



# EUROPEJSKI ZIELONY ŁĄD

## SZANSE I WYZWANIA DLA POLSKIEGO TRANSPORTU

RAPORT • SIERPIEŃ 2020



INSTYTUT  
PROMYKA

**Maria Cholewińska**

# **EUROPEJSKI ZIELONY ŁAD SZANSE I WYZWANIA DLA POLSKIEGO TRANSPORTU**



**Instytut im. Kazimierza Promyka**

ul. Jana Zamoyskiego 47A/43  
03-726 Warszawa

[www.instytutpromyka.pl](http://www.instytutpromyka.pl)  
e-mail: [kontakt@instytutpromyka.pl](mailto:kontakt@instytutpromyka.pl)

Copyright ©  
Instytut im. Kazimierza Promyka

Warszawa, Sierpień 2020

**Raport powstał dzięki współfinansowaniu  
ze środków NIW-CRSO w ramach Programu  
PROO.**



Program Rozwoju  
Organizacji  
Obywatelskich  
na lata 2018–2030

**PROO**

# Spis treści

Wstęp . . . . .	2
Zmiany klimatu – wyzwanie i próby zahamowania zjawiska . . . . .	4
Europejski Zielony Ład – główne założenia . . . . .	7
Transport według Europejskiego Zielonego Ładu . . . . .	10
Mechanizmy finansowe umożliwiające transformację klimatyczną. . . . .	13
Charakterystyka polskiego transportu . . . . .	16
Drogi . . . . .	17
Kolej . . . . .	18
Lotnictwo, żegluga morska i śródlądowa . . . . .	18
Transport intermodalny. . . . .	19
Adaptacja Europejskiego Zielonego Ładu do realiów polskiego transportu . . . . .	21
Rekomendacje dla Polski . . . . .	26

# Wstęp



Transport jest jednym z najważniejszych działów gospodarki, który wielokrotnie warunkuje rozwój innych sektorów wpływając na funkcjonowanie całego kraju.

W grudniu 2019 roku Komisja Europejska wydała komunikat pt. „Europejski Zielony Ład” (dalej: EZŁ). Dokument skupia się na planie działania w zakresie przeciwdziałania postępującym zmianom klimatu oraz degradacji środowiska, wyznaczając ambitne wskaźniki ograniczeń emisji gazów cieplarnianych dla kontynentu i stawiając ostateczny cel osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Komunikat wpisuje się w proces wzrostu znaczenia kwestii środowiskowych i klimatycznych w politykach wewnętrznych i międzynarodowych państw Europy i świata.

W związku z powyższym, **Instytut im. Kazimierza Promyka dokonał analizy założeń Europejskiego Zielonego Ładu dotyczących sektora transportu** w kontekście polskich uwarunkowań i potencjalnych dróg rozwoju. Transport jest jednym z najważniejszych działów gospodarki, który wielokrotnie warunkuje rozwój innych sektorów wpływając na funkcjonowanie całego kraju. W całości emisji Unii Europejskiej transport odgrywa niemałą rolę, co komunikat zauważa i zakłada aż 90% redukcję emisji w tym sektorze. Tak wysoko postawiony cel wymusza znaczące wielopłaszczyznowe zmiany wsparte szerokimi instrumentami finansowymi. Poniższy raport przedstawia szczegółowe omówienie i analizę zagadnień zawartych w komunikacie, przedstawiając zakres realnego problemu zmian klimatu, główne założenia EZŁ, charakterystykę polskiego transportu oraz wyznaczone w tym zakresie cele klimatyczne, mechanizmy finansowe przeznaczone na osiągnięcie tych celów, a także przedstawia możliwości faktycznej adaptacji EZŁ do polskiego transportu wraz z szeregiem rekomendacji dalszego działania.

Jest to już druga analiza przygotowana przez Instytut – pierwszy raport pt. „Analiza Niemieckiego Master Planu Kolejowego” koncentrował się na badaniu planu rozwoju transportu kolejowego w Niemczech, który w znacznej części skupiał się na kwestiach środowiskowych. Niniejszy raport wpisuje się w kompleksowe omówienie roli transportu w procesie zmian klimatycznych oraz nakreśla potencjalne ścieżki ekologicznego rozwoju tego sektora w Polsce.

# Zmiany klimatu – wyzwanie i próby zahamowania zjawiska

Zmiany klimatyczne są faktem i ich wpływ na życie ludzi na całym świecie jest coraz większy.

Zmiany klimatyczne są faktem i ich wpływ na życie ludzi na całym świecie jest coraz większy. Jak wskazuje sprawozdanie Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC) globalne ocieplenie może wynieść 1,5 °C w okresie pomiędzy 2030 a 2052 rokiem w porównaniu z poziomem sprzed epoki przemysłowej – taki poziom stanowi dalej realne zagrożenie dla klimatu, jednak raport wskazuje, że wzrost o 2 °C będzie oznaczał jeszcze gorszy scenariusz, opiewający w dramatyczne w skutkach zmiany środowiskowe. Aby ograniczyć wzrost temperatury do 1,5 °C, konieczne jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku w zakresie emisji CO<sub>2</sub>, a docelowo także w zakresie pozostałych gazów cieplarnianych<sup>1,2</sup>.

Globalne trendy w emisji CO<sub>2</sub> związanej z energią wskazują na konsekwentny wzrost tego wskaźnika od 1990 roku. W 2019 roku emisja wyrównała się na poziomie ok. 33 gigaton (Gt) po dwóch latach wzrostów. Ustabilizowanie się było efektem głównie działań rozwiniętych gospodarek, które zanotowały 3,2% spadek emisji, za który w większości odpowiadał sektor energetyczny, inwestujący w zielone źródła energii. Emisje związane z energią w Unii Europejskiej, wliczając Wielką Brytanię, spadły o ok. 5% w dużej mierze dzięki stopniowemu przejściu z węgla na gaz. W przypadku największego emitera CO<sub>2</sub> na świecie, Chin – emisje wzrosły, choć zauważa się, że 2019 rok był pierwszym pełnym 12 miesięcznym okresem, gdy w kraju tym operowało 7 dużych reaktorów atomowych, a wzrost emisji został zahamowany przez wolniejsze tempo rozwoju gospodarczego<sup>3</sup>.

Jednym z podstawowych dokumentów międzynarodowych wychodzących naprzeciw powyższemu niebezpieczeństwu jest **Protokół z Kioto do Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych** w sprawie Zmian Klimatu przyjęty w 1997 roku (wszedł w życie w lutym 2005 r.). Obecnie 192 podmioty biorą udział w Protokole<sup>4</sup>. Dokument nakłada na wysokorozwinięte państwa obowiązek redukcji emisji gazów cieplarnianych zgodnie z indywidualnie wyznaczonymi wskaźnikami. Aneks B Protokołu wprowadzał cele redukcyjne dla 36 uprzemysłowionych krajów oraz Unii Europejskiej – łącznie cele te wyniosły średnio 5% redukcji emisji w porównaniu z poziomami z 1990 r. na przestrzeni lat od 2008 do 2012 roku. Jednak Stany Zjednoczone, największy wówczas emiter CO<sub>2</sub>, nie ratyfikowały Protokołu, a w 2011 roku wycofała się z niego Kanada<sup>5</sup>. Po upływie pierwszego okresu zobowiązania, w grudniu 2012 roku wprowadzono tzw. „poprawkę z Dohy” (ang. Doha Amendment) w celu ustanowienia drugiego okresu zobowiązania na lata 2013 – 2020. Drugie zobowiązanie wyznacza cel redukcji emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 18% w porównaniu ze stanem z 1990 roku. Poprawka nie weszła jednak w życie – w tym celu potrzebne jest ratyfikowanie jej przez 144 podmioty, gdzie na dzień 16 czerwca 2020 r.

1 IPCC, 2018: Summary for Policymakers. In: Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, and T. Waterfield (eds.)]. World Meteorological Organization, Geneva, Switzerland, 32 pp.

2 <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/spm/> [dostęp: 27.07.2020]

3 <https://www.iea.org/articles/global-co2-emissions-in-2019> [dostęp: 27.07.2020]

4 [https://unfccc.int/kyoto\\_protocol](https://unfccc.int/kyoto_protocol) [dostęp: 27.07.2020 r.]

