

GONTARZ: EKOLOGIĄ NIE MOŻNA TŁUMACZYĆ DZIAŁAŃ BIJĄCYCH W POLSKICH PRZEDSIĘBIORCÓW [WYWIAD]

Nie możemy dopuścić, by pod hasłem ekologii i neutralności klimatycznej były przyjmowane rozwiązania tak niekorzystne dla polskich przedsiębiorców, jak w przypadku Pakietu Mobilności - mówi Tomasz Z. Gontarz, Przewodniczący Zespołu ds. Europejskiego Zielonego Ładu w Ministerstwie Infrastruktury.

Co będzie kluczowym wyzwaniem związanym z europejskim Zielonym Ładem dla polskiego sektora transportowego?

Europejski Zielony Ład zakłada, że Europa do 2050 roku ma być pierwszym kontynentem neutralnym dla klimatu. Zmiany i ograniczenie emisji mają objąć wiele sektorów gospodarki. W przypadku sektora transportowego, Komisja Europejska ambitnie przewiduje ograniczenie emisji o 90% do 2050 roku. Tutaj dodam, że średnio transport odpowiada za emisję 25% całości gazów cieplarnianych w Europie.

Niemniej na chwilę obecną nie znamy szczegółów. W IV kwartale 2020 roku zaplanowano przyjęcie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, która ma kompleksowo przedstawić proponowane rozwiązania w zakresie transportu. Wtedy będziemy gotowi, by stwierdzić co jest dla Polski faktycznie największym wyzwaniem.

Rzecz jasna propozycje Komisji Europejskiej wiążą się z dużym wysiłkiem dla każdego państwa członkowskiego, jednak należy dostrzec w nich także szanse na unowocześnienie polskiego transportu. W Ministerstwie Infrastruktury powołano zespół ds. realizacji strategii EZŁ w zakresie transportu, po to, byśmy mogli się odpowiednio do tego przygotować. Mówiąc przygotowanie mam na myśli zarówno pracę analityczną, koncepcyjną czy legislacyjną, jak i opracowanie konkretnych projektów w zakresie rozbudowy infrastruktury czy wymiany taboru. Zakładamy, że realizacja EZŁ w sektorze transportu będzie wiązała się z przyznaniem Polsce dodatkowych środków finansowych. Chcemy być na to gotowi z pakietem projektów do sfinansowania obejmujących np. modernizację infrastruktury kolejowej, mechanizmy wsparcia publicznego transportu zbiorowego, czy rozbudowę sieci terminali intermodalnych.

Jednocześnie będziemy przeciwdziałać propozycjom szkodliwym dla polskich przewoźników drogowych. Nie możemy dopuścić, by pod hasłem ekologii i neutralności klimatycznej były przyjmowane rozwiązania tak niekorzystne dla polskich przedsiębiorców, jak w przypadku Pakietu Mobilności.

Jak Polska wypada pod względem emisyjności transportu na tle innych państw europejskich.

Dane KOBIZE[1] za 2018 rok wskazują, że emisja gazów cieplarnianych z transportu w Polsce osiągnęła poziom około 65,9 mln ton CO₂eq, co stanowiło 15,8% całkowitej emisji krajowej. Warto podkreślić, że jest to poziom znacznie niższy niż średnia unijna. Emisyjność sektora transportowego w UE to około 25-28% emisji całkowitej.

Niemniej obserwujemy w Polsce stały wzrost udziału transportu w całkowitej emisji krajowej. Wynika to z dwóch głównych przyczyn. Jedną z nich jest malejąca emisja gazów cieplarnianych z innych sektorów gospodarki, w szczególności z sektora energetycznego i przemysłowego. Drugą - większa mobilność i, co za tym idzie, większe zużycie paliw przez transport.

Wedle naszych szacunków największy udział w emisji gazów cieplarnianych mają pojazdy drogowe, w szczególności osobowe i dostawcze. Jest to około 97% emisji sektora transportowego w Polsce.

Czy rozwój elektromobilności w transporcie indywidualnym i zbiorowym daje szansę na redukcję emisji polskiego transportu?

Każde działanie prowadzące do redukcji emisji polskiego transportu zasługuje na uwagę. W ostatnich latach podjęto działania w celu rozwoju elektromobilności w naszym kraju. W 2017 roku Rada Ministrów przyjęła Plan na rzecz jej rozwoju, rok później przyjęto ustawę o elektromobilności, następnie powołano Fundusz Niskoemisyjnego Transportu.

Przygotowana przez Ministra Infrastruktury i przyjęta w zeszłym roku Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku wprost wskazuje, że działaniem pożądanym jest promocja wykorzystania samochodów elektrycznych. Idąc dalej, Strategia zakłada stwarzanie zachęt dla samorządów w celu wymiany taboru na autobusy z napędem alternatywnym, tworzenie stref ograniczonej emisji transportu o zaostrzonym reżimie wjazdu pojazdów spalinowych, tj. głównie w centrach miast, elektryfikacja transportu drogowego, czy stworzenie infrastruktury szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych, m.in. w Miejscach Obsługi Podróżnych zlokalizowanych wzdłuż sieci bazowej TEN-T oraz w aglomeracjach miejskich. Oczywiście nie stanie się to z dnia na dzień, niemniej konsekwentnie będziemy do tego dążyć.

Jak kolej może pomóc w redukowaniu emisyjności sektora transportowego?

Kolej jest najbardziej ekologicznym środkiem transportu. W przypadku przewozów pasażerskich pociąg emituje 3 razy mniej CO₂ niż samochód i 8 razy mniej niż samolot. W przypadku przewozów towarowych transport kolejowy jest 9 razy mniej szkodliwy dla środowiska niż transport drogowy i 3 razy niż transport śródlądowy wodny.

Polska, mimo wieloletnich zaniedbań i krótkowzrocznej polityki likwidacji wielu tysięcy kilometrów torów, ma trzecią co do wielkości sieć kolejową w UE liczącą ponad 19 tys. km. Wyprzedzają nas jedynie Niemcy (39 tys. km) i Francuzi (28 tys. km). Od kilku lat obserwujemy solidny trend wzrostowy w przewozach towarowych, intermodalnych i pasażerskich. Przykładowo, zeszły rok był najlepszy od 19 lat dla kolei pasażerskiej - przewieziono ponad 336 mln pasażerów.

W świetle powyższych faktów, inwestowanie w rozwój kolei w Polsce jest dla Ministerstwa Infrastruktury oczywistością.

W celu redukcji emisji sektora transportowego należy rozważyć rozwój kolei w aspekcie: przewozów aglomeracyjnych, przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu oraz przewozów towarowych.

Będziemy wspierać rozwój kolei aglomeracyjnych, budowę nowych przystanków kolejowych, czy rewitalizację zlikwidowanych linii kolejowych. Więcej pociągów na torach to mniejsze korki w centrum miast, a tym samym mniejszy smog. To inwestycja, która się wszystkim opłaca.

Dziękuję za rozmowę.

Zastępca Dyrektora Biura Ministra Infrastruktury, Przewodniczący Zespołu ds. Europejskiego Zielonego Ładu w Ministerstwie Infrastruktury.

[\[1\]](#) Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami