

Agnieszka Bekisz^{1✉}, Michał Kruszyński²

¹ Akademia Wojsk Lądowych im. Generała Tadeusza Kościuszki we Wrocławiu

² Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu

Europejski Zielony Ład w branży transportowej

European green deal in the transport industry

Synopsis. Celem opracowania było wskazanie przyszłych przeobrażeń i wyzwań, przed jakimi stoi sektor transportu w procesie realizacji koncepcji Europejskiego Zielonego Ładu (European Green Deal), dla którego pakietem wykonawczym jest Fit for 55 (gotowi na 55%). Opracowanie podaje istotę, założenia i narzędzia realizacji przywołanej koncepcji w obszarze transportu i jego gałęzi. Komisja Europejska w tym zakresie preferuje inwestycje w przewozy kolejowe oraz wodne śródlądowe z jednoczesnym promowaniem pojazdów elektrycznych i przewozów intermodalnych. Na podstawie kwestionariusza ankiety przeprowadzonej na grupie 60 osób (przedstawiciele przedsiębiorstw transportowych) pozyskano wiedzę dotyczącą znajomości zagadnień (kierunków zmian, wyzwań) z obszaru European Green Deal oraz pakietu Fit for 44. Przeprowadzone badania wskazują, iż znajomość zagadnienia Europejskiego Zielonego Ładu nie idzie w parze z przeświadczeniem respondentów o konieczności wdrażania tego konceptu w obecnej sytuacji gospodarczej Polski. Aż 55% badanych wyraża przekonanie o konieczności odłożenia w czasie lub zrezygnowania z wdrażania przedsięwzięć tworzących Europejski Zielony Ład.

Słowa kluczowe: Europejski Zielony Ład, Gotowi na 55, transformacja transportowa, transport

Abstract. The aim of the study was to indicate the future transformations and challenges faced by the transport sector in the process of implementing the European Green Deal concept, for which Fit for 55 is the executive package. The study provides the essence, assumptions and tools for implementing the mentioned concept in the area of transport and its branches. In this regard, the European Commission prefers investments in rail and inland waterway transport, while preferring electric vehicles and intermodal transport. On the basis of a questionnaire survey conducted on a group of 60 people (representatives of transport companies), knowledge on the

¹ ✉ Bekisz Agnieszka – Akademia Wojsk Lądowych im. Generała Tadeusza Kościuszki we Wrocławiu; Wydział Zarządzania; e-mail: agnieszka.bekisz@awl.edu.pl, <https://orcid.org/0000-0002-6386-6579>

² Kruszyński Michał – Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu; Wydział Logistyki i Transportu; e-mail: mkruszynski@mail.mwsl.eu; <https://orcid.org/0000-0002-7905-1403>

knowledge of issues (directions of changes, challenges) in the area of the European Green Deal and the Fit for 44 package (Ready for 55%) was obtained. The conducted research shows that the knowledge of the European Green Deal does not go hand in hand with the respondents' conviction about the need to implement this concept in the current economic situation of Poland. 55% of respondents are convinced that it is necessary to postpone or abandon the implementation of projects forming the European Green Deal.

Key words: European Green Deal, Ready for 55, transport transformation, transport

Kody JEL: L91, I25

Wstęp

Europejski Zielony Ład to odpowiedź Unii Europejskiej (UE) na postępującą na jej terytorium degradację środowiska przyrodniczego. Ma być ona realizowana w formule koncepcji zmierzającej do przetransformowania do 2050 roku powierzchni wspólnoty gospodarczej (UE) w obszar neutralny klimatycznie. Po tych zmianach gospodarka UE ma być nie tylko neutralna klimatycznie, ale także nowoczesna, przyjazna środowisku i zasobooszczędna. Europejski Zielony Ład postrzegany jest jako pakiet inicjatyw o charakterze politycznym, które ukierunkowują UE na drogę transformacji ekologicznej. Realizacja Europejskiego Zielonego Ładu oznacza radykalną zmianę wspólnotowego modelu ekonomicznego, która będzie cechowała się nową wizją rozwoju, nowymi politykami sektorowymi i nowym systemem finansowania przedsięwzięć zogniskowanych wokół zielonej transformacji. Przywołana koncepcja jest planem działań zmierzających do przejścia w kierunku czystej gospodarki o obiegu zamkniętym, której towarzyszyć będzie powstrzymanie niekorzystnych zmian klimatu, a także przeciwdziałanie utracie różnorodności biologicznej i ograniczanie poziomu zanieczyszczeń emitowanych do środowiska.

Europejski Zielony Ład w założeniu jest kompleksowym projektem całościowej transformacji gospodarki UE w kierunku zeroemisyjności. Dotyczy on wszystkich sektorów gospodarki, a w szczególności energetyki, transportu, rolnictwa, przemysłu (stalowy, cementowy, teleinformatyczny, tekstylny i chemiczny) i budownictwa. Ma on odgrywać rolę bodźca dla tworzenia nowych inwestycji powiązanych z dostarczaniem wysokojaściowych miejsc pracy, co uznawane jest jako instrument przewagi komparatywnej UE w globalnym współzawodnictwie gospodarczym [Wojtyło i Musiałek 2022].