5 Doha Amendment to the Kyoto Protocol, European Parliamentary Research Service, PE 559.475, European Union, 2015.

odpowiednie dokumenty akceptujące złożyło 140 podmiotów<sup>6</sup>. Polska jest jednym z krajów, które przedłożyły swoją zgodę na wypełnienie drugiego okresu zobowiązania, dokonała tego we wrześniu 2018 roku<sup>7</sup>. Jednocześnie skład krajów, które zobowiązały się w drugim okresie jest inny od składu w okresie 2008 – 2012.

Swoistym następcą Protokołu z Kioto zostało **Porozumienie Paryskie z 12 grudnia 2015 roku**. Po raz pierwszy wszystkie kraje na świecie doszły do porozumienia nt. ochrony klimatu i redukcji emisji. Porozumienie weszło w życie znacznie szybciej od Protokołu z Kioto, bo już 4 listopada 2016 r. Na dzień 27 lipca 2020 roku ratyfikowało je 189 podmiotów ze 197 uczestników Ramowej Konwencji<sup>8</sup>. Jednocześnie zaznaczyć należy, że 4 listopada 2019 r. drugi największy emiter CO<sub>2</sub> na świecie, Stany Zjednoczone Ameryki, powiadomiły Sekretarza Generalnego o wycofaniu się z Porozumienia z dniem 4 listopada 2020 r.<sup>9</sup>

Porozumienie skupia się na niedopuszczeniu do globalnego ocieplenia o 2 °C i zakłada cel maksymalnie 1,5 °C. Dokument realizować się ma poprzez narodowe plany działań klimatycznych (NDC), które mają być stosowane przez poszczególne kraje. Porozumienie ma podlegać okresowej ocenie co 5 lat, która ma podsumowywać wspólny wysiłek redukcyjny i określać dalsze konieczne indywidualne kroki. **Unia Europejska w ramach swojego NDC zobowiązała się do redukcji emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 40% do 2030 roku**, co jest elementem szerszych ram polityki klimatyczno-energetycznej UE do roku 2030. Unijna polityka zakłada również zwiększenie do co najmniej 32% udziału energii ze źródeł odnawialnych w całkowitym zużyciu energii oraz zwiększenie efektywności energetycznej o 32,5%<sup>10,11</sup>.

Jeszcze w 2013 roku Unia Europejska przyjęła strategię na rzecz adaptacji do zmian klimatu. Strategia zakłada promocję działań podejmowanych przez Państwa Członkowskie na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych wraz z zapewnieniem odpowiednich funduszy na ten cel. W 2018 roku dokonano ewaluacji strategii, która zbadała poziom przygotowania oraz jakość działań Państw Członkowskich odnośnie ocieplenia klimatu potwierdzając potrzebę działania przedstawioną w Porozumieniu Paryskim wraz ze zmierzeniem się ze scenariuszami ocieplenia o 1,5 °C oraz 2 °C. Ewaluacja miała stanowić podstawę do prac nad dalszymi systemami i narzędziami zmierzającymi do ochrony klimatu<sup>12</sup>. Efektem tych prac w grudniu 2019 roku stał się właśnie Europejski Zielony Ład.

6 <https://unfccc.int/process/the-kyoto-protocol/the-doha-amendment> [dostęp: 27.07.2020 r.]

7 7Pismo Ministra Środowiska do Sekretarza Wykonawczej Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu. Nr pisma: BP-D.083.1.2018.PL, Warszawa 6.12.2018 r.

8 <https://unfccc.int/process/the-paris-agreement/status-of-ratification> [dostęp: 24.07.2020]

9 [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXVII-7-d&chapter=27&clang=\\_en#4](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXVII-7-d&chapter=27&clang=_en#4) [dostęp: 27.07.2020]

10 [https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030\\_pl](https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030_pl) [27.07.2020]

11 [https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris_en) [dostęp: 27.07.2020]

12 [https://ec.europa.eu/clima/policies/adaptation/what\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/adaptation/what_en) [dostęp: 27.07.2020]



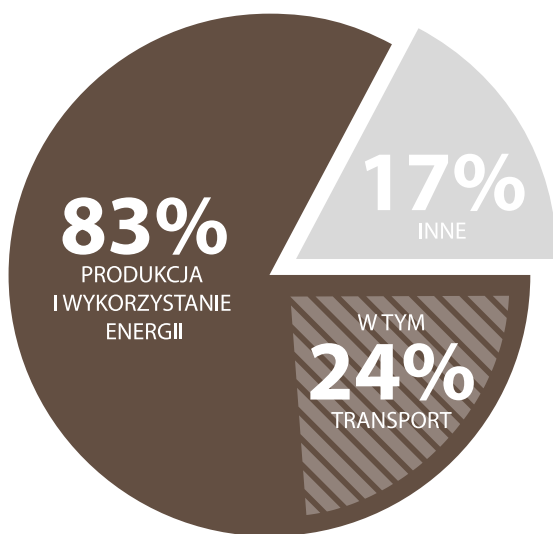
# Europejski Zielony Ład – główne założenia

Kluczowym obszarem działania jest sektor energii, jak wskazuje KE aż 82,95% emisji gazów cieplarnianych w UE pochodzi z produkcji i wykorzystywania energii, transport generuje 24,03% emisji.

Europejski Zielony Ład jest odpowiedzią Unii Europejskiej na postępującą degradację środowiska naturalnego oraz rosnące zagrożenie klimatyczne. Plan zakłada osiągnięcie zerowego poziomu emisji gazów cieplarnianych netto przez Europę do 2050 roku. Cel ten ma się zrealizować poprzez interwencję w 8 głównych obszarach obejmujących: ochronę bioróżnorodności (1), sposoby na bardziej zrównoważony łańcuch żywnościowy (2), zrównoważony rozwój rolnictwa (3), alternatywne źródła energii (4), zrównoważony przemysł (5), sektor budowlany (6), zrównoważone środki transportu (7), ograniczenie zanieczyszczeń (8). Jednocześnie Komisja Europejska złożyła wniosek o wydanie rozporządzenia dotyczącego klimatu przez Parlament Europejski tak, aby cel neutralności klimatycznej do 2050 roku stał się też obowiązkiem prawnym obecnym w przestrzeni legislacyjnej UE. Na dzień 1 lipca 2020 roku wniosek znajduje się na etapie pierwszego czytania w Radzie UE<sup>13</sup>.

Powyżej przedstawione obszary mają doczekać się szczegółowych rozwinięć w odrębnych publikacjach. Z dniem 8 lipca 2020 roku KE opublikowała najnowszy element – strategię na rzecz integracji systemu energetycznego. Dołączyła ona do szeregu wcześniej opublikowanych dokumentów: strategii na rzecz bioróżnorodności 2030, strategii „od pola do stołu” (dot. gospodarki żywnościowej), strategii przemysłowej oraz planu inwestycyjnego na rzecz EZŁ i mechanizmu sprawiedliwej transformacji. Pozostałe obszary, w tym transport, wciąż oczekują na szczegółowe strategie<sup>14</sup>.

ŹRÓDŁA EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W UE.



**Kluczowym obszarem działania jest sektor energii – jak wskazuje KE aż 82,95% emisji gazów cieplarnianych w UE pochodzi z produkcji i wykorzystywania energii, z czego transport generuje 24,03% emisji<sup>15</sup>.** W zakresie zużycia energii istotną sferą jest jej wykorzystanie przez budynki, co stanowi 40% całego poboru. Komisja zaznacza też, że wyzwaniem jest niskie użycie materiałów pochodzących z recyklingu przez europejski przemysł, oceniane na ok. 12%<sup>16</sup>.

Cele ustanawiane w poszczególnych obszarach odpowiadają swoimi ambicjami głównej wyznaczonej trasie – neutralności klimatycznej do 2050 r. Większość wskaźników zostało podzielonych na dwa etapy: do 2030 r. oraz do 2050 r.

