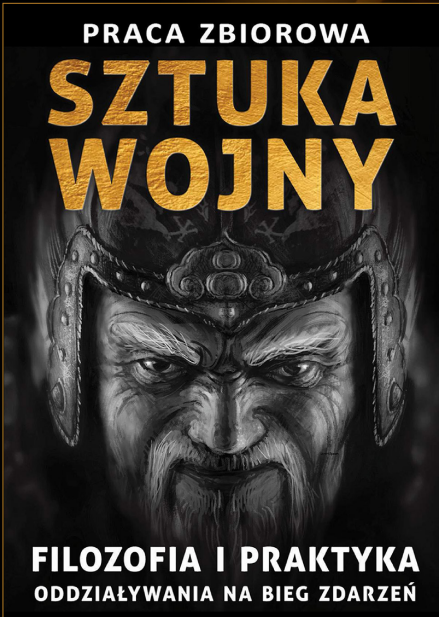


PSPA: ELEKTROMOBILNOŚĆ POWINNA STAĆ SIĘ JEDNYM Z PRIORYTETÓW KRAJOWEGO PLANU ODBUDOWY

Projekt polskiego Krajowego Planu Odbudowy nie zawiera wizji szerokiej i spójnej reformy w obszarze zrównoważonego transportu – ocenia Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych. Formalnie propozycja KPO zakłada przeznaczenie na ten cel ok. 26% dostępnych środków (6,1 mld euro z ok. 24 mld euro). W praktyce ma być to zaledwie ok. 4% (1,031 mld euro). To kilkukrotnie mniejszy udział niż np. w Niemczech, Czechach lub Rumunii. Zielona mobilność powinna stać się jednym z priorytetów KPO, w przeciwnym razie Polska straci niepowtarzalną szansę na zeroemisyjną transformację w sektorze transportu.

Niespójność, zbyt ogólny charakter, niski budżet w obszarze zielonej mobilności, brak konkretnych propozycji zmian legislacyjnych i projektów inwestycyjnych – to główne wady projektu Krajowego Planu Odbudowy, które wskazuje PSPA. Według największej organizacji kreującej elektromobilność w Polsce, propozycja KPO nie spełnia wymogów warunkujących pozytywną ocenę tego dokumentu przez Komisję Europejską, dlatego powinna zostać ponownie przeanalizowana i poprawiona. PSPA przeprowadziło szerokie konsultacje branżowe projektu, a opinię przekazało Ministrowi Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Ministrowi Klimatu i Środowiska.



PRACA ZBIOROWA
SZTUKA WOJNY

FILOZOFIA I PRAKTYKA
ODDZIAŁYWANIA NA BIEG ZDARZEŃ

Wojna to konfrontacja dwóch ludzkich woli

Nowy przekład traktatu Sun Zi

Wśród współautorów wykładów i komentarzy m.in.

- prof. Jerzy Bralczyk • gen. Jarosław Kraszewski
- prof. Witold M. Orłowski • płk Leszek Elak • NAVAL
- płk Andrzej „Wodzu” Kruczyński

Sklep.Defence **24**

- Plany krajów takich jak np. Niemcy, Francja czy Słowacja, zawierają zarówno diagnozę problemu, jak i konkretne cele, czyli reformy i inwestycje, które mają być przeprowadzone w danym obszarze wraz ze wskazaniem kamieni milowych ich realizacji i alokacji środków. Państwa członkowskie uznają za priorytet rozbudowę infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, przewidują dopłaty i zmiany podatkowe premiujące wymianę samochodu na zeroemisyjny oraz inwestycje w zrównoważony transport publiczny. Reformy i projekty inwestycyjne zaplanowane w tych państwach cechuje szeroki zakres oddziaływania i wewnętrzna spójność. To czynniki, których zabrakło w komponencie dotyczącym zielonej, inteligentnej mobilności w polskim projekcie, który rozwój zrównoważonego transportu traktuje po macoszemu – mówi Maciej Mazur, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Jak wskazuje PSPA, analiza rządowej propozycji, a w szczególności komponentu „Zielona, inteligentna mobilność” prowadzi do wniosku, że dokument prezentuje dwa zasadnicze braki na tle wymagań stawianych każdemu KPO. Z jednej strony chodzi o brak podejścia projektowego i ogólnikowość zaproponowanych inwestycji. Z drugiej, o częściowy lub całkowity brak istotnych zmian legislacyjnych, które byłyby ściśle powiązane z inwestycjami.

- Propozycja Krajowego Planu Odbudowy ma charakter bardzo ogólny. Brakuje w niej jasnej wizji reform i inwestycji. Projekt został rozdrobniony na bardzo wiele sekcji i tabel, z których nie wyłania się konkretna wizja wsparcia rozwoju danego obszaru. Przedstawionym w dokumencie, rozproszonym inwestycjom brakuje wspólnego mianownika. Nie są ze sobą wzajemnie powiązane i nie łączą się z szerszym planem działań legislacyjnych. Reform prawnych brakuje prawie całkowicie. Brak jest też faktycznych wskaźników realizacji celów przewidzianych w Planie i harmonogramu ich realizacji. Proponowane zmiany nie składają się na szerszą i spójną reformę, której obecność jest warunkiem koniecznym akceptacji każdego krajowego planu odbudowy – dodaje Joanna Makola, Kierownik Centrum Legislacyjnego PSPA.