Ogłoszenie przez Ursule von der Leyen w imieniu Komisji Europejskiej koncepcji Europejskiego Zielonego Ładu spotkało się z szeroką akceptacją elit i społeczeństw państw członkowskich wspólnoty dla tego konceptu. Obecnie z uwagi na sytuację geopolityczną i gospodarczą mieszkańcy UE przewartościowują swoje oceny tego wielowymiarowego projektu – zwłaszcza w obszarze dotyczącym bezpieczeństwa energetycznego poszczególnych państw Unii. Konflikt zbrojny wywołany przez Rosję wobec Ukrainy w istotnym stopniu determinuje możliwości finansowe i gospodarcze poszczególnych państw Wspólnoty w obszarze niemal całkowitej redukcji emisji gazów cie-

plarnianych, która wymusza odejście od paliw kopalnych. Tempo redukcji emisji dla realizacji konceptu Europejskiego Zielonego Ładu wymusza dokonanie głębokiej transformacji wielu sektorów – w tym energetycznego, a także transportowego i rolniczego (dwa ostatnie w minimalnym stopniu uczestniczyły dotychczas w procesach dekarbonizacji). Czy krajowa gospodarka jest na to gotowa? Jakie będą społeczne i gospodarcze koszty transformacji? To pytania, na które muszą odpowiedzieć instytucje państwowe odpowiedzialne za politykę klimatyczną i gospodarczą, ponieważ w tym przypadku będą one silne na siebie oddziaływały.

Europejski Zielony Ład wymusza na państwach członkowskich UE podjęcie restrykcyjnych przedsięwzięć, których wdrożenie nie zażegna światowego kryzysu klimatycznego, gdyż Wspólnota odpowiada jedynie za 9% globalnej emisji gazów cieplarnianych, gdy same Chiny mają w tym obszarze 29-procentowy udział, a Stany Zjednoczone 14-procentowy. Skuteczność koncepcji Europejskiego Zielonego Ładu będzie osiągnięta, gdy na ścieżkę neutralności klimatycznej wejdą najwięksi emitenci gazów cieplarnianych na świecie. Stworzenie w Polsce gospodarki niskoemisyjnej będzie procesem złożonym i długotrwałym, a jego koszty oraz konsekwencje dla gospodarki i obywateli są trudne do oszacowania. Rada Ministrów szacuje wstępnie, iż jest to rząd między 700 a 900 mld PLN.

Niniejsze opracowanie za jeden z celów przyjmuje rozpoznanie i zobrazowanie obecnych ocen koncepcji Europejskiego Zielonego Ładu w obszarze transportu – przez przedstawicieli (właścicieli i zarządców) przedsiębiorstw zajmujących się odpłatnym przemieszczaniem ładunków.

Założenia Europejskiego Zielonego Ładu

Europejski Zielony Ład ma na celu poprawę jakości kapitału naturalnego UE, a także ochronę zdrowia i dobrostanu społeczeństwa przed zagrożeniami płynącymi z pogarszającego się stanu środowiska [European Commission 2019]. Zmierzają do osiągnięcia takiego stanu UE, w którym będzie ona Wspólnotą o nowoczesnej, innowacyjnej, zasobooszczędnej gospodarce, która w 2050 roku osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych (netto), a wzrost gospodarczy będzie niezależny od wykorzystania zasobów naturalnych [Ziemacki 2021].

Europejski Zielony Ład jest odpowiedzią UE na porozumienie paryskie podpisane w 2015 roku przez 194 państwa. Stanowiło ono globalny plan przedsięwzięć zmierzających do ograniczenia globalnego ocieplenia do wartości nieprzekraczającej 2°C, a w dalszych etapach utrzymania go na poziomie 1,5°C [Sobolewski 2020]. Opublikowany przez Komisję Europejską 4 marca 2020 roku dokument „Europejskie prawo o klimacie” podaje przepisy dotyczące Europejskiego Zielonego Ładu i wyznacza państwom członkowskim UE cel nakazujący osiągnięcie 55% redukcji gazów cieplarnianych do 2030 roku (względem bazowego 1990 roku) i zerowej emisji netto do 2050 roku.

Realizacja założeń Europejskiego Zielonego Ładu została oparta na wizji zawartej w komunikacie Komisji Europejskiej z 28 listopada 2018 roku „Czysta planeta dla wszystkich”. Obejmuje ona siedem elementów strategicznych, które mają doprowadzić do osiągnięcia – zrealizowania założeń Europejskiego Zielonego Ładu (rys. 1).



Rysunek 1. Elementy strategiczne stanowiące podstawę określenia celów realizacji Europejskiego Zielonego Ładu

Figure 1. Strategic elements constituting the basis for defining the objectives of the implementation of the European Green Deal

Źródło: opracowanie własne.

Elementy strategiczne obejmują maksymalizację efektywności energetycznej, która uwzględnia m.in. inwestycje w budynki o zerowej emisji, a w dalszej kolejności dotyczy zwiększenia stopnia wykorzystania odnawialnych źródeł energii (OZE) w celu osiągnięcia pełnej dekarbonizacji dostaw energii w UE oraz wdrożenia zasad czystej mobilności. Zmierzają one do osiągnięcia wysokiego poziomu konkurencyjności przemysłu i wdrożenia gospodarki o obiegu zamkniętym – elementy te mają pozwolić na daleko idącą redukcję gazów cieplarnianych do atmosfery. Istotnymi składowymi o znaczeniu strategicznym dla wdrożenia Europejskiego Zielonego Ładu jest rozwój infrastruktury sieciowej i wzajemnych połączeń, a także rozwój biogospodarki oraz inne przedsięwzięcia mające na celu wychwytywanie składników CO₂ [Neutralność... 2019].