Przykładowo w zakresie żywności do 2030 r. UE zapewnia o: zmniejszeniu strat w składnikach

13 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/HIS/?uri=CELEX:52020PC0080> [dostęp: 27.07.2020]

14 [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en) [dostęp: 27.07.2020]

15 Dane za 2018 r. za: [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?lang=en&dataset=env\\_air\\_gge](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?lang=en&dataset=env_air_gge) [dostęp: 27.07.2020]  
Transport liczony jako spalanie paliw w transporcie.

16 [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs\\_19\\_6714](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs_19_6714) [dostęp: 27.07.2020]

odżywczych o 50%, zmniejszeniu użycia nawozów o 20%, redukcji sprzedaży środków przeciwdrobnoustrojowych dla zwierząt hodowlanych i stosowanych w akwakulturze o 50% oraz osiągnięciu przez 25% wszystkich gruntów rolnych statusu rolnictwa ekologicznego<sup>17</sup>.

W zakresie bioróżnorodności Komisja zakłada dalekosiężne cele w postaci ustanowienia obszarów chronionych na co najmniej 30% terytorium lądowego Europy oraz 30% terytoriów morskich. Dodatkowo odblokowane ma być ok. 20 mld euro rocznie na cele wzmacniania i przywrócenia środowiska naturalnego m.in.: zatrzymanie zmniejszania się liczby zapylaczy, przywrócenie co najmniej 25 tys. km dróg wodnych do stanu wolno-płynącego, zmniejszenie użycia pestycydów o 50% do 2030 oraz zasadzenie 3 mld drzew do 2030 roku<sup>18</sup>.

**Interwencja w sektorze transportu ma obecnie wyznaczony główny cel na 2050 rok – redukcję 90% emisji gazów cieplarnianych.** Dodatkowo do 2025 r. zaznacza się potrzebę ok. 1 mln publicznych stacji ładowania i tankowania bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów. Szczegółowa strategia w tym sektorze zapowiedziana została na IV kwartał 2020 r.

EZŁ wraz z dodatkowymi strategiami oraz mechanizmami instrumentów finansowych stanowi przełomowy krok podjęty na poziomie Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska i klimatu. Pełny zestaw dokumentów będzie wyznaczał lwią część polityki wewnętrznej Unii przez najbliższe 30 lat, a EZŁ stanie się jednym z fundamentalnych strategii zjednoczonej Europy.

---

17      Komunikat KE: Strategia „od pola do stołu” na rzecz sprawiedliwego, zdrowego i przyjaznego dla środowiska systemu żywnościowego. COM(2020) 381 final, 20.05.2020 r.

18      KOMUNIKAT KE: Unijna strategia na rzecz bioróżnorodności 2030. Przywrócenie przyrody do naszego życia. COM(2020) 380 final, Bruksela, dnia 20.5.2020 r.



# Transport węgla Europejskiego Zielonego Ładu

„Komisja Europejska stawia na rozwój kolei,  
gdyż jest to obecnie najbardziej ekologiczny  
środek transportu.”

Komisja Europejska wprowadza nowy cel klimatyczny dla sektora transportu, który jest odpowiedzialny za ¼ emisji gazów cieplarnianych w Unii – **ograniczenie emisji o 90% do 2050 r.** Nowym wytycznym podlegać mają wszystkie rodzaje transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy i wodny. Czysty transport ma być tańszy i szerzej dostępny niż bardziej emisyjne zamienniki. W celu uszczegółowienia nowej drogi dla transportu Komisja przyjmie w 2020 r. strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, w której dodatkowo zostanie podjęty problem wszystkich źródeł emisji.

Jedną z głównych metod osiągnięcia wyznaczonego celu ma być **silne wsparcie transportu multimodalnego**. Śródlądowy transport towarów jest obsługiwany obecnie w 75% przez transport drogowy, w tym kontekście KE wskazuje na konieczność znacznego zwiększenia udziału kolei i śródlądowych dróg wodnych – do 2021 r. zostaną na ten cel zaproponowane odpowiednie środki. Dodatkowo KE rozważy zmianę dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego tak, aby bardziej wspierała transport multimodalny. Zautomatyzowana i oparta na sieci multimodalna mobilność to przyszłość transportu, również tego miejskiego. Inteligentne systemy zarządzania ruchem oraz rozwiązania typu „mobilność jako usługa” mają zmniejszyć zatory komunikacyjne i zanieczyszczenia środowiska.

**Komisja Europejska stawia na rozwój kolei, gdyż jest to obecnie najbardziej ekologiczny środek transportu.** Kolejowy transport pasażerski emituje średnio 3 razy mniej CO<sub>2</sub> niż transport drogowy oraz ponad 8 razy mniej niż transport lotniczy<sup>19</sup>. Na przykładzie PKP Intercity, które w 2019 roku wykonało pracę przewozową w wysokości 11,6 mld pasażerokilometrów, można wykazać, że wiązało się to z emisją 326 tys. ton CO<sub>2</sub> - jednocześnie ta sama praca wykonana przez transport drogowy wiązałaby się z emisją 1,1 mln ton CO<sub>2</sub>. Oznacza to, że emisja dwutlenku węgla na kolei stanowi jedynie 27% emisji transportu drogowego. Podobne statystyki zaobserwować można w przypadku transportu towarów, gdzie kolej powoduje średnio 9 razy mniej emisji CO<sub>2</sub> niż transport drogowy oraz 3 razy mniej niż wodny transport śródlądowy<sup>20</sup>. W 2018 roku PKP Cargo wykonało pracę przewozową o wartości 62 mld brutto tonokilometrów, co skutkowało emisją ok. 1 mln ton CO<sub>2</sub>. Jednocześnie ta sama praca przewozowa wykonana przez transport drogowy kosztowałaby środowisko 8,8 mln ton CO<sub>2</sub>. Oznacza to „zaoszczędzenie” ponad 7,8 mln ton CO<sub>2</sub> jakie nie zostały wyemitowane do atmosfery dzięki transportowi kolejowemu.

Minimalny udział kolei w ogólnych emisjach gazów cieplarnianych potwierdzają dane przytaczane przez Komisję Europejską w ramach EZŁ – według stanu na 2017 r. kolej odpowiada jedynie za 0,5% emisji gazów i jest to najmniejsza wartość ze wszystkich gałęzi transportu. Największy udział odnotowuje transport drogowy z wynikiem 71,7% oraz lotnictwo cywilne i transport wodny każde po ponad 13%<sup>21</sup>.

19 Transport pasażerski kolejowy emituje średnio 28 gCO<sub>2</sub> na pasażerokilometr, transport drogowy 102 gCO<sub>2</sub>, a lotniczy 244 gCO<sub>2</sub>, za: CER Fact Sheet, Put Europe „on track” to achieve climate-neutral transport. CER, październik 2018 r.

20 Towarowy transport kolejowy emituje średnio 16 gCO<sub>2</sub> na tonokilometr, transport drogowy 140 gCO<sub>2</sub>, a śródlądowy wodny 51 gCO<sub>2</sub>, za: CER Fact Sheet, Put Europe „on track” to achieve climate-neutral transport. CER, październik 2018 r.

21 [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/fs\\_19\\_6726](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/fs_19_6726) [dostęp: 27.07.2020]

Transport drogowy, będący według powyższych danych najbardziej emisyjnym, czeka szereg dodatkowych obostrzeń – cały rynek pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi zostanie objęty bardziej rygorystycznymi normami emisji zanieczyszczeń powietrza. Dodatkowo Komisja planuje uszczelnić i zwiększyć skuteczność systemu opłat drogowych w UE oraz podtrzymuje swoje propozycje w zakresie dyrektywy ds. eurowiniety. Do czerwca 2021 r. pojawi się też propozycja przeglądu przepisów dotyczących norm emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i dostawczych. Jednocześnie sektor transportu drogowego może zostać włączony do systemu europejskiego handlu uprawnieniami do emisji CO<sub>2</sub>.

