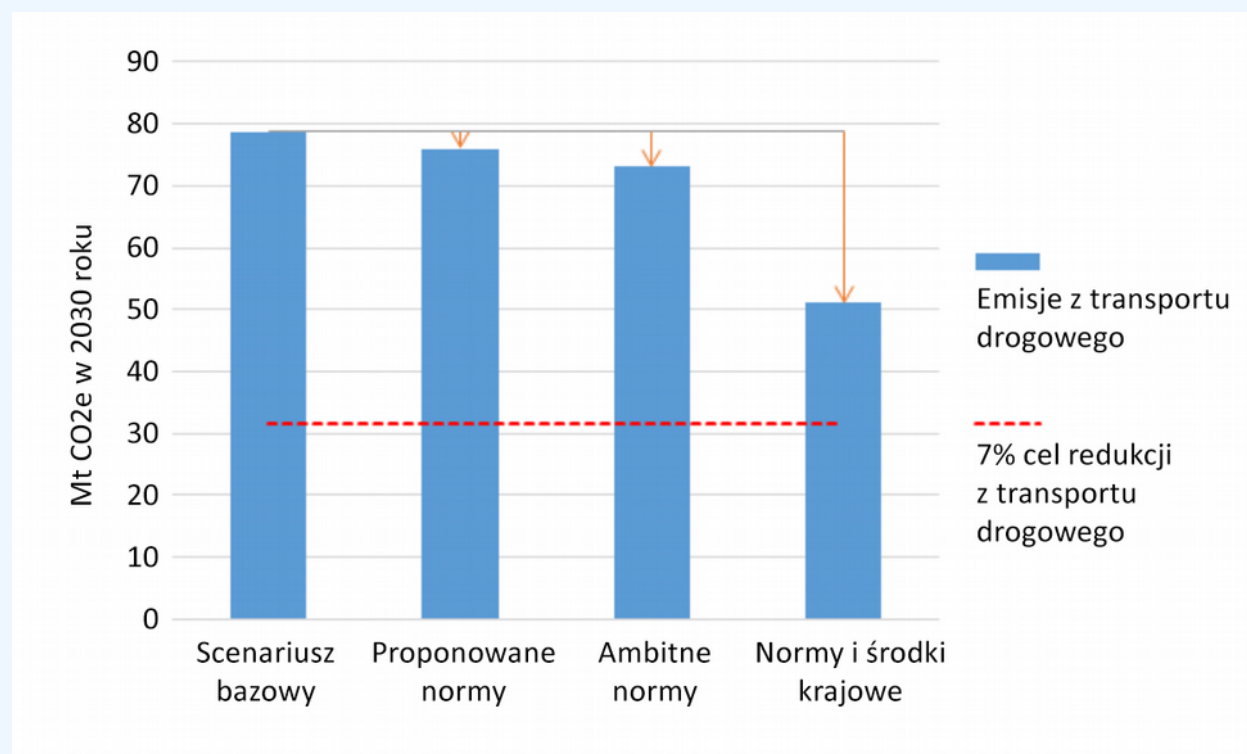
EUtrm  
EU TRANSPORTATION ROADMAP MODEL  
Powered by T&E

Europejska Inicjatywa Klimatyczna (EUKI) jest instrumentem finansowania projektów przez Ministerstwo Środowiska, Ochrony Przyrody i Bezpieczeństwa Jądrowego (BMUMB) Republiki Federalnej Niemiec