Europejski Zielony Ład w istotnym stopniu dotyczy sektora transportu, co determinowane jest faktem, iż odpowiada on za 25% wspólnotowej emisji gazów cieplarnianych. Zakładana neutralność klimatyczna będzie możliwa do osiągnięcia pod warunkiem, że do 2050 roku w przywołanym obszarze gospodarki nastąpi redukcja emisji CO₂ o 90%. Transformacja transportowa będzie wymagała wdrożenia wielu istotnych przedsięwzięć, spośród których istotne znaczenie będzie miało zwiększenie efektywności transportu publicznego. W tym obszarze ważna będzie modernizacja infrastruktury, która pozwoli na zmniejszenie kongestii w miastach oraz przyczyni się do ograniczenia zanieczyszczeń środowiska. Przewozy towarowe będą realizowane głównie przez transport kolejowy i śródlądowe drogi wodne, co w przypadku Polski będzie trudne do zrealizowania ze względu na obecną infrastrukturę i jej stan. Znaczenia będzie nabierał transport multimodalny. Jego daleko idące wsparcie będzie sprowadzało się do integracji przemieszczeń kolejowych (kolejowy transport pasażerski dostarcza do środowiska trzy razy mniej CO₂ w porównaniu z transportem drogowym) i wodnych śródlądowych, a także przewozów wykonywanych transportem drogowym, od którego nie da odejść się w szybkim tempie, gdyż stanowi on 75% udziału w śródlądowym transporcie towarów [Adamowicz 2020]. W obszarze transportu kolejowego eksperci Instytutu im. K. Promyka postulują o podjęcie działań zmierzających do efektywnego wykorzystania wspólnotowych środków

pieniężnych ukierunkowanych na zwiększenie przepustowości i modernizacji sieci kolejowej, a także nabycie nowoczesnego taboru transportowego. Dodatkowo uzasadnione będzie obniżenie stawek dostępu do istniejącej infrastruktury przewoźników.

Polityka UE w obszarze transportu kolejowego nabiera ram prawnych. Przykładem w tym obszarze jest nota Komisji Europejskiej z dnia 24.01.2020 roku do Dyrektora Wykonawczego Agencji Kolejowej UE podająca kierunki działań w zakresie realizacji przedsięwzięcia pt. „Cyfrowa kolej i Zielone przewozy towarowe – pakiet rewizji TSI 2022 – Digital rail and Green freight TSI revision package – 2022 revision” [Pomykała i Raczyński 2022].

W przywołanym obszarze zasadnicze znaczenie będzie miał rozwój sieci TEN-T, która łączy 424 główne miasta z portami, lotniskami i terminalami kolejowymi. Ukończenie sieci wymaga by do 2040 roku pociągi poruszające się po liniach kolejowych TEN-T osiągały prędkość nie mniejszą niż 160 km/h. Dodatkowo konieczne jest zwiększenie liczebności terminali przeładunkowych i ich wydajności, a ponadto ograniczenie do minimum czasu oczekiwania składów na kolejowych przejściach granicznych i zwiększenie ich długości (ładowności) z jednoczesnym umożliwieniem przemieszczania ciężarów koleją w całej sieci. TEN-T wymusza w 424 głównych miastach zlokalizowanych wzdłuż sieci opracowanie planów zrównoważonej mobilności, które ulepszą transport publiczny [European Commission 2021].

Rozwój transport kolejowego i śródlądowego (wodnego) będzie realizowany kosztem przewozów drogowych i lotniczych, które są szczególnie uciążliwe dla środowiska przyrodniczego [Pomykała i Raczyński 2020].

Transport drogowy będzie poddawany dodatkowym, rygorystycznym obostrzeniom dotyczącym norm emisji spalin, a także skuteczności systemu opłat drogowych; w tym zakresie istotne znaczenie ma likwidacja dopłat do paliw kopalnych. Sytuacja w tym obszarze będzie zmierzała do premiowania wykorzystania samochodów elektrycznych. Analitycy Goldman Sachs przewidują, iż do 2035 roku ponad połowa sprzedawanych globalnie pojazdów samochodowych będzie wyposażona w napęd elektryczny. Najwięcej „elektryków” ma być nabywane w UE (100%), USA (85%), Japonii (80%) i Chinach (68%), [Maciążek 2023].

Dla przemieszczeń pasażerskich ważne będzie rozwijanie transportu miejskiego (publicznego). W tym zakresie pojawią się dodatkowe źródła finansowania ukierunkowane na rozwój m.in. transportu kolejowego w obszarze przedsięwzięć infrastrukturalnych, a także na zakup taboru efektywnego energetycznie. Strumień środków pieniężnych zostanie ukierunkowany także na dworce kolejowe, terminale przeładunkowe, węzły multimodalne oraz systemy zarządzania przewozami i ładunkami [European Commission 2019]. W celu ograniczenia szkodliwego oddziaływania emisyjnego transportu lotniczego czynione będą inwestycje w koleje dużych prędkości, które zastąpią przemieszczenia lotnicze na krótkie i średnie odległości, co obserwowane jest już w Europie [Bekisz i Krużyński 2022], a także rozwijane będą relacje nocnych pociągów międzynarodowych.

Dla efektywnego wdrożenia Europejskiego Zielonego Ładu istotne jest kompleksowe dokonanie transformacji ekologicznej i cyfrowej, a ponadto uodpornienie wspólnotowego systemu transportowego od przyszłych globalnych kryzysów ekonomicznych i innych. Będzie ono realizowane na podstawie Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej

mobilności, która obejmuje 82 inicjatywy przewodnie zapisane w 10 kluczowych obszarach, które dotyczą:

1. Preferowania pojazdów bezemisyjnych, paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, a także dedykowanej im infrastruktury.
2. Budowy portów lotniczych o charakterze bezemisyjnym.
3. Budowy zrównoważonej mobilności w miastach i między nimi.
4. Budowy zautomatyzowanej multimodalnej mobilności.
5. Budowy uczciwej i sprawiedliwej mobilności dla wszystkich.
6. Wdrażania innowacji, sztucznej inteligencji w mobilności.
7. Wdrażania ekologizacji w obszarze transportu kolejowego.
8. Ustalenia opłat z tytułu emisji gazów cieplarnianych.
9. Poprawy bezpieczeństwa i ochrony transportu.
10. Wzmocnienia jednolitego rynku.

Polityki sektorowe UE określają wiele obszarów i mechanizmów, które istotnie wpływają na sektor transportowy, przy czym czas na ich wdrożenie i implementację jest mocno ograniczony.

Pakiet Fit for 55 a sektor transportu

Realizacja koncepcji Europejskiego Zielonego Ładu jest ściśle powiązana z przyjętymi przez Komisję Europejską 13 wnioskami ustawodawczymi, które określone są mianem Fit for 55. Rozwiązania legislacyjne w ramach pakietu mają dostosować politykę UE do procesu obniżania emisji gazów cieplarnianych. Praktyczny wymiar rozwiązań ma pozwolić na redukcję na poziomie minimum 55% do 2030 roku. Założenia Fit for 55 są spójne ze wspólnotowymi celami klimatycznymi, które dążą do zapewnienia sprawiedliwej społecznie transformacji gospodarki UE, a także zwiększenia innowacyjności i konkurencyjności przemysłu Wspólnoty i wzmocnienia jej pozycji jako lidera światowej walki ze szkodliwymi zmianami klimatu.

Pakiet wykonawczy Europejskiego Zielonego Ładu – Fit for 55 zawiera propozycję Komisji Europejskiej zmierzające do zaostrzenia przepisów dotyczących emisji CO₂ z osobowych i dostawczych środków transportu. Oznacza to, że unijne cele redukcyjne zostaną podniesione, a projektowany nowy cel ma osiągnąć 100% redukcji w 2035 roku (w odniesieniu do bazowego 2021 roku). Gospodarcze znaczenie tych rozwiązań prawnych spowoduje, iż od 2035 roku nie będzie możliwości wprowadzania do obrotu rynkowego pojazdów samochodowych wyposażonych w silniki spalinowe. Teoretycznie zaostrzenie standardów w obszarze emisji CO₂ ma zmierzać do wzrostu innowacyjności i konkurencyjności krajowych gospodarek, a także pozwolić na osiągnięcie wskaźników krajowych zawartych w rozporządzeniu o wspólnym wysiłku redukcyjnym.

Wstępne porozumienie Rady i Parlamentu Europejskiego w obszarze emisji CO₂ przez nowe środki transportu wprowadzane na rynek zakłada przejście na mobilność bezemisyjną, która ma być osiągnięta po przez:

- redukcję emisji CO₂ o 55% dla nowych samochodów osobowych i o 50% dla nowych samochodów dostawczych do 2030 roku (względem bazowego 2021 roku),
- redukcję emisji CO₂ o 100% dla nowych samochodów osobowych i dostawczych do 2035 roku.

Pakiet Fit for 55 w obszarze transportu realizowany będzie poprzez unijny system handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), który determinuje cenę emisji CO₂. Wspólnota postuluje ograniczanie, a w przyszłości rezygnację z nieodpłatnych uprawnień do emisji dla transport lotniczego (zwłaszcza międzynarodowego), a także włączenie po raz pierwszy emisji z żeglugi do system handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS). Takie rozwiązania spowodują spadek emisji w obszarze systemu ETS o 61% (wobec wcześniej planowanych 43%) do 2030 roku (względem 2005 roku), [Czerniak i in. 2022].

W celu zagwarantowania kierowcom możliwości ładowania pojazdów elektrycznych dostosowano rozporządzenie dotyczące infrastruktury paliw alternatywnych, które nakłada na państwa UE wymóg zwiększenia możliwości ładowania na zasadzie proporcjonalności do sprzedaży samochodów bezemisyjnych, a także wymóg instalacji miejsc ładowania bezemisyjnych środków transportu.

Budowa ETS2 będącego nowym systemem handlu emisjami obejmie transport drogowy i emisję z budynków oraz przyczyni się z jednej strony do działań prośrodowiskowych i realizacji koncepcji Europejskiego Zielonego Ładu, ale z drugiej strony zwiększy koszty przewozu towarów samochodami spalinowymi.

Materiały i metody

Celem opracowania było przedstawienie założeń Europejskiego Zielonego Ładu i jego pakietu wykonawczego – Fit for 55 w obszarze transportu. Jest to temat nowy i nieeksplorowany naukowo. Jako że omawiany zestaw rozwiązań legislacyjnych w największym stopniu dotyczy transportu drogowego, to autorzy prezentują opinie przedstawicieli przedsiębiorstw reprezentujących tę gałąź przemieszczania ładunków na Dolnym Śląsku w obszarze znajomości omawianych rozwiązań i oceny proponowanych przedsięwzięć.

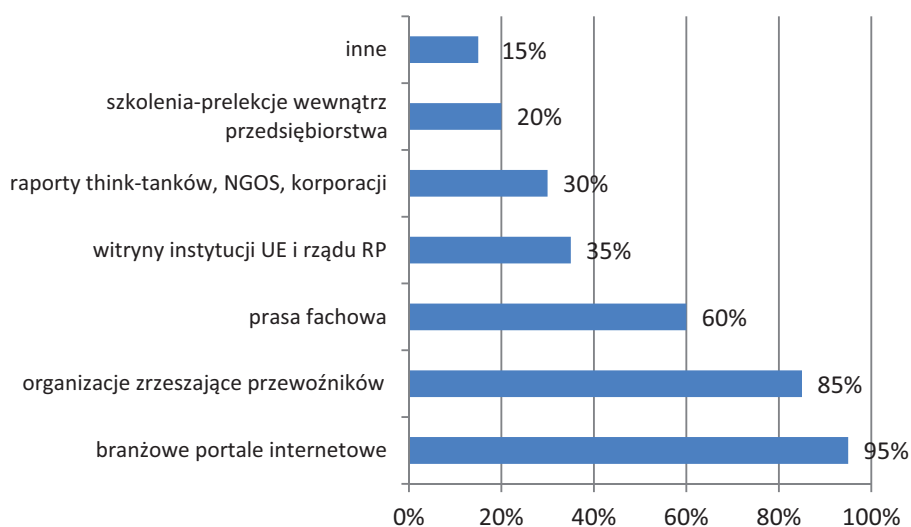
Podjęcie rozważań w obszarze Europejskiego Zielonego Ładu było podyktowane faktem, iż jest to nowa koncepcja zaprezentowana przez Komisję Europejską w 2019 roku. Stąd też istnienie luki badawczej w przedmiotowym obszarze. W krajowym systemie prawnym brak jest całościowych regulacji prawnych, które sankcjonowałyby rozwiązania transformacyjne w wielu sektorach gospodarki, a zwłaszcza w transporcie drogowym. Polska oczekuje tu na rozwiązania w obszarze szeroko rozumianego prawa klimatycznego Wspólnoty Europejskiej [Parlińska i in. 2020].