Powyższe kroki są wyrazem przyjęcia **zasady odzwierciedlania szkodliwości transportu w jego cenie**. Dopłaty do paliw kopalnych mają zostać zlikwidowane, ulgi podatkowe obejmujące paliwa lotnicze i żeglugowe zrewidowane, a system handlu uprawnieniami do emisji rozszerzony też na sektor gospodarki morskiej. W tym zakresie linie lotnicze również odczują zmiany w postaci ograniczenia udzielanych im bezpłatnych uprawnień. Paliwa kopalne nie tylko utracą dopłaty, ale ustąpią także **produkcji i wprowadzaniu alternatywnych, zrównoważonych paliw transportowych**. Komisja będzie wspierać powstawanie publicznych stacji ładowania i tankowania - przewiduje się, że do 2025 r. potrzebne będzie około 1 mln publicznych stacji ładowania i tankowania do obsługi 13 mln bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów spodziewanych na drogach europejskich. Produkcja i wykorzystanie paliw alternatywnych zostaną również wsparte odpowiednimi rozwiązaniami i zmianami legislacyjnymi – głównym obszarem skupienia jest rewizja dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz rozporządzenia TEN-T.

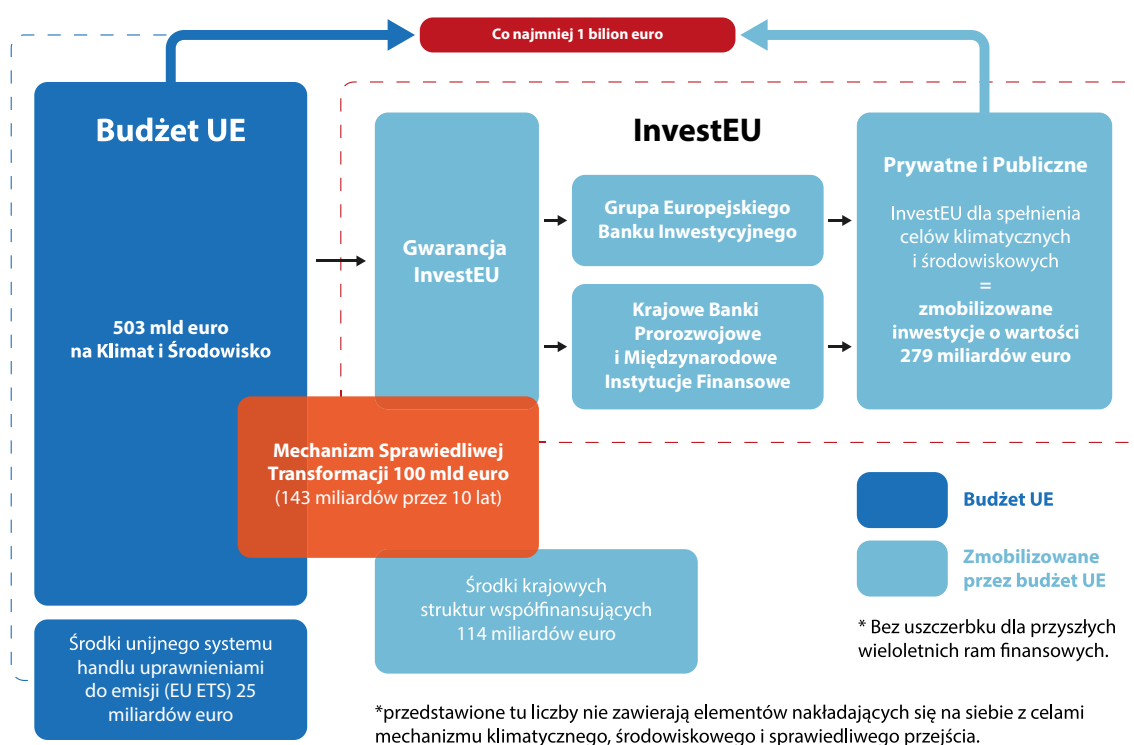
Transport szynowy jako jedyny nie jest bezpośrednio objęty różnego rodzaju ograniczeniami czy dodatkowymi obostrzeniami. Co więcej, planuje się przeznaczenie dodatkowych środków na jego rozwój idących w parze z usprawnieniami legislacyjnymi. Komisja Europejska bezsprzecznie stawia kolej oraz rozwój paliw alternatywnych na absolutnie kluczowej pozycji – sektory te będą wyznaczały kierunek rozwoju transportu w Europie przez najbliższe 30 lat.

# Mechanizmy finansowe umożliwiające transformację klimatyczną

„ Celem Mechanizmu Sprawiedliwej Transformacji będzie wsparcie finansowe regionów, które w największym stopniu odczują skutki dostosowania się do założeń Europejskiego Zielonego Ładu. „

Realizacji założeń unijnego planu Europejskiego Zielonego Ładu ma służyć plan inwestycyjny na rzecz zrównoważonej Europy (dalej jako „plan inwestycyjny”), który został ogłoszony na początku 2020 roku. Plan ten zapewni środki pieniężne na sfinansowanie inwestycji pozwalających osiągnąć neutralność emisyjną państw członkowskich Unii Europejskiej do 2050 roku. **Łączna wartość inwestycji zmobilizowanych przez instrumenty unijne ma wynieść co najmniej 1 bln euro**<sup>22</sup>. Plan inwestycyjny zakłada również stworzenie mechanizmów zachęcania inwestorów publicznych i prywatnych do realizacji projektów służących przejściu gospodarki na gospodarkę niskoemisyjną, a także wsparcie techniczne ze strony Komisji Europejskiej<sup>23</sup>.

## ŹRÓDŁA FINANSOWANIA PLANU INWESTYCYJNEGO NA RZECZ EZŁ



Środki finansowe mają pochodzić z budżetu unijnego, ze środków publicznych państw członkowskich Unii Europejskiej, a także ze środków prywatnych. Niemal połowę z nich stanowić będzie część budżetu Unii Europejskiej przeznaczona na finansowanie klimatu i ochrony środowiska. Środki w kwocie niemal 114 mld euro mają zapewnić państwa

22 [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/pl/newsroom/news/2020/01/14-01-2020-financing-the-green-transition-the-european-green-deal-investment-plan-and-just-transition-mechanism](https://ec.europa.eu/regional_policy/pl/newsroom/news/2020/01/14-01-2020-financing-the-green-transition-the-european-green-deal-investment-plan-and-just-transition-mechanism) [dostęp: 27.07.2020]

23 [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/pl/newsroom/news/2020/01/14-01-2020-financing-the-green-transition-the-european-green-deal-investment-plan-and-just-transition-mechanism](https://ec.europa.eu/regional_policy/pl/newsroom/news/2020/01/14-01-2020-financing-the-green-transition-the-european-green-deal-investment-plan-and-just-transition-mechanism) [dostęp: 27.07.2020]



członkowskie realizujące projekty służące ochronie środowiska wspierane ze środków unijnych.<sup>24</sup> Znaczna część finansowania planu inwestycyjnego będzie realizowana w ramach **Mechanizmu Sprawiedliwej Transformacji**. Mechanizm ten będzie oparty na następujących źródłach pozyskiwania środków finansowych tj.: Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, specjalnym systemie sprawiedliwej transformacji w ramach InvestEU oraz instrumencie pożyczkowym Europejskiego Banku Inwestycyjnego dla sektora publicznego gwarantowanym przez budżet UE.

W ciągu 7 lat co najmniej 100 mld euro zapewni Mechanizm Sprawiedliwej Transformacji, zaś w perspektywie 10 lat łączna wysokość wsparcia wzrośnie do łącznej kwoty 143 mld euro. 279 mld euro będzie zmobilizowane przez program InvestEU<sup>25,26</sup>, zaś instrument pożyczkowy Europejskiego Banku Inwestycyjnego dla sektora publicznego gwarantowany przez budżet UE pozwoli uruchomić środki w wysokości 25-30 mld euro<sup>27</sup>. W pozostałym zakresie środki będą pochodzić także z dochodów pochodzących z zysków ze sprzedaży uprawnień do emisji CO<sub>2</sub><sup>28</sup>.

Celem Mechanizmu Sprawiedliwej Transformacji będzie wsparcie finansowe regionów, które w największym stopniu odczują skutki dostosowania się do założeń Europejskiego Zielonego Ładu.<sup>29</sup> Mechanizm ten ma pomóc regionom w zapewnieniu środków finansowych pozwalających na wprowadzenie zmian strukturalnych w wielu obszarach gospodarki i złagodzeniu ich skutków.<sup>30</sup> Pomoc ma być przeznaczona dla wszystkich państw, a nie tylko dla tych mniej zamożnych czy opierających swoją gospodarkę na węglu.<sup>31</sup> **Wysokość wsparcia udzielanego państwu ma zależeć od skali emisji gazów cieplarnianych, a także od liczebności zatrudnienia w sektorze wydobywania węgla**<sup>32</sup>.

Ponadto plan inwestycyjny ma zapewnić organom władz publicznych wsparcie merytoryczne i organizacyjne ze strony Komisji Europejskiej w konstruowaniu i realizacji projektów służących uzyskaniu neutralności klimatycznej w państwach członkowskich Unii Europejskiej<sup>33</sup>.

- 
- 24 <https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosci/KE-PE-neutralnosc-plan-inwestycyjny-Zielony-Lad-8091.html> [dostęp: 27.07.2020]
- 25 <https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosci/KE-PE-neutralnosc-plan-inwestycyjny-Zielony-Lad-8091.html> [dostęp: 27.07.2020]
- 26 [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_20\\_24](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_24) [dostęp: 27.07.2020]
- 27 [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_20\\_24](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_24) [dostęp: 27.07.2020]
- 28 <https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosci/KE-PE-neutralnosc-plan-inwestycyjny-Zielony-Lad-8091.html> ; [dostęp: 27.07.2020]
- 29 <https://europarlament.pap.pl/europejski-zielony-lad-coraz-wiecej-konkretow> [dostęp: 27.07.2020]
- 30 <https://europarlament.pap.pl/europejski-zielony-lad-coraz-wiecej-konkretow>; [dostęp: 27.07.2020]
- 31 <https://www.cire.pl/item,192106,1,0,0,0,0,0,ke-przyjela-propozycje-mechanizmu-sprawiedliwej-transformacji-.html> [dostęp: 27.07.2020]
- 32 <https://www.cire.pl/item,192106,1,0,0,0,0,0,ke-przyjela-propozycje-mechanizmu-sprawiedliwej-transformacji-.html> [dostęp: 27.07.2020]
- 33 [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/pl/newsroom/news/2020/01/14-01-2020-financing-the-green-transition-the-european-green-deal-investment-plan-and-just-transition-mechanism](https://ec.europa.eu/regional_policy/pl/newsroom/news/2020/01/14-01-2020-financing-the-green-transition-the-european-green-deal-investment-plan-and-just-transition-mechanism) [dostęp: 27.07.2020]

# Charakterystyka polskiego transportu



„ Dominacja sektora drogowego w transporcie ładunków przejawia się również na rynku rodzimym, gdzie ten rodzaj transportu w 2018 roku odpowiadał za 80,9% pracy przewozowej(...) „

Podstawowymi dokumentami określającymi stan i perspektywy rozwoju transportu w Polsce są Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r. (dalej: SOR)<sup>34</sup> oraz Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (dalej: SRT2030)<sup>35</sup>. SRT2030 jest szczegółowym dokumentem, który ma za zadanie nakreślenie kierunków rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w SOR.

**Geograficzne położenie Polski jest jednym z jej głównych atutów pod względem transportowym.** Krzyżowanie się korytarzy tranzytowych północy i południa oraz wschodu i zachodu (w tym tras Azja-Europa) na naszym terytorium to ogromne wyzwanie zapewniania odpowiedniego standardu infrastruktury, ale jednocześnie szansa na rozwój polskich przedsiębiorców na wewnętrznym i zagranicznych rynkach. Jak wskazują dane Eurostatu za 2018 r. Polska została minimalnie wyprzedzona po raz pierwszy od lat przez Niemcy w kategorii drogowego transportu towarów – nasz kraj od lat posiada dominującą pozycję na rynku europejskim. W 2018 r. odpowiadał za 16,4% całkowitego transportu drogowego towarów, Niemcy zaś za 16,5%, natomiast trzecia na podium Wielka Brytania może się pochwalić wynikiem jedynie 8,3%<sup>36</sup>.

Dominacja sektora drogowego w transporcie ładunków przejawia się również na rynku rodzimym, gdzie ten rodzaj transportu w 2018 roku odpowiadał za 80,9% pracy przewozowej, na drugim miejscu plasowała się kolej z wynikiem na poziomie 12,7%. Wskazuje się, że udział transportu drogowego w tym zakresie stale rośnie, dla porównania w 2010 r. wynosił 69,5%<sup>37,38</sup>.

**W 2017 roku sektor transportu w Polsce wyemitował 63 MtCO<sub>2</sub>, co stanowiło 15% wszystkich emisji naszego kraju.** W tej liczbie największy udział miał transport drogowy, który obejmował 98% emisji. W ramach sektora drogowego aż 53% emisji pochodziło z samochodów osobowych, przy jednoczesnym udziale 35% samochodów ciężarowych i 10% udziału samochodów dostawczych<sup>39</sup>.

---

34 Przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r.

35 Przyjęta przez Radę Ministrów 24 września 2019 r.

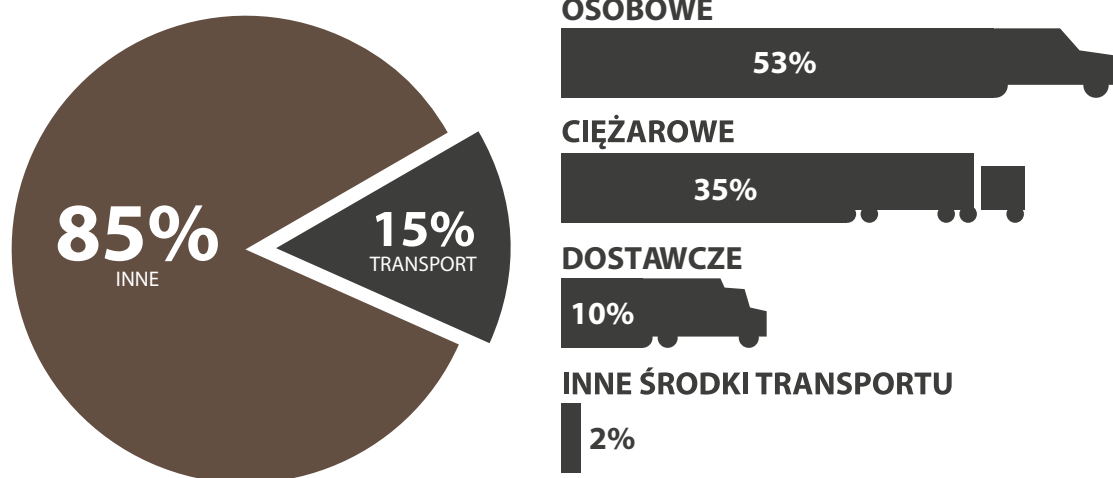
36 [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road\\_freight\\_transport\\_statistics&oldid=365205#High\\_performance\\_by\\_Polish\\_third\\_party\\_hauliers](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics&oldid=365205#High_performance_by_Polish_third_party_hauliers) [dostęp: 27.07.2020]

37 Transport – wyniki działalności w 2018 r., GUS, Warszawa, Szczecin 2019, str. 16-17

38 Przewozy ładunków i pasażerów w 2018 roku, GUS, 14.06.2019 r.

39 KOBiZE, Krajowy Raport Inwentaryzacyjny 2019, Inwentaryzacja gazów cieplarnianych w Polsce 1988-2017, Warszawa 2019 r.

## EMISJA CO2 W POLSCE



## Drogi

Zgodnie ze stanem na koniec 2018 r. Polska posiada 424,6 tys. km wszystkich dróg, z czego 303,9 tys. km to drogi o nawierzchni twardej, a 120,6 tys. km o nawierzchni gruntowej<sup>40</sup>. W zakresie dróg szybkiego ruchu, zgodnie ze stanem na koniec 2019 roku, kierowcy mają do dyspozycji 4 146,4 km dróg tego typu, w tym 1 696,2 km autostrad i 2 450,3 km dróg ekspresowych<sup>41</sup>, z całości ponad 19,3 tys. km sieci dróg krajowych.<sup>42</sup> 13 z 18 miast wojewódzkich posiada połączenia o standardzie nie niższym niż droga ekspresowa z innym miastem wojewódzkim. Wskazuje się jednocześnie, że wyraźnie słabiej skomunikowane drogowo są północno-wschodnie i wschodnie części kraju, jak również Pomorze Środkowe. Utrudnia to sprawne połączenia tranzytowe w relacjach północ-południe, a także w kierunku granicy wschodniej.