PSPA zwraca uwagę, że cała treść reformy prawnej przewidzianej w projekcie KPO sprowadza się do kilku regulacji znajdujących się już w fazie realizacji (takich jak np. nowelizacja Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych). Co istotne, propozycja reformy uwzględnia również przepisy, które powinny zostać obowiązkowo transponowane do polskiego prawa na podstawie regulacji unijnych. Skala tych regulacji i ich wpływ na rynek zrównoważonego transportu zdecydowanie nie mają przełomowego charakteru i nie stanowią – wymaganej przez instytucje unijne - „kompleksowej i wyważonej reakcji na sytuację gospodarczą państwa członkowskiego [...] z uwzględnieniem szczególnych wyzwań dotyczących państwa członkowskiego”.

Tymczasem wyzwania, przed którymi stoi polski sektor transportu, są bardzo poważne. Na podstawie prowadzonego przez PSPA i PZPM „Licznika Elektromobilności”, pod koniec lutego 2021 r. w Polsce było zarejestrowanych ok. 21,3 tys. osobowych i dostawczych samochodów z napędem elektrycznym, stanowiących mniej niż 0,1% całej floty. Ich kierowcy mieli do dyspozycji zaledwie 2 744 ogólnodostępne punkty ładowania, czyli ponad 24 razy mniej niż w Niderlandach. Z uwagi na niski udział napędów alternatywnych w parku pojazdów, transport odpowiada aż za 24 proc. łącznych emisji gazów cieplarnianych w Polsce. Na podstawie danych EEA, w latach 1990-2017 emisje z tego sektora w Polsce wzrosły aż o 206 proc., przy średniej w Unii na poziomie 28 proc. Coraz poważniejszym problemem w polskich miastach staje się również smog. Według danych IQAir z 2019 r., spośród stu europejskich miast najbardziej zanieczyszczonych pyłem PM 2.5 aż 29 znajduje się w Polsce. Co więcej, Polska jest czwartym najbardziej zanieczyszczonym krajem PM 2.5 w Unii Europejskiej.

Na tym tle zeroemisyjny transport w projekcie polskiego KPO został potraktowany pobieżnie nie tylko w zakresie przewidzianych reform i inwestycji, ale również puli środków przeznaczonych na ich realizację. Całkowity deklarowany budżet przewidziany w tej sekcji to 6,074 mld euro. Kwota ta uwzględnia różne inwestycje w ramach pierwszego celu szczegółowego „Zwiększenie udziału

zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko”, tj. także te mające na celu wsparcie przemysłu dla gospodarki niskoemisyjnej. Jednak z tej samej puli środków realizowane będą również inwestycje w ramach drugiego celu szczegółowego „Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań”, mające za przedmiot linie kolejowe, pasażerski tabor kolejowy, projekty intermodalne, bezpieczeństwo transportu oraz cyfryzację transportu. W konsekwencji, realna suma środków zarezerwowanych na rozwój elektromobilności (w ramach pierwszego celu szczegółowego) dotyczy wyłącznie inwestycji w zeroemisyjny transport zbiorowy i wynosi zaledwie 1,031 mld euro, co w kontekście wyzwań generowanych przez sektor transportu w Polsce jest kwotą bardzo małą i z pewnością niewystarczającą. Dla kontrastu, krajowe plany odbudowy w wielu państwach członkowskich UE traktują rozwój elektromobilności jako priorytetowy cel, który zostanie objęty post-COVID-owym wsparciem finansowym. Przykładowo, w projekcie czeskim 52 proc. dostępnych środków przeznaczono na infrastrukturę i zieloną transformację, z czego 30 proc. na zapewnienie zrównoważonego i bezpiecznego transportu. W projekcie niemieckim zrównoważony transport odpowiada za ok. 23 proc. wszystkich funduszy. Rumunia zarezerwowała na zieloną transformację aż 65 proc. dostępnych środków, z których większość – 43 proc. - zostanie przeznaczona na zrównoważony transport.

Zdaniem PSPA, treść planu naprawczego na rzecz zielonej, inteligentnej mobilności powinna zostać ponownie przeanalizowana i poprawiona.

- Środki z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Odporności dają konkretne możliwości i ogromne pole do wsparcia finansowego. Jedyńm warunkiem jego pozyskania i kluczowym aspektem determinującym powodzenie planu naprawczo-stymulacyjnego jest właściwe zaprojektowanie reform i inwestycji, jakie Polska zamierza zrealizować w danym obszarze. Przedstawiliśmy stronie rządowej dokument zawierający szczegółowe propozycje modyfikacji KPO. Obejmują one działania dynamizujące rozbudowę stacji ładowania oraz punktów tankowania wodorem, instrumenty wpierające rozwój floty pojazdów zeroemisyjnych poprzez wprowadzenie systemu bonus-malus zachęcającego do rezygnacji z samochodów spalinowych na rzecz samochodów zeroemisyjnych, jak również postulaty wprowadzenia konkretnych zmian legislacyjnych, w tym przepisów podatkowych – podsumowuje Maciej Mazur, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Według PSPA, pomoc finansowa ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności stanowi niepowtarzalną szansę na dynamizację rozwoju transportu przyjaznego środowisku, a biorąc pod uwagę wszystkie okoliczności, Polska nie może sobie pozwolić na to, żeby tej szansy nie wykorzystać. (PSPA)