

Warszawa, 17.05.2018

Pan Mateusz Morawiecki  
Prezes Rady Ministrów  
Al. Ujazdowskie 1/3  
00-583 Warszawa

Szanowny Panie Premierze,

W grudniu 2015 roku Polska wraz z 194 krajami przyjęła pierwsze w historii prawnie wiążące, w pełni globalne porozumienie klimatyczne. Jako kraj członkowski UE Polska wspólnie z pozostałymi członkami Unii zobowiązała się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 40% do roku 2030. Cel dotyczy wszystkich sektorów gospodarki, w tym także transportu. Dwa lata później, w grudniu 2017 roku Parlament Europejski i Rada Europejska osiągnęły wstępny kompromis w zakresie wspólnego wysiłku redukcyjnego (Effort Sharing Decision, ESR), w ramach którego sektory gospodarki nieobjęte ETS – transport, budownictwo, rolnictwo, odpady, użytkowanie gruntów i leśnictwo – muszą zredukować emisje do 2030 roku o 30 proc. w porównaniu z rokiem 2005. Polska jest zobowiązana do ograniczenia emisji w tych sektorach o 7% do 2030 roku.

Uważamy, że podejmowanie działań we wszystkich sektorach, w tym transporcie, jest konieczne, jeśli chcemy zrealizować unijne i światowe cele klimatyczne. Branża transportu drogowego jest świadoma i przekonana o konieczności prowadzenia odpowiedzialnego i zrównoważonego biznesu w odniesieniu do środowiska naturalnego, ekologii i zagadnień dotyczących klimatu.

W ramach sektora transportu drogowego jest już podejmowanych wiele cennych inicjatyw mających na celu zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>. Branża transportu towarowego jest zdecydowana, by sprostać wyzwaniu. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) już w 2009 roku podjęła dobrowolną deklarację „30-by-30” wskazując na potrzebę zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> do 2030 roku o 30%. Wielu dużych spedytorów i przewoźników już teraz dobrowolnie zobowiązało się do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> w swoich przedsiębiorstwach lub w ramach programów ekologicznego transportu. Firmy i organizacje, które podpisują to pismo, czynią to świadomie swojej odpowiedzialności. Chcą zwiększyć swoje zaangażowanie, aby pomóc Unii Europejskiej w osiągnięciu ambitnych celów klimatycznych.

Konieczne są jednak także decyzje polityczne na poziomie unijnym i krajowym. Politycy muszą stworzyć odpowiednie warunki ramowe, które pomogą osiągnąć cele redukcyjne. Zastosowanie odpowiednich środków, takich jak poprawa efektywności zużycia paliwa przez samochody ciężarowe, modernizacja infrastruktury drogowej, wprowadzanie

innowacji i różnego typu zachęt, to podstawowe i skuteczne możliwości zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>. Badania wykazują, że w ciągnikach siodłowych z naczepami zużycie paliwa można zmniejszyć w sposób efektywny kosztowo do 43% do 2030 roku. Inwestycja tego typu może się zwrócić po około dwóch latach<sup>1</sup>.

W pakiecie na rzecz mobilności ekologicznej (Clean Mobility Package) opublikowanym w listopadzie 2017 roku Komisja Europejska zobowiązała się do przedstawienia wniosku w sprawie standardów efektywności paliwowej w pierwszej połowie 2018 roku. Z zadowoleniem przyjęliśmy tę deklarację, ponieważ standardy poprawią jakość samochodów ciężarowych. Oczekujemy, że dzięki temu obniżą się koszty ich użytkowania, zmniejszy się zależność od importu ropy, a producenci pojazdów zostaną zachęcani do stosowania i sprzedawania dostępnych energooszczędnych technologii.

Dlatego wnioskujemy o poparcie propozycji przyjęcia efektywnych kosztowo norm wydajności paliwowej dla samochodów ciężarowych, które zostały przedstawione przez Komisję 17 maja br. Biorąc pod uwagę rosnące emisje CO<sub>2</sub> z sektora transportu, opóźnienie byłoby niekorzystne i znacznie utrudniłoby realizację celów w zakresie ochrony klimatu.

Ponadto, ponieważ do roku 2050 sektor transportowy powinien zredukować emisje do zera, aby osiągnąć cele porozumienia paryskiego, potrzebujemy również wzrostu podaży ciężarówek zeroemisyjnych. Odpowiednie technologie są dostępne dla transportu miejskiego i regionalnego, ale podaż ograniczona, a ceny wysokie. Transport drogowy dalekobieżny wymaga dalszych prac. W związku z tym, przygotowywana propozycja norm w zakresie efektywności paliwowej dla samochodów ciężarowych powinna również zachęcać producentów do sprzedaży pojazdów o zerowej emisji. Wzywamy do wprowadzenia do propozycji obowiązkowego minimalnego celu sprzedaży dla pojazdów o zerowej emisji.

Opracowywany wniosek jest wyjątkową okazją dla polskiego rządu do wsparcia naszego sektora w dążeniu do zajęcia pozycji lidera w zakresie zrównoważonego rozwoju i ekologicznego transportu. Brak wsparcia polskiego rządu dla ambitnych unijnych norm efektywności paliwowej dla samochodów ciężarowych spowolniłby tylko postęp technologiczny i rozwój branży. Normy są szansą nie tylko dla klimatu, ale także dla sektora transportu, europejskich producentów i dostawców rozwijających nowe technologie. Ułatwią transformację tego sektora w kierunku gospodarki niskoemisyjnej.

Do wiadomości:

Henryk Kowalczyk, Minister Środowiska

Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury

Jadwiga Emilewicz, Minister Przedsiębiorczości i Technologii

Sygnatariusze listu:

Antrans Group



IKEA



JAS FBG



Polski Klub Ekologiczny  
Okręg Mazowiecki



Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych



HEAL Polska



Instytut Spraw Obywatelskich



Koalicja Klimatyczna



UBERIO



Kontakt: Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, ul. Mazowiecka 11/16, 00-052 Warszawa,  
tel. +48 22 827 33 70, mail: sekretariat@koalicjaklimatyczna.org