## Kolej

Zgodnie ze stanem na koniec 2018 roku długość sieci kolejowej ogółem wynosiła 19,2 tys. km (z czego 11,4 tys. km to linie o znaczeniu państwowym). W ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych linie zelektryfikowane stanowiły 61,8%. Na sieci kolejowej w 2018 r. znajdowały się 1 338 stacje kolejowe, w tym 398 węzłowych oraz 635 czynnych dworców kolejowych<sup>43</sup>.

40 Transport – wyniki działalności w 2018 r., GUS, Warszawa, Szczecin 2019. Str. 72

41 <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/36236/Podsumowanie-rekordowego-2019-roku-Najwazniejsze-liczby-i-nie-tylko> [dostęp: 27.07.2020]

42 <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/6610/dane-statystyczne> [dostęp: 24.07.2020]

43 Transport – wyniki działalności w 2018 r., GUS, Warszawa, Szczecin 2019, str. 17

**Z tak rozbudowaną siecią linii kolejowych Polska plasuje się na 3 miejscu w Europie, ustępując jedynie Francji i Niemcom<sup>44</sup>.** Jednocześnie wskazać należy na trwający od początku lat 90-tych proces regularnej likwidacji linii kolejowych, który do 2015 roku doprowadził do zamknięcia i likwidacji ponad 5 tys. km linii. Łącznie w wyniku likwidacji sieci kolejowej po 1946 r. obsługę kolejową utraciło 107 miast i 245 gmin<sup>45</sup>.

W 2018 roku transportem kolejowym przewieziono ogółem 250,3 mln ton ładunków, jednak w 2019 r. wskaźnik ten spadł do poziomu 236 mln ton<sup>46</sup>. W zakresie kolejowego transportu pasażerów w 2018 r. kolej przewiozła 310,3 mln osób, natomiast w 2019 r. wskaźnik ten wzrósł znacznie do poziomu 335,9 mln pasażerów<sup>47</sup>.

## Lotnictwo, żegluga morska i śródlądowa

Ogólna liczba samolotów wykorzystywanych w kraju w lotnictwie cywilnym w 2018 r. wynosiła 1 325 sztuk. Regularna komunikacja lotnicza prowadzona była na 218 trasach (20 krajowych i 198 zagranicznych) przez polskich przewoźników, z regularnymi połączeniami utrzymywanymi z 43 krajami. W tym samym roku przewieziono 13,9 mln pasażerów. Przewozy ładunków transportem lotniczym przez polskich przewoźników w 2018 r. wyniosły 63,4 tys. ton, tj. o 20,3% więcej niż w 2017 r. W porównaniu z 2017 r. wzrósł również ruch samolotów w portach lotniczych – o równe 17%, a liczba lotów samolotów polskich zwiększyła się o 32,2%<sup>48</sup>.

Wskazuje się, że transport lotniczy w Polsce jak i na świecie będzie stale zwiększał swoje natężenie, a głównym wyzwaniem na tym polu jest rychłe osiągnięcie maksimum przepustowości przez Lotnisko Chopina w Warszawie. Zapobiec temu ma budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego, który wraz z dogęszczeniem linii kolejowych (szprych) będzie stanowił centralny hub przesiadkowo-transportowy tej części Europy, wykorzystując korzystne położenie geograficzne Polski.

W 2018 r. łączna długość żeglownych śródlądowych dróg wodnych wynosiła 3 653 km, z czego 91% było eksploatowanych<sup>49</sup>. W 2018 roku przewieziono 5,1 mln ton ładunków, przy wykonanej pracy przewozowej wynoszącej 782,4 mln tonokilometrów. W porównaniu z 2017 r. oba te wskaźniki uległy pomniejszeniu o odpowiednio 11,6% i 10,8%. Jednak wyniki tego rodzaju transportu w kategorii transportu pasażerów były już dodatnie – liczba pasażerów wyniosła 1,4 mln i była większa o 10,6% niż w 2017 r. Wykonana praca przewozowa w porównaniu z 2017 r. wzrosła o 3,3%<sup>50</sup>.

44 Statistical Pocketbook 2019. EU Transport in figures. © European Union, 2019.

45 Strategia na Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, str. 19-20.

46 <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-to/15773,Dane-podstawowe.html> [dostęp: 27.07.2020]

47 <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-pa/15772,Dane-podstawowe.html> [dostęp: 27.07.2020]

48 Transport – wyniki działalności w 2018 r., GUS, Warszawa, Szczecin 2019, str. 27-28

49 Transport – wyniki działalności w 2018 r., GUS, Warszawa, Szczecin 2019, str. 157

50 Transport – wyniki działalności w 2018 r., GUS, Warszawa, Szczecin 2019, str. 29-30

Do polskich portów morskich w 2018 r. zawinęło 21,8 tys. statków o łącznej pojemności netto 111,0 mln ton. Natomiast obroty ładunkowe w tychże portach wyniosły ok. 92 mln ton – wzrost w porównaniu z 2017 r. wyniósł aż 17,6%. Najbardziej ruchliwymi portami są Świnoujście, Gdańsk, Gdynia oraz Szczecin<sup>51</sup>.

## Transport intermodalny

W 2018 r. w Polsce aktywnych było 35 terminali intermodalnych, z czego 6 stanowiły terminale morskie, a 29 terminale lądowe. Łączna roczna zdolność przeładunkowa terminali transportu intermodalnego wyniosła 9,1 mln TEU. W 2018 r. w terminalach intermodalnych przeładowano łącznie 67,3 mln ton ładunków skonteneryzowanych. Wskazuje się, że w 2018 r. nastąpił 10,6% wzrost przeładunków w terminalach w porównaniu z 2017 r.<sup>52</sup>

Udział przewozów intermodalnych w całym rynku kolejowym w 2019 r. mierzony masą przewiezionych ładunków osiągnął poziom 8,25%. Był wyższy o 1,45 punktu procentowego niż w 2018 r.<sup>53,54</sup> Sama praca przewozowa w przewozach intermodalnych w 2018 roku wyniosła 6,1 mld tonokilometrów, a w 2019 roku wzrosła już niemal o 1 mld do poziomu 7,06 mld tonokilometrów<sup>55</sup>. **Patrząc na dane z ostatnich 10 lat zauważyć można stały wzrost kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce.** Trend jest również widoczny w liczbie funkcjonujących przewoźników na rynku – w 2018 r. było ich 20 (liczba utrzymała się w 2019 r.)<sup>56</sup>. Dla porównania w 2017 r. było 18, a w 2016 r. funkcjonowało zaledwie 13 spółek.<sup>57</sup> Kluczową rolę ponownie odgrywa korzystne położenie geograficzne naszego kraju, gdzie największe okno rozwojowe stanowią porty morskie w Gdańsku i Gdyni, szczególnie w obsłudze tranzytu północ-południe, dla towarów z Czech i Słowacji i dalej południa Europy. Wciąż dla rozwoju tego rodzaju transportu w Polsce niezbędne są dalsze inwestycje infrastrukturalne w celu zwiększenia prędkości transportu towarów na liniach kolejowych oraz umożliwienia kursowania składów o długości 750 metrów.

51 Transport – wyniki działalności w 2018 r., GUS, Warszawa, Szczecin 2019, str. 176

52 Transport intermodalny w Polsce w 2018 r, GUS, 19.08.2019 r.

53 Rok 2018 w przewozach intermodalnych. Podsumowanie Prezesa UTK, Warszawa 2019, str. 6

54 <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-to/16069,Przewozy-intermodalne-w-2020-r.html> [dostęp: 27.07.2020]

55 <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-to/16069,Przewozy-intermodalne-w-2020-r.html> [dostęp: 27.07.2020]

56 <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-to/16069,Przewozy-intermodalne-w-2020-r.html> [dostęp: 27.07.2020]

57 Rok 2018 w przewozach intermodalnych. Podsumowanie Prezesa UTK, Warszawa 2019, str. 11

# Adaptacja Europejskiego Zielonego Ładu do realiów polskiego transportu

(...) polska kolej wykorzystuje powszechnie  
środki z unijnych funduszy strukturalnych,  
przewidzianych w trwającej perspektywie  
budżetowej na lata 2014-2020.