## Streszczenie raportu

W Polsce w latach 1990-2016 emisje z transportu wzrosły 2,5 raza - z 22,4 Mt CO<sub>2</sub>eq do 56.0 Mt CO<sub>2</sub>eq. W kontekście wymogu całkowitej dekarbonizacji do połowy wieku zgodnie z porozumieniem paryskim, tendencja ta musi szybko zostać odwrócona. Polska doświadcza już zwiększonych skutków zmian klimatycznych i ocieplenia w porównaniu z resztą Europy<sup>1</sup>. Jeśli nie zostaną podjęte żadne działania, Polska ryzykuje, że nie osiągnie średniookresowych celów w zakresie europejskiej redukcji. Celem tego raportu jest pokazanie jak Polska może zmniejszyć swoje emisje z transportu dzięki szerokiemu zakresowi krajowych i europejskich środków. W szczególności raport skupia się na zmniejszeniu emisji z transportu drogowego podlegających europejskiemu rozporządzeniu w sprawie działań na rzecz klimatu. Nakłada ono cel w zakresie redukcji emisji o 7% w 2030 r. w porównaniu do 2005 r. Na koniec przedstawione zostały zalecenia w zakresie polityki, które sprzyjają realizacji ambitnych celów redukcyjnych przez Polskę.

Skutki środków minimalizujących, takich jak m.in. normy wydajności paliwowej pojazdów, przesunięcia modalne (przeniesienie ruchu z transportu drogowego na środki transportu korzystniejsze dla środowiska naturalnego) i zmniejszenie popytu, zostały obliczone przy użyciu wewnętrznego modelu transportu Europejskiej Federacji Transport & Environment - EUTRM. Główne wyniki zbadanych scenariuszy zostały przedstawione poniżej. Raport pokazuje, że Polska będzie musiała znaleźć duże oszczędności energii w pozostałych sektorach, aby osiągnąć swoje ogólne cele klimatyczne na 2030 r., ponieważ ambitne normy dla pojazdów, elektryfikacja i ambitne środki krajowe będą niewystarczające do zmniejszenia przewidywanego wzrostu emisji na potrzeby osiągnięcia wspomnianego celu.



### Szczegóły scenariuszy:

**Scenariusz bazowy:** jeśli Polska nie podejmie żadnych działań i proponowane na 2030 r. normy emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów drogowych nie zostaną wdrożone, Polsce zabraknie 47,2 Mt redukcji emisji do realizacji celu na rok 2030. Na mocy rozporządzenia w sprawie działań na rzecz klimatu, może to skutkować koniecznością zakupu do 297 milionów uprawnień. Przy założeniu, że pozostałe sektory osiągną swój cel, braku elastyczności i cenie uprawnień wynoszącej 100 EUR/tonę, koszty mogłyby wynieść 30 mld EUR, jeśli luki w rozporządzeniu nie zostaną wykorzystane.

1 <https://www.climatechangepost.com/poland/climate-change/>

**Proponowane normy:** jeśli normy CO2 Komisji Europejskiej na 2030 r. dla samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych zostaną wdrożone, Polsce zabraknie 44,5 Mt emisji do osiągnięcia celów na 2030 r. Proponowane normy zmniejszyłyby lukę między prognozowaną emisją docelową a bazową tylko o 6%.

**Ambitne normy z elektryfikacją:** proponowane przez Komisję Europejską normy emisji CO2 2030 dla samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych zostały podwyższone do technicznie i ekonomicznie wykonalnego potencjału. Oznacza to 40% cele redukcji CO2 dla samochodów osobowych i dostawczych w 2030 roku; w przypadku samochodów ciężarowych 43%. W ramach tych norm, zachęca się do elektryfikacji transportu drogowego, w celu dążenia do dekarbonizacji sektora. W 2030 r. sprzedaż pojazdów elektrycznych osiągnęłaby 40% w przypadku samochodów osobowych, 40% w przypadku samochodów dostawczych i 30% w przypadku samochodów ciężarowych. Jednocześnie wszystkie sprzedawane nowe autobusy miejskie w Polsce byłyby elektryczne. Nawet przy takim przyspieszeniu elektryfikacji Polsce nadal zabraknie 41,5 Mt CO2e do realizacji swoich celów na 2030 r. Ambitne normy i elektryfikacja mogą zapewnić jedynie 12% znielowania luki.

