

Pani Ursula von der Leyen

Przewodnicząca Komisji Europejskiej

Warszawa, 19/03/2025

Wezwanie Komisji Europejskiej do działania

w celu

- **Ustalenia spójnej strategii transportowej i energetycznej UE, umożliwiającej krajom Europy Środkowo-Wschodniej (EŚW) zwiększenie konkurencyjności i stworzenie równych szans na dekarbonizację**
- **Uwzględnienia celów Zielonego Ładu poprzez wdrożenie bardziej inteligentnych środków dekarbonizacji w ramach Czystego Ładu Przemysłowego**
- **Zapewnienia bezpieczeństwa paliwowego poprzez zwiększenie przepustowości infrastruktury rurociągowej, kolejowej i portowej**

Przemysł transportowy generuje około 5% unijnego PKB i zatrudnia ponad 10 milionów osób w Europie. Transport drogowy stanowi 80% całego transportu towarowego w Unii Europejskiej.¹ Gospodarka Europy i jej zdolność do dekarbonizacji będą zatem w dużym stopniu zależeć od dobrej kondycji handlowej i wiodącej roli innowacyjnej branży transportowej, przy czym przedsiębiorstwa z Europy Środkowo-Wschodniej odgrywają kluczową rolę w wewnętrznym transporcie drogowym (cztery z pięciu krajów o największym znaczeniu dla międzynarodowego transportu towarowego mają siedzibę w Europie Środkowo-Wschodniej)², reprezentując około 250 000 przedsiębiorstw.³

W ramach europejskiego prawa klimatycznego UE zobowiązała się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55% do 2030 roku. Pakiet Fit for 55 powinien umożliwić wszystkim sektorom gospodarki UE osiągnięcie tego celu, przy jednoczesnym osiągnięciu celów klimatycznych w sprawiedliwy i opłacalny sposób oraz w oparciu o poszanowanie konkurencji.⁴

Sektor komercyjnego transportu drogowego i przemysł paliwowy w Europie Środkowo-Wschodniej obawiają się, że obecne ramy polityczne zagrażają tym kluczowym celom; co więcej, doprowadzą do zakłóceń gospodarczych, zagrażając bezpieczeństwu paliwowemu i warunkom społecznym oraz utrudniając dekarbonizację. Sygnatariusze wspólnie wzywają do podjęcia pilnych działań w celu napędzania transformacji energetycznej i cyfrowej sektora w celu zbudowania silniejszej i bardziej konkurencyjnej gospodarki UE.

1) Odróżnienie celów od narzędzi: zachowanie neutralności technologicznej w dążeniu do celów neutralności węglowej.

Zakaz używania pojazdów z silnikami spalinowymi nie prowadzi do osiągnięcia celów klimatycznych, podczas gdy należy skupić się na wiarygodnej redukcji CO₂ w oparciu o zasadę Well-to-Wheel (WtW), która eliminuje fałszywe narzędzia dyskredytujące ambitne cele UE i podważające jednolity rynek UE. Poza elektryfikacją osiągnięcie zerowej emisji w transporcie wymagana pilnie zrównoważonych paliw odnawialnych.

¹ Statista

² Polska, Litwa, Rumunia, Czechy (Upply)

³ ITF, Eurostat

⁴ [Realizacja Europejskiego Zielonego Ładu - Komisja Europejska](#)

2) Znaczne zmniejszenie obciążeń administracyjnych firm i harmonizacja wdrażania polityk UE w kontekście zrównoważonego rozwoju.

Państwa członkowskie Unii Europejskiej stosują różne podejścia przy wdrażaniu dyrektyw UE (w tym REDIII, ETS2), co uniemożliwia przedsiębiorstwom skuteczne i szybkie wnoszenie wkładu oraz powoduje wysokie obciążenie administracyjne i koszty.

3) Testowanie skuteczności, współzależności i wykonalności istniejących regulacji i dyrektyw UE.

Różne polityki, do których muszą się stosować różni uczestnicy rynku, w tym przepisy dotyczące CO₂ (producenci samochodów osobowych i ciężarowych), REDIII (rządy, dostawcy energii), ETS2 (przemysł, konsumenci), CSRD (przewoźnicy, spedytorzy) oraz Count Emission EU (przedsiębiorstwa transportowe), utrudniają firmom usługowym świadczenie kompleksowych rozwiązań.

4) Stworzenie jednolitego rynku rozliczania i handlu gazami cieplarnianymi (GHG) dla zrównoważonych odnawialnych źródeł energii wykorzystywanych w sektorze transportu.

Niektóre kraje, takie jak Niemcy i Holandia, wdrożyły rynek handlu uprawnieniami do emisji dwutlenku węgla lub kwotami emisji gazów cieplarnianych, podczas gdy rozważa to więcej krajów, takich jak Hiszpania i Francja. W związku z tym istnieje niespójność we wdrażaniu pod względem terminów i niepewność co do zakresu stosowania (np. REDIII przewiduje wdrożenie systemu kredytów na ładowanie odnawialnej energii elektrycznej, ale jest to mniej jasne w przypadku paliw odnawialnych).

5) Określenie wspólnych zasad rozwoju rynku i stworzenie równych szans dla krajów Europy Środkowo-Wschodniej, przy przyjmowaniu nowych technologii pojazdów i energii.