Transport odpowiada obecnie za jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych na terenie Unii Europejskiej. Dlatego zmiana rynku transportowego państw członkowskich stała się jednym z założeń realizacji Europejskiego Zielonego Ładu. Aktualnie opracowywana jest strategia o zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Jej główny cel stanowi redukcja emisji gazów cieplarnianych o 90% w unijnym sektorze transportu do 2050 roku. Realizację tego zadania umożliwi zmiana struktury europejskiego rynku transportowego, przewidująca wykorzystanie niskoemisyjnych środków transportu. Kluczową rolę w przekształceniu odgrywać ma kolej, której udział w emisji gazów cieplarnianych wynosi aktualnie 0,5%<sup>58</sup>.

Transport kolejowy na terenie Unii Europejskiej jest bardzo zróżnicowany. Jego stan jest w wielu przypadkach uzależniony od kondycji gospodarczej danego państwa członkowskiego. W celu zminimalizowania dysproporcji kluczową rolę w realizacji transportowych założeń Europejskiego Zielonego Ładu odegrają unijne fundusze strukturalne. Środki finansowe przewidziane w ramach programów pozwolą zniwelować dysproporcje w rozwoju kolei pomiędzy poszczególnymi Państwami Członkowskim. Wspominała o tym na przełomie lutego i marca unijna komisarz ds. transportu Adina-Ioana Vălean<sup>59</sup>. Aktualnie negocjacje dotyczące zwiększonych środków na inwestycje związane z koleją trwają w Brukseli i stanowią część prac nad nowym budżetem Unii Europejskiej na lata 2021 – 2027.

**Główne wsparcie dla Państw Członkowskich ze słabiej rozwiniętym sektorem kolejowym ma pochodzić z programu Connecting Europe Facility (pol. Łącząc Europę).** CEF to instrument finansowy, który zastąpił dotychczasowy Fundusz TEN-T. Wspiera rozwój trzech obszarów – sieci transportowej, energetycznej oraz telekomunikacyjnej. W celu lepszej koordynacji działań w zakresie infrastruktury zostały wytyczone korytarze transportowe TEN-T. Przez teren Polski przebiegają 2 z 9 korytarzy: Morze Północne – Morze Bałtyckie oraz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie<sup>60</sup>. Z tego powodu inwestycje w ramach środków pozyskanych z CEF prowadzone są w obrębie wspomnianych szlaków. **Największym beneficjentem w tej dziedzinie jest kolej, która z instrumentu „Łącząc Europę” otrzymała ponad 3,5 mld euro**<sup>61</sup>. Zdecydowana większość tej kwoty trafiła do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Spółka będącą największym zarządcą infrastruktury kolejowej na terenie naszego kraju realizuje projekty modernizacyjne kluczowych linii kolejowych. Należą do nich m.in.:

- modernizacja linii kolejowej E20 Warszawa – Poznań, na odcinku Sochaczew – Swarzędz (dofinansowanie: 347 816 102 euro)<sup>62</sup>,
- przebudowa linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów do ruchu aglomeracyjnego (dofinansowanie: 194 914 089 euro)<sup>63</sup>.

58 [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/fs\\_19\\_6726](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/fs_19_6726) [dostęp: 27.07.2020]

59 <https://www.forum-ekonomiczne.pl/rozwój-kolei-a-zielony-lad/> [dostęp: 24.07.2020]

60 <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/zasady-dzialania-funduszy/program-laczac-europe/informacje-o-cef/> [dostęp: 24.07.2020]

61 <https://www.pois.gov.pl/strony/wiadomosci/pieniadze-unijne-na-kolej-inwestowane-sa-sprawniej/> [dostęp: 27.07.2020]

62 <http://poznan-warszawa.pl/o-inwestycji/> [dostęp: 27.07.2020]

63 <http://krakow-rudzice.pl/o-inwestycji/wartosc-projektu/> [dostęp: 27.07.2020]



Wsparcie dla założeń Europejskiego Zielonego Ładu stanowią również aktualne działania podejmowane przez Komisję Europejską w ramach trwającego budżetu na lata 2014-2020. Jako przykład warto przytoczyć środki na tzw. zielone projekty, które zostały przyznane w marcu br. siedmiu państwom członkowskim. Z 1,4 miliarda euro rozdysponowanych w ramach Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego na inwestycje związane z transportem niskoemisyjnym skorzystają Czechy, Chorwacja, Hiszpania, Polska, Portugalia, Rumunia i Węgry. Nasz kraj otrzyma w ramach świadczeń pieniądze, które zostaną przeznaczone m.in. na transport miejski i kolejowy. Unijne fundusze pozwolą na rozbudowę sieci tramwajowej w Olsztynie (85 milionów euro) oraz jej modernizację w Bydgoszczy (38 milionów euro). Wsparcie w wysokości 76 milionów euro otrzyma natomiast kolej. Wspomniane środki umożliwią modernizację infrastruktury kolejowej w województwie śląskim. Przebudowanych zostanie 52 kilometry linii kolejowych, które umożliwią szybszy i bardziej przyjazny dla środowiska transport osób i towarów<sup>64</sup>.

**Warto podkreślić, że polska kolej wykorzystuje powszechnie środki z unijnych funduszy strukturalnych, przewidzianych w trwającej perspektywie budżetowej na lata 2014-2020.** Pozyskane dofinansowanie w znaczący sposób przekłada się na wzrost popularności kolei w Polsce, zarówno w kontekście transportu pasażerskiego jak i towarowego. Dzięki wsparciu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 PKP S.A. realizuje największy program modernizacji dworców kolejowych. Program Inwestycji Dworcowych został dofinansowany kwotą ponad 725 milionów zł na budowę 114 obiektów w 11 województwach (całość Programu obejmuje 189 inwestycji za ponad 1,6 mld zł)<sup>65</sup>. Ponadto spółka korzysta ze środków na modernizacje i przebudowy obiektów dworcowych w ramach unijnych programów regionalnych dla Dolnego Śląska i Polski Wschodniej.

Dofinansowanie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w wysokości ponad 653 mln zł na zakup i przebudowę taboru oraz modernizację infrastruktury otrzymał również największy w Polsce pasażerski przewoźnik dalekobieżny – PKP Intercity. W ramach dwóch projektów „Kolej na dobre połączenia – unowocześnienie wagonów i lokomotyw dla PKP Intercity S.A” oraz „Przyspieszamy komfortowo – unowocześnienie wagonów i zakup lokomotyw dla PKP Intercity S.A.” spółka zmodernizuje lub zakupi 335 wagonów oraz 53 lokomotywy, a także przebuduje stacje postojowe<sup>66</sup>. Pierwsze efekty są już widoczne w postaci pojazdów (lokomotywy Griffin oraz wagony modernizowane przez fabryki PESA oraz FPS), które wyjechały na tory i obsługują regularne połączenia. Projekty stanowią ważny element szerokiego programu inwestycyjnego „PKP Intercity – Kolej Dużych Inwestycji” o łącznej wartości ponad 7 mld zł.