**Środki krajowe:** istnieje szereg krajowych środków mogących pomóc zmniejszyć popyt i umożliwić przejście na czystsze rodzaje transportu. Środki obejmują przejście pasażerów samochodów na pociągi, autobusy, ruch pieszcy i rowerowy; usprawnienie logistyki transportu drogowego i przeniesienie transportu drogowego na kolejowy; więcej osób przypadających na pojedynczy samochód i autobus. Traktowane osobno, ambitne środki krajowe mogą zmniejszyć tę lukę o 46%. Połączenie krajowych działań z ambitnymi normami i elektryfikacją spowodowałoby, że Polsce zabraknie do osiągnięcia celu 19,6 Mt, przy czym wszystkie środki łącznie doprowadzą do 58% realizacji wysiłków.

Wyniki tego badania pokazują, że Polska musi wykorzystać jak najwięcej możliwości, aby zmniejszyć zależność od osiągnięć innych sektorów (szczególnie budownictwa), w celu uzupełnienia przewidywanej luki w redukcji emisji z transportu. W przeciwnym razie konieczne byłyby jeszcze bardziej ambitne strategie polityczne, w tym systematyczne przejście sektora transportu na przyspieszoną elektryfikację i pojazdy o zerowej emisji.

#### **Zalecenia dla polityki:**

Niniejszy raport powołuje się na niezależne badania, aby określić ambitne poziomy w oparciu o wykonalność techniczną i ekonomiczną. Aby zrealizować pełny potencjał tych środków potrzebna jest jedynie wola polityczna. Poniżej znajduje się podsumowanie kluczowych zaleceń w zakresie polityki pozwalających na osiągnięcie celów przez Polskę.

#### **Szczebel UE:**

- Polska powinna przyjąć ambitne normy dla pojazdów, a w szczególności obstawać przy celach dla 2025 r. Dla samochodów osobowych, pojazdów dostawczych i ciężarówek oznacza to prawdziwą redukcję o 20% do 2025 r.
- Osobny cel w zakresie sprzedaży dla pojazdów o zerowej emisji powinien zostać uzgodniony dla 2025 r., aby zwiększyć podaż pojazdów elektrycznych w Europie. Można to osiągnąć poprzez dedykowany cel sprzedaży pojazdów o zerowej emisji albo poprzez uwzględnienie zniżki w aktualnie proponowanym systemie zwzytek dla samochodów (system bonus-malus).

#### **Szczebel krajowy:**

Polityki na szczeblu krajowym powinny dążyć do zmniejszenia wzrostu popytu na zużycie paliw kopalnych. Można to osiągnąć za pomocą środków podatkowych i niepodatkowych. Przykładowo, przeniesienie

aktywności w zakresie transportu drogowego na transport szynowy zmniejszy emisję CO<sub>2</sub> na jednostkę transportu. Może to zostać zrealizowane przez sprawienie, by ciężarówki płaciły uczciwą część za korzystanie z dróg i paliw, a także poprzez poprawę usług kolejowych w drodze zapewnienia nowym podmiotom uczciwego dostępu do infrastruktury. W szczególności, Polska powinna rozważyć i wdrożyć następujące środki polityczne:

- **Podatki paliwowe i reforma podatkowa:** jako środek uzupełniający pobieranie opłat drogowych na podstawie przebytej odległości, Polska powinna podjąć rozmowy z sąsiednimi krajami, aby dostosować swoją stawkę podatku od oleju napędowego do stawki podatku od benzyny oraz starać się zwiększyć ją, aby bardziej odpowiadała średniej w UE. Współpraca w sprawie tego środka ma kluczowe znaczenie dla uniknięcia turystyki paliwowej, w której kierowcy ciężarówek zmieniają trasę w celu zatankowania w kraju o najniższej stawce podatku od paliw. Nie tylko zwiększa to ruch w pewnych obszarach, ale utrudnia sąsiadującym krajom korzystanie z podatku od paliw jako narzędzia do redukcji gazów cieplarnianych.