PKB w Europie Środkowo-Wschodniej jest o 78% niższy niż w gospodarkach zachodnich, co powoduje, że operatorzy transportowi mają znacznie mniejszą siłę nabywczą. Na przykład dotacje dla elektrycznych ciężarówek są bardzo rozproszone w całej UE, natomiast małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) z Europy Środkowo-Wschodniej mają więcej ograniczeń ekonomicznych. Ceny energii są zbyt wysokie i znacznie różnią się w zależności od kraju, co podważa zasadę równości i zdolność do stworzenia prawdziwego jednolitego rynku dla bardziej zrównoważonego ekosystemu transportu.

6) Skupienie się na ukierunkowanej alokacji pobieranych podatków i opłat za korzystanie z dróg.

W ostatnich latach obserwujemy znaczny wzrost podatków i opłat za korzystanie z dróg, jednak dodatkowy dochód od użytkowników transportu drogowego nie został reinwestowany w branżę w celu wspierania innowacji, dekarbonizacji i cyfryzacji; zamiast tego został wykorzystany do finansowania krzyżowego innych sektorów, takich jak kolej. Takie działania polityczne hamują innowacje i spowalniają niezbędne inwestycje w zrównoważony rozwój.

7) Przyspieszenie realizacji Planu działania UE dla sieci energetycznych i ułatwienie rozwoju infrastruktury energetycznej dla zrównoważonych paliw odnawialnych; wspieranie zrównoważonej produkcji i dystrybucji energii poprzez inteligentną politykę podatkową.

Unijna strategia zerowej emisji netto jest niedostosowana do faktycznego rozwoju infrastruktury zielonej energii, gotowości technicznej i zdolności inwestycyjnych, a jednocześnie zapewnia niezrównoważone wsparcie dla rozwoju infrastruktury pojazdów elektrycznych w porównaniu ze zrównoważonymi paliwami odnawialnymi (takimi jak HVO, bioLNG, bioLPG lub mieszanki e-paliw z biopaliwami), które mogą odgrywać ważną rolę w perspektywie średnio- i długoterminowej obok bezpośredniej i pośredniej elektryfikacji (akumulator elektryczny i wodór).

8) Inwestowanie w bezpieczeństwo paliwowe na wypadek konfliktów zbrojnych i sytuacji kryzysowych.

Wojna w Ukrainie ujawniła podatność Europy na zagrożenia związane z dostawami energii. Proponujemy, aby państwa wzięły większą odpowiedzialność za bezpieczeństwo dostaw paliw poprzez zmianę systemu magazynowania paliw i zwiększenie pojemności

magazynowych zarówno dla końcowych produktów ropopochodnych, jak i niskoemisyjnych paliw płynnych. Istnieje również potrzeba poprawy zdolności przeładunkowych portów i linii kolejowych. Ponadto istnieje kwestia dostępności paliw, zwłaszcza biopaliw, w sytuacjach kryzysowych, a niedostępność energii elektrycznej powinna zostać uwzględniona w strategicznej mapie drogowej UE. Ponadto krajowa produkcja zrównoważonych biopaliw, biogazu LPG i bioetanolu z lokalnych surowców pochodzących z UE odgrywa ważną rolę zarówno w dekarbonizacji płynnych paliw kopalnych, jak i we wspieraniu odpowiednich ilości paliw w przypadku sytuacji kryzysowej powodującej przerwanie łańcuchów dostaw.

Sygnatariusze z zadowoleniem przyjmują fakt, że Clean Industrial Deal skupia się na jednoczesnym przyspieszeniu procesu dekarbonizacji i zwiększeniu konkurencyjności poprzez pobudzenie innowacji i wzmacnianie odporności. Cele te mają kluczowe znaczenie zarówno dla branży paliwowej, jak i transportowej. Jednak sektor ten stoi przed szeregiem specyficznych wyzwań, które nie znajdują wystarczającego odzwierciedlenia w obecnych ramach polityki. W obecnej sytuacji istnieje jak najbardziej ryzyko wystąpienia „podwójnego negatywnego zjawiska” czyli osłabienia konkurencyjności przy jednoczesnym nieznaczym ograniczeniu emisji. Polityki przedstawione w tym dokumencie mają na celu rozwiązanie tego problemu, proponując ścieżkę prowadzącą do silniejszego, bardziej zrównoważonego i konkurencyjnego europejskiego przemysłu paliwowego i transportowego.

Leszek Wiwała

Prezes-Dyrektor Generalny
Polska Organizacja Przemysłu i Handlu
Naftowego (POPiHN)



Krista-Maria Alas

Prezes
Estonian Transport Fuels Union



Lubos Dinka

Przewodniczący Rady Dyrektorów
Slovak Association of Petroleum Industry
and Trade (SAPPO)



Ottó Grád

Sekretarz Generalny
Hungarian Petroleum Association



Martin Kubu

Członek Rady Dyrektorów
Czech Association of Petroleum Industry
and Trade (CAPPO)



Tomasz Bęben

Prezes
Stowarzyszenie Dystrybutorów
i Producentów Części Motoryzacyjnych
(SDCM)



Paweł Bielski

Prezes
Polska Izba Gazu Płynnego (PIGP)



Bartosz Kwiatkowski

Dyrektor Generalny
Polska Organizacja Gazu Płynnego (POGP)



Karol Rychlik

Członek Zarządu
Zrzeszenie Międzynarodowych
Przewoźników Drogowych w Polsce
(ZMPD))



Adam Stępień

Dyrektor Generalny
Krajowa Izba Biopaliw (KIB)



Jakub Faryś

Prezes
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
(PZPM)



Maciej Wroński

Prezes
Transport i Logistyka Polska (TLP)



Katarzyna Konowrocka
Polska Platforma LNG i bioLNG