Badania zostały zrealizowane w latach 2021–2022 przy wykorzystaniu narzędzia badawczego w postaci kwestionariusza ankiety, który został przekazany 60 przedstawicielom dolnośląskich przedsiębiorstw transportowych kooperujących z Międzynarodową Wyższą Szkołą Logistyki i Transportu we Wrocławiu (osiągnięto 100% zwrotu kwestionariuszy). Ankieta obejmowała pytania dotyczące m.in. znajomości zagadnienia Europejskiego Zielonego Ładu i pakietu Fit for 55 w obszarze transportu, źródeł pozyskiwania informacji w zakresie tego zagadnienia, a także oceny proponowanych rozwiązań w badanym obszarze. Czas prowadzenia badań obejmował dwa lata, co podyktowane było nowością zagadnienia (Komisja Europejska zaprezentowała założenia Europejskiego Zielonego Ładu w grudniu 2019 roku) i chęcią pozyskania odpowiedzi z jak największej grupy respondentów. Rezultaty badań przedstawiono za pomocą techniki opisowej, tabelarycznej oraz graficznej.

Znajomość zagadnień dotyczących Europejskiego Zielonego Ładu wśród respondentów reprezentujących branżę transportową

Koncepcja Europejskiego Zielonego Ładu znana jest 95% badanych, deklarowali oni posiadanie wiedzy dotyczącej istoty koncepcji oraz daty jej ogłoszenia przez Komisję Europejską (pytanie o datę miało na celu zweryfikowanie tego, czy badani rzeczywiście znają założenia, czas i kontekst ogłoszenia tej koncepcji opracowanej przez “nową” Komisję Europejską). Tylko 5% respondentów nie ma żadnej wiedzy w badanym obszarze (deklarują oni, iż nie słyszeli o koncepcie EZŁ). Wszyscy oni prezentują przedsiębiorstwa najmniejsze tj. dysponujące maksymalnie pięcioma samochodami ciężarowymi lub ciągnikami siodłowymi.

Głównym źródłem wiedzy badanych w obszarze są informacje dostarczone przez branżowe portale internetowe (95% wskazań), szkolenia – konferencje organizowane przez organizacje zrzeszające przedsiębiorstwa transportowe (85%), a także prasę fachową (60%), witryny instytucji europejskich i rządowych w Polsce, a także raporty organizacji pozarządowych, szkolenia wewnątrzzakładowe i inne źródła (respondent mógł wybrać maksymalnie trzy odpowiedzi; rys. 2).



Rysunek 2. Źródła wiedzy respondentów w obszarze koncepcji Europejskiego Zielonego Ładu

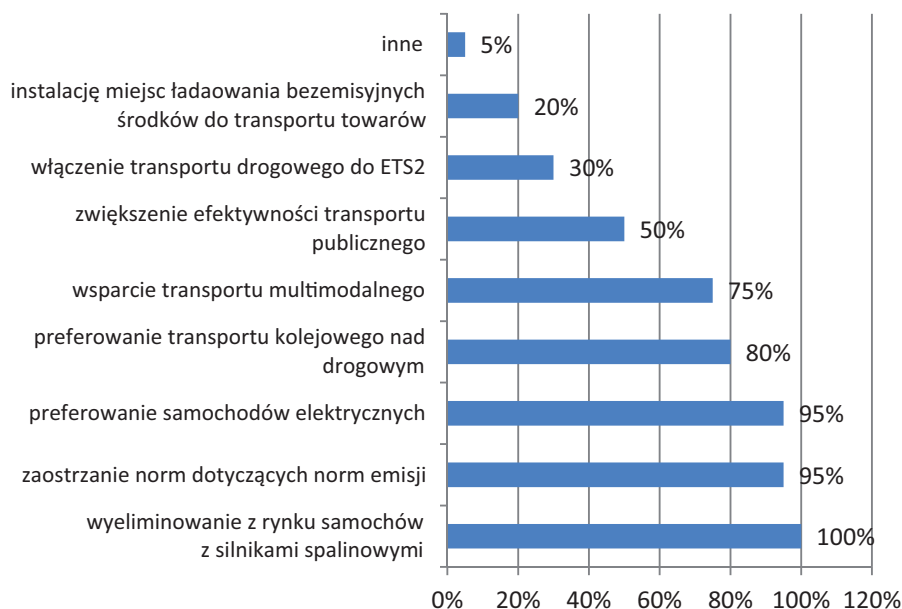
Figure 2. Sources of knowledge of the respondents in the area of the concept of the European Green Deal

Źródło: badanie własne.

Niewiele instytucji i podmiotów szkoleniowych posiada wiedzę oraz kompetencje do prowadzenia profesjonalnych szkoleń w obszarze Europejskiego Zielonego Ładu dla przedsiębiorstw prowadzących działalność w obszarze transportu drogowego. Wynika to z faktu, iż prawodawstwo Unii Europejskiej w dziedzinie European Green Deal ulega ciągłym modyfikacjom, które często determinowane są politycznymi interesami państw tworzących Wspólnotę.