- **Pobieranie opłat drogowych:** harmonizacja stawek pobieranych od pojazdów w całej sieci, aby zagwarantować, że wszystkie opłaty drogowe zawierają koszty odrębnej infrastruktury i zanieczyszczenia (powietrza i hałasu), aby bardziej zanieczyszczające pojazdy płaciły więcej; rozszerzenie pobierania opłat od pojazdów ciężarowych na drogach drugorzędnych, aby wyrządzone przez nie szkody zostały wzięte pod uwagę niezależnie od tego jakimi drogami się poruszają. Uniemożliwi to dodatkowo samochodom ciężarowym korzystanie z dróg drugorzędnych w celu uniknięcia opłaty drogowej i zmniejszy zatłoczenie na tych drogach. Dodatkowe przychody budżetowe mogą zostać przeznaczone na dalsze przyspieszenie działań minimalizujących zmianę klimatu.

- Aby spowodować przejście pasażerów samochodów na autobusy, pociągi, ruch pieszy i rowerowy, Polska powinna zainwestować w wysokiej jakości, przystępny cenowo transport publiczny oraz infrastrukturę pieszą i rowerową, udostępniać odpowiednie dane innym dostawcom usług transportowych i internetowym platformom mobilności, aby umożliwić Mobilność jako Usługę (MaaS), wprowadzić środki zachęcające do współdzielenia rowerów oraz zmniejszyć liczbę miejsc parkingowych i podwyższyć opłaty parkingowe.

- Aby w samochodach znalazło się więcej pasażerów, wprowadzić opłaty drogowe za drogi miejskie i/lub strefy o dużym natężeniu ruchu, ułatwić krótko- i długodystansowe wspólne korzystanie z samochodów i rowerów, a także dostosować zachęty podatkowe, żeby zniechęcić do korzystania z prywatnych samochodów poprzez zlikwidowanie ulg podatkowych dla samochodów.

- Aby przenieść transport towarów z ciężarówek na pociągi (elektryczne), polski regulator musi zadbać, by zarządca infrastruktury kolejowej jednakowo traktował wszystkie pociągi w odniesieniu do dostępu do torów kolejowych, zbadać pomysł zobowiązania przedsiębiorstwa państwowego do wynajmu nieużywanych lokomotyw elektrycznych na rzecz nowych podmiotów, którym brakuje kapitału do nabycia takiego taboru kolejowego, poprawić elastyczność i prędkość usług transportowych poprzez zainwestowanie w infrastrukturę kolejową, która nie jest tak złożona i czasochłonna, jak duże dźwigi oraz zwiększyć konkurencję na rynku kolejowych przewozów towarowych.

#### **Poza rozporządzeniem w sprawie działań na rzecz klimatu (CAR):**

- W dziedzinie lotnictwa, na szczeblu krajowym, Polska powinna wprowadzić podatek od biletów lotniczych, aby wygenerować przychody i zmniejszyć popyt. Zwolnienie tego sektora z podatku od paliwa lotniczego może zostać wycofane w obrębie kraju i poprzez umowy dwustronne (w razie nieosiągnięcia jednomyślności w sprawie wycofania w całej UE) – środek ten może zostać początkowo wprowadzony stopniowo z sąsiadującymi krajami.

- Na szczeblu UE Polska powinna wspierać środki mające na celu zreformowanie unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) jako sposobu na wprowadzenie bardziej efektywnych cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla.

- Dla żeglugi, Polska powinna wprowadzić bardziej rygorystyczne normy w zakresie zanieczyszczenia powietrza dla statków zawijających do polskich portów, rozważyć uprawnienia dla żeglugi o zerowej emisji na określonych trasach krajowych/krótkodystansowych połączeniach morskich, udostępnić źródła zasilania na nabrzeżu oraz zapewnić przejrzystość i gromadzenie danych na temat ładunków w systemie MRV UE (po jego aktualizacji), aby usunąć bariery rynkowe dla wprowadzenia efektywnych energetycznie technologii w żegludze.