Modernizacja linii kolejowych, peronów i przystanków to główny cel Krajowego Programu Kolejowego realizowanego przez wspomniane wcześniej PKP PLK S.A. **Budżet Programu zabezpiecza środki w wysokości blisko 76 mld zł.** Ponad 40 mld zł z tej kwoty

64 [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/ip\\_20\\_462](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/ip_20_462) [dostęp: 27.07.2020]

65 <https://www.pkp.pl/pl/serwis-korporacyjny/projekty-ue/program-operacyjny-infrastruktura-i-srodowisko-2014-2020> [dostęp: 27.07.2020]

66 <https://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/o-firmie/ue-dla-pkp-ic/trwajace-inwestycje.html> [dostęp: 27.07.2020]

pokryją pieniądze pochodzące z funduszy Unii Europejskiej (wliczając opisywany wcześniej CEF)<sup>67</sup>. Ze środków unijnych skorzysta także kolej towarowa w Polsce. Dofinansowanie na trzy projekty taborowo-infrastrukturalne w wysokości prawie 289 mln zł otrzymał największy krajowy i trzeci wśród krajów członkowskich kolejowy przewoźnik towarowy – PKP Cargo. Dzięki pieniądзом pochodzącym z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko spółka zakupiła nowoczesne platformy wagonowe do przewozów intermodalnych. Wkrótce park taborowy przewoźnika powiększy się o kolejne lokomotywy wielosystemowe. Środki unijne umożliwią również modernizację i rozbudowę Terminala Intermodalnego w Małaszewiczach<sup>68</sup>.

W latach 2014-2020 łącznie Unia Europejska przeznaczyła na modernizację kolei w Polsce ponad 10 mld euro. Na tę kwotę składają się środki w ramach instrumentu Łącząc Europę (ponad 3,5 mld euro) i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (około 5 mld zł). Prawidłowe wykorzystanie tych funduszy, czego już jesteśmy świadkami, zdecydowanie ułatwia Polsce przyjęcie założeń Europejskiego Zielonego Ładu w kwestiach związanych z transportem. W tym miejscu należy również wspomnieć o dwóch kluczowych raportach dotyczących osiągnięcia przez Polskę neutralności emisyjnej przeprowadzonych przez McKinsey & Company oraz Centrum Analiz Klimatyczno-Energetycznych KOBiZE.

Raport McKinsey & Company przedstawia analizę scenariusza osiągnięcia przez Polskę neutralności emisyjnej do 2050 r. Zakłada on aż 73% udział energii wiatrowej w miksie energetycznym Polski w 2050 r., przy zaledwie 2% udziale węgla. Aby osiągnąć taki model i faktyczną neutralność wskazuje się, że potrzebne są dodatkowe nakłady inwestycyjne w wysokości 380 mld euro – najwyższe wydatki przypadłyby na lata 2026-2030 w kwocie 76 mld oraz na lata 2046-2050 w kwocie 80 mld zł. Jednocześnie sektor transportu, odpowiadający za 15% emisji Polski w 2017 r. czekać powinna aż 99% redukcja, tj. o 62 MtCO<sub>2</sub> (emisja transportu w 2017 r. wyniosła 63 MtCO<sub>2</sub>). Największym wyzwaniem ma być w tym zakresie cena samochodu elektrycznego – zakup takiego pojazdu z drugiej ręki może być o ok. 5 tys. euro droższy niż samochodu spalinowego, co warunkują koszty wymiany i regeneracji baterii<sup>69</sup>. Sposobem na zaradzenie temu problemowi mogłyby być dopłaty dla nabywców oraz producentów samochodów elektrycznych.

Raport KOBiZE natomiast przedstawia cztery różne scenariusze analityczne, które przedstawiają potencjalne redukcje w emisji CO<sub>2</sub> w sektorze transportu do 2050 roku – od scenariusza z najniższą redukcją do scenariusza z redukcją najwyższą (scenariusz wymuszonej elektromobilności). Scenariusz niski wskazuje na całkowitą redukcję emisji CO<sub>2</sub> na poziomie 36% względem poziomu z 2015 r., przy 18,1 mld euro korzyści (po obliczeniu kosztów i zysków konsumentów, infrastruktury oraz strat i przychodów budżetowych). Najbardziej agresywny scenariusz wymuszonej elektromobilności wskazuje już na redukcję na poziomie 66%, wykazując jednak ogólną stratę w wysokości 167,6 mld euro. Żaden ze scenariuszy nie wskazuje na 90% lub wyższą redukcję emisji w porównaniu do

67 <http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/wiadomosci/kolej-przede-wszystkim/> [dostęp: 27.07.2020]

68 <https://www.wnp.pl/logistyka/trzy-projekty-pkp-cargo-z-unijnym-dofinansowaniem,333430.html> [dostęp: 24.07.2020]

69 Neutralna emisyjnie Polska 2050. Jak wyzwanie zmienić w szansę. McKinsey & Company, 2020 r.

2015 r. Ostatecznie zaznacza się, że w praktyce zrealizowana zostanie mieszanka wskazanych scenariuszy, która będzie zakładała stopniowy rozwój techniczny oraz częściowe ustawodawstwo zmuszające konsumentów do przejścia na elektromobilność<sup>70</sup>.

---

70 Potencjał redukcji emisji CO<sub>2</sub> w sektorze transportu w Polsce i UE w perspektywie roku 2050. Centrum analiz Klimatyczno-Energetycznych, KOBiZE, Warszawa, październik 2019 r.

# Rekomendacje dla Polski



Europejski Zielony Ład może stać się  
ogromną szansą dla transportu kolejowego  
– jako najbardziej ekologicznego środka  
lokomocji oraz przewozu towarów.



- **Polska administracja powinna w szczególny sposób monitorować i przeciwdziałać powstaniu niekorzystnych rozwiązań dla polskich przewoźników drogowych w ramach Europejskiego Zielonego Ładu.** Wyśrubowane normy emisji dla transportu drogowego, konieczność wymiany pojazdów na niskoemisyjne i pomysł włączenia obszaru transportu w system aukcji uprawnień do emisji może być dla polskiej branży transportu drogowego **bardziej szkodliwy niż zapisy Pakietu Mobilności.**
- Europejski Zielony Ład może stać się ogromną szansą dla transportu kolejowego – jako najbardziej ekologicznego środka lokomocji oraz przewozu towarów. **Polska powinna wykorzystać dodatkowe środki finansowe w ramach EZŁ do poprawy przepustowości i modernizacji sieci kolejowej oraz zakupu nowego taboru kolejowego.**
- Analogicznie należy zadbać o kondycję kolejowych przewoźników pasażerskich i towarowych **poprzez obniżenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej** wzorem innych państw Unii Europejskiej np. Niemiec.
- W sposób odrębny i kompleksowy należy potraktować transport zbiorowy w ramach polskich aglomeracji. Należy zadbać o odpowiednią promocję transportu kolejowego i wykorzystanie dotychczasowych linii o charakterze towarowym w transporcie pasażerskim (jak np. towarowa obwodnica Poznania czy linia kolejowa nr 95 przechodząca przez krakowską Nową Hutę). **Bezwzględnie należy zagęścić sieć przystanków kolejowych** w ramach obszaru metropolii warszawskiej, krakowskiej, łódzkiej, wrocławskiej, poznańskiej, śląskiej, trójmiejskiej. Tworząc atrakcyjny system transportu zbiorowego opartego na kolei, zakładamy, że znaczna część dotychczasowych użytkowników transportu indywidualnego samochodowego wybierze bardziej komfortowy i ekologiczny środek lokomocji, jakim jest kolej.
- **Uregulowania wymaga temat strategii rozwoju przewozów intermodalnych.** Zasadne wydaje się być przyjęcie uchwałą Rady Ministrów Programu Rozwoju Transportu Intermodalnego z mapą docelowych lokalizacji dla terminali intermodalnych.
- **Należy w końcu uruchomić środki Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.** Środki Funduszu powinny umożliwić samorządom wymianę pojazdów komunikacji miejskiej na niskoemisyjne oraz rozbudowę infrastruktury do ładowania wykorzystywanych w transporcie pojazdów energią elektryczną. Samorządy Wojewódzkie powinny mieć możliwość zakupu elektrycznego taboru kolejowego do obsługi połączeń aglomeracyjnych. **Ponadto środki Funduszu powinny wesprzeć badania polskich naukowców z zakresu paliw alternatywnych.**



**Instytut im. Kazimierza Promyka**

Copyright ©  
Instytut im. Kazimierza Promyka

Warszawa, Sierpień 2020

**Raport powstał dzięki współfinansowaniu  
ze środków NIW-CRSO w ramach Programu  
PROO.**



Program Rozwoju  
Organizacji  
Obywatelskich  
na lata 2018–2030

**PROO**