Praktyczne przykłady preferowanych w ramach Europejskiego Zielonego Ładu przedsięwzięć zmierzających do realizacji celów omawianego koceptu zaprezentowano na rysunku 3. Wśród najczęściej pojawiających się odpowiedzi (respondent mógł wskazać trzy kierunki rozwiązań) wskazywano praktyczny zakaz od 2035 roku wprowadzania na wspólnotowy rynek motoryzacyjny pojazdów samochodowych napędzanych silnikiem diesla (100% wskazań). W Polsce sprzedaje się trzy razy więcej paliwa w postaci diesla niż benzyny (PB95 i PB98) – wolumen ten wynosi ponad 20 864 700 000 litrów (17 460 000 ton) paliwa diesel [Acea 2021].

Większość (95%) badanych utożsamia Europejski Zielony Ład z wdrożeniem rygorystycznych norm w obszarze emisji spalin ze środków transportu. Taki sam odsetek badanych wskazuje politykę preferowania samochodów elektrycznych w transporcie drogowym jako jedno z narzędzi wdrażania Europejskiego Zielonego Ładu. Wsparcie transportu multimodalnego jako element realizacji przywołanej koncepcji jest zgłaszane przez 75% badanych. Komisja Europejska ma nadzieję na przeniesienie znacznej części wolumenu ładunków transportu drogowego na kolej i żeglugę śródlądową, która w Polsce nie ma istotnego znaczenia gospodarczego, ani możliwości szybkiego rozwoju (z uwagi na brak systematycznych nakładów inwestycyjnych). Osiągnięcie tych zamierzeń wymaga budowy terminali przeładunkowych o odpowiedniej wydajności, które muszą być finansowane ze źródeł zewnętrznych. Wśród innych rozwiązań wpisujących się w kierunku realizacji Europejskiego Zielonego Ładu, które są znane osobom uczestniczącym w badaniu, należy wymienić przedsięwzięcia zmierzające do zwiększenia efektywności transportu publicznego, włączenie transportu drogowego do system ETS2



Rysunek 3. Przedsięwzięcia służące realizacji koncepcji Europejskiego Zielonego Ładu – opinie respondentów

Figure 3. Projects aimed at implementing the concept of the European Green Deal – respondents' opinions

Źródło: badanie własne.

(Europejski System Handlu Emisjami) oraz konieczność instalacji miejsc ładowania bezemisyjnych środków do transportu towarów. Przy założeniu Komisji Europejskiej mówiącym o tym, że w 2025 roku po drogach ma poruszać się 13 milionów pojazdów niskoemisyjnych, które będą zasilane milionem ładowarek – konieczne jest stworzenie mechanizmu finansowania tego typu przedsięwzięć i znalezienia szybkiej ścieżki budowy stacji zasilania.

Tylko 5% respondentów wskazało inne przedsięwzięcia wpisujące się w koncepcję Europejskiego Zielonego Ładu; występowały tam odpowiedzi dotyczące m.in. wdrożenia wydajnego systemu opłat drogowych w UE, a także przedsięwzięcia dotyczące stosowania – poszukiwania alternatywnych paliw transportowych.

W przekazie medialnym Europejski Zielony Ład w obszarze transportu najczęściej utożsamiany jest z trzema wyzwaniem, do których zalicza się: eliminowanie z rynku pojazdów zasilanych silnikami spalinowymi, preferowanie samochodów elektrycznych oraz zaostrzenie norm emisji spalin. Zamysłem autorów było poznanie opinii przedstawicieli branży transportowej dla tych trzech wyzwań realizowanych w obszarze Europejskiego Zielonego Ładu.

Eliminowanie z rynku pojazdów wyposażonych w silniki spalinowe jest oceniane negatywnie z punktu widzenia funkcjonowania przedsiębiorstw przez 85% respondentów, 15% badanych zaś rozwiązanie to postrzega jako korzystne. W związku z tym, iż pojazdy napędzane dieslem mają być zastępowane m.in. elektrycznymi środkami transportu – autorzy zadali uczestnikom badania pytanie o to, czy w przyszłości byliby oni zainteresowani użytkowaniem takiego środka transportu. Aż 75% badanych zadeklarowało, iż nie ma zamiaru użytkować tego typu pojazdu osobowego i/lub dostawczego, a 25% udzielających odpowiedzi byłoby zainteresowanych nabyciem i użytkowaniem pojazdu elektrycznego. Dokładnie 1/4 badanych (25%) potwierdziła możliwość użytkowania elektrycznego środka transport, jest to taki sam wynik badań przeprowadzonych przez IBRiS dla Santander Consumer Multirent, a opublikowanych w opracowaniu „Nadchodzi czas aut elektrycznych”. Wskazują, one iż zakup samochodu zasilanych elektrycznie rozważyłoby zaledwie 24% kierowców [Domała 2022]. Można doszukiwać się tutaj analogii z danymi mówiącym o tym, że tylko 23% polskich kierowców akceptuje pomysł, by koncerny motoryzacyjne produkowały wyłącznie auta z napędami elektrycznymi [mm 2022]. Respondenci nie zainteresowani użytkowaniem pojazdów elektrycznych (75%) jako czynniki wpływające na ich decyzje wskazywali: wysoki koszt nabycia pojazdu (40%), ograniczony zasięg (20%), niewystarczającą liczbę stacji ładujących (20%), konieczność napraw w autoryzowanych punktach (10%), trudności z zagospodarowaniem akumulatorów (5%) i inne czynniki (5%) – respondenci mogli wskazać jedną, główną przyczynę braku zainteresowania użytkowaniem aut elektrycznych.

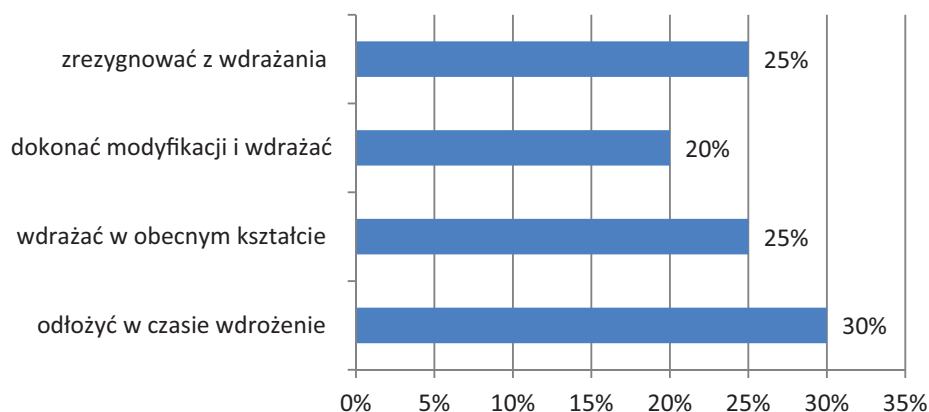
Warto zauważyć, że odsetek osób wyrażających pogląd, iż pojazdy elektryczne są bardziej ekologiczne, niż te zasilane dieslem, uległ zmniejszeniu o 13% w 2022 roku względem roku poprzedniego, dla którego wartość osiągnęła poziom 47% [Michalak 2022]. Zaostrzenie przepisów w obszarze norm emisji spalin ze środków transportu jako rozwiązanie korzystne z punktu widzenia przedsiębiorstwa transportowego deklaruje 55% badanych. Przeciwnie zdanie natomiast ma 45% respondentów.

Realizacja założeń Europejskiego Zielonego Ładu będzie wiązała się z wprowadzeniem nowych zasad pobierania opłat, które będą naliczane za przejazdy wysokopręgowymi drogami, których tylko w pierwszym etapie przybędzie na poziomie 1400 km (drogi krajowe – w szczególności autostrady i drogi ekspresowe). Takie rozwiązanie ma niwelować przewagę konkurencyjną transportu drogowego nad kolejowym. Będzie ono wpisywać się w filozofię „użytkownik płaci”, która przez 70% badanych postrzegana jest jako rozwiązanie pogarszające konkurencyjność prowadzonych przedsiębiorstw transportowych. Z kolei 20% badanych wyraża pogląd, że podejście „użytkownik płaci” nie wpłynie na pozycję rynkową prowadzonych przez nich podmiotów gospodarczych. Na pytanie, w jaki sposób wprowadzenie w transporcie drogowym podejścia „użytkownik płaci” będzie oddziaływało na Pana/Pani przedsiębiorstwo transportowe, 10% respondentów nie udzieliło odpowiedzi.

Osiągnięcie założeń Europejskiego Zielonego Ładu, które zmierzają do całkowitej redukcji emisji gazów cieplarnianych na drodze odejścia od paliw kopalnych będzie wymuszało dokonanie głębokiej transformacji sektora transportowego i wielu innych. Czy stan krajowej gospodarki pozwoli jej na udźwignięcie tych przedsięwzięć? W opinii 65% badanych przedsiębiorców transportowych obecna sytuacja ekonomiczna państwa i funkcjonujących w nim podmiotów gospodarczych nie pozwala na wydatkowanie kwoty 700–900 miliardów PLN na realizację celów Europejskiego Zielonego Ładu. Odmienne zdanie wyraża 30% respondentów, którzy uważają, iż koszty szerokokorozumianej transformacji opisywanej przez Europejski Zielony Ład są przy obecnych uwarunkowaniach makroekonomicznych możliwe do poniesienia przez gospodarkę i przedsiębiorstwa rynkowe – 5% badanych nie udzieliło odpowiedzi w tym zakresie.

Zwieńczeniem badań było rozpoznanie opinii respondentów w obszarze tego, czy w obecnej sytuacji gospodarczej popierają realizację przedsięwzięć wpisujących się w realizację konceptu określanego mianem Europejskiego Zielonego Ładu (rys. 4).

Przedstawiciele sektora transportu drogowego wyrażają przekonanie o konieczności odłożenia w czasie (30%) lub zrezygnowania z wdrażania (25%) przedsięwzięć tworzących Europejski Zielony Ład – deklaracje te zgłaszane są przez 55% respondentów.



Rysunek 4. Opinie respondentów na temat realizacji konceptu Europejskiego Zielonego Ładu

Figure 4. Opinions of respondents on the implementation of the concept of the European Green Deal

Źródło: badanie własne.

1/4 badanych jest przekonana o konieczności wdrażania omawianej koncepcji w obecnym kształcie (bezwarunkowo), a 20% udzielających odpowiedzi wyraża przekonanie, iż wdrożenie całościowych rozwiązań należy uzależnić od daleko idących modyfikacji. Takie podejście do osiągania celów prośrodowiskowej, zrównoważonej, innowacyjnej i mobilnej gospodarki (w tym transportowej) UE może wynikać z nowości zagadnienia, braku dostatecznej wiedzy (luka informacyjna/kompetencyjna), a także uwarunkowań legislacyjnych na poziomie wspólnotowym i krajowym.

Podsumowanie i wnioski

Przeprowadzone rozważania pozwalają na sformułowanie wniosków podsumowujących niniejsze opracowanie.

1. Europejski Zielony Ład jest realizowany na podstawie pakietu Fit for 55, a koszty jego wdrożenia w Polsce szacowane są na 700–900 miliardów PLN. Efektem wdrożenia Europejskiego Zielonego Ładu ma być przetransformowanie do 2050 roku powierzchni UE w obszar neutralny klimatycznie.
2. Badani przedstawiciele przedsiębiorstw transportowych mają wiedzę dotyczącą założeń koncepcji Europejskiego Zielonego Ładu. Jej źródłem są przede wszystkim branżowe portale internetowe, szkolenia – konferencje organizowane przez organizacje zrzeszające przedsiębiorstwa transportowe, a także prasa fachowa witryny instytucji europejskich i rządowych w Polsce, raporty organizacji pozarządowych i szkolenia wewnątrzzakładowe.
3. Znajomość zagadnienia Europejskiego Zielonego Ładu nie idzie w parze z przeświadczeniem respondentów o konieczności wdrażania tego konceptu w obecnej sytuacji gospodarczej Polski. Ponad połowa (55%) badanych wyraża przekonanie o konieczności odłożenia w czasie lub zrezygnowania z wdrażania przedsięwzięć tworzących Europejski Zielony Ład.
4. Europejski Zielony Ład jest utożsamiany przez respondentów z przedsięwzięciami sprowadzającymi się do zakazu wprowadzania na wspólnotowy rynek motoryzacyjny pojazdów samochodowych napędzanych silnikiem diesla od 2035 roku, a także wdrożeniem rygorystycznych norm w obszarze emisji spalin ze środków transport oraz preferowaniem transportu multimodalnego, kolejowego oraz pojazdów o napędzie elektrycznym.
5. Wobec istnienia dysproporcji pomiędzy znajomością założeń Europejskiego Zielonego Ładu przez reprezentantów sektora transport drogowego a brakiem ich przeświadczenia o konieczności dążenia do realizacji tego konceptu postuluje się prowadzenie działań i kampani informacyjnych w badanym zakresie.

Literatura

Acea 2021: Report Vehicles in use Europe. European Automobile Manufacturers Association, [źródło elektroniczne] <https://www.acea.auto/files/report-vehicles-in-use-europe-january-2021-1.pdf> [dostęp: 01.02.2022].

- Adamowicz M. 2020: Założenia i wyzwania w europejskiej polityce transportowej ze szczególnym uwzględnieniem transportu morskiego. *Prawo Morskie*, 38, 13.
- Bekisz A., Kruszyński M. 2022: Systemy transportowe. Wrocławskie Wydawnictwo Oświatowe – Wrocławska Oficyna Wydawnicza ATUT, Wrocław.
- Czerniak A., Tomaszewski R., Ścierańska K. 2022: Jak Europejski Zielony Ład zmieni konkurencyjność polskich firm. Fundacja Przyjazny Kraj, Warszawa.
- Domagała M., Polacy nie są gotowi na auta elektryczne. Po prostu ich nie chcą. Interia Motoryzacja, [źródło elektroniczne] <https://motoryzacja.interia.pl/raport-samochody-elektryczne/news-polacy-nie-sa-gotowi-na-auta-elektryczne-po-prostu-ich-nie-c,nId,6326231> [dostęp: 01.02.2022].
- European Commission 2019a: Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, The European Green Deal, COM(2019) 640 final, Bruxelles.
- European Commission 2019b: Directorate-General for Mobility and Transport, Development of a methodology to assess the 'green' impacts of investment in the rail sector – Final report, Publications Office, [źródło elektroniczne] <https://data.europa.eu/doi/10.2832/091495> [dostęp: 01.02.2022].
- European Commission 2021: New transport proposals target greater efficiency and more sustainable travel [źródło elektroniczne] https://transport.ec.europa.a/news/efficient-and-green-mobility-2021-12-14_pl [dostęp:].
- Komisja Europejska 2019: Neutralność klimatyczna do 2050 r. Strategiczna długoterminowa wizja zamrożonej, nowoczesnej, konkurencyjnej dla klimatu gospodarki UE, Bruksela.
- Maciążek P. 2023: Goldman Sachs przewiduje, że do 2035 r. ponad połowa sprzedawanych samochodów na świecie będzie elektryczna. Strefa Inwestorów, [źródło elektroniczne] <https://strefainwestorow.pl/w-zielonej-strefie/elektromobilnosc/auta-elektryczne-sprzedaz-goldman-sachs> [dostęp: 28.02.2022].
- Michalak M. 2022: Samochody elektryczne. Czy Polacy uważają auta na prąd za ekologiczne? Motofakty.pl, [źródło elektroniczne] <https://motofakty.pl/samochody-elektryczne-czy-polacy-uwazaja-auta-na-prad-za-ekologiczne/ar/c4-17072393> [dostęp: 28.02.2022].
- mm 2022: Tylko elektryki? Polscy kierowcy mówią „nie”. Business Insider, [źródło elektroniczne] <https://businessinsider.com.pl/gospodarka/elektryki-powinny-zastapic-wszystkie-inne-auta-polacy-sie-wypowiedzieli/cwwstwp> [dostęp: 28.02.2022].
- Parlińska M., Jaśkiewicz J., Rackiewicz I. 2020: Wyzwania dla rolnictwa związane ze strategią Europejski Zielony Ład w okresie pandemii. *Problemy Rolnictwa Światowego*, 20(35), 22–36.
- Pomykała A., Raczyński J. 2020: Europejski Zielony Ład dla Unii Europejskiej i jej mieszkańców. *Technika Transportu Szynowego*, 12, 8–9.
- Pomykała A., Raczyński J. 2022: Program nowelizacji TSI 2022 w aspekcie rozwoju regulacji unijnych w transporcie kolejowym. *Technika Transportu Szynowego*, 5–6, 58–64.
- Sobolewski M. 2020: Europejski Zielony Ład – w stronę neutralności klimatycznej. *INFOS zagadnienia społeczno-gospodarcze*, 9(275), 2.
- Wojtyło M., Musiałek P. (red.) 2022: Europejski Zielony Ład. Stan realizacji, wyzwania, nadzieje. Raport 06/2022. Klub Jagielloński, Warszawa.
- Ziemacki Z. 2021: Europejski Zielony Ład i odbudowa polskiej gospodarki – szanse i wyzwania. *Sprawy międzynarodowe*, 74(3), 89–110.