

CER FACT SHEET

WRZESIEŃ 2008

ZEWNĘTRZNE KOSZTY TRANSPORTU I ZMIANA DYREKTYWY O EUROWINIECIE



Wyrażna potrzeba podjęcia działań:

- Obecna Dyrektywa o Eurowiniecie nie przewiduje dla transportu drogowego, jako jedynego środka transportu, internalizacji kosztów zewnętrznych, podczas gdy Dyrektywa 2001/14 dopuszcza taką możliwość w przypadku transportu kolejowego.¹
- Transport drogowy i morski to jedyne środki transportu, do których nie ma zastosowania Europejski System Handlu Emisjami (ETS). Objęcie transportu lotniczego tym systemem ma nastąpić w latach 2011-2012, podczas gdy transport kolejowy (gdzie 80% ruchu transportowego odbywa się z wykorzystaniem trakcji elektrycznych) jest jego częścią już dziś poprzez włączenie sektora energetycznego do systemu ETS.

1. Artykuł 7 jasno mówi, że "opłata za infrastrukturę może być zmieniona, aby uwzględnić koszty skutków dla środowiska spowodowane przez prowadzenie ruchu pociągów".

1. CO TO SĄ "KOSZTY ZEWNĘTRZNE"

- Koszty zewnętrzne to koszty związane z eliminacją negatywnego wpływu transportu, których nie ponoszą sami użytkownicy transportu (np. zanieczyszczenie).
- Są to **prawdziwe koszty dla społeczeństwa** (np. dla osób ponoszących koszty leczenia i składek na ubezpieczenie ie zdrowotne, podatników czy firm, które odnotowują spadek wydajności).
- Pytanie jest następujące: kto powinien za to płacić?

Tabela 1 – Główne kategorie kosztów zewnętrznych i ich aktualni PŁATNICY.

KATEGORIE KOSZTÓW	Kto za nie płaci?	
	Użytkownicy transportu	Inni
Zmiana klimatu (emisje CO₂): • kataklizmy • mniejsze zbiory	Użytkownicy nie płacą	<ul style="list-style-type: none"> Firmy ubezpieczeniowe (Płatnicy składek na ubezpieczenie) Władze publiczne (Podatnicy) Osoby prywatne Przyszłe pokolenia
Zanieczyszczenie powietrza: • zdrowie ludzi • zdrowie zwierząt	Użytkownicy nie płacą	<ul style="list-style-type: none"> Firmy sprzedające ubezpieczenia zdrowotne (Płatnicy składek na ubezpieczenie zdrowotne) Władze publiczne (Podatnicy) Osoby prywatne
Wypadki: • uszkodzenia ciała • szkody materialne	Częściowo, w ramach ubezpieczenia	<ul style="list-style-type: none"> Firmy ubezpieczeniowe (Płatnicy składek na ubezpieczenie) Władze publiczne (Podatnicy) Osoby prywatne
Zatłoczenie: • stres • spadek wydajności	Częściowo, poprzez spadek wydajności	<ul style="list-style-type: none"> Firmy Osoby prywatne Firmy sprzedające ubezpieczenia zdrowotne (Płatnicy składek na ubezpieczenie zdrowotne)
Hałas: • stres	Użytkownicy nie płacą	<ul style="list-style-type: none"> Osoby prywatne Firmy sprzedające ubezpieczenia zdrowotne (Płatnicy składek na ubezpieczenie zdrowotne)

2. CZY MOŻLIWE JEST OSZACOWANIE KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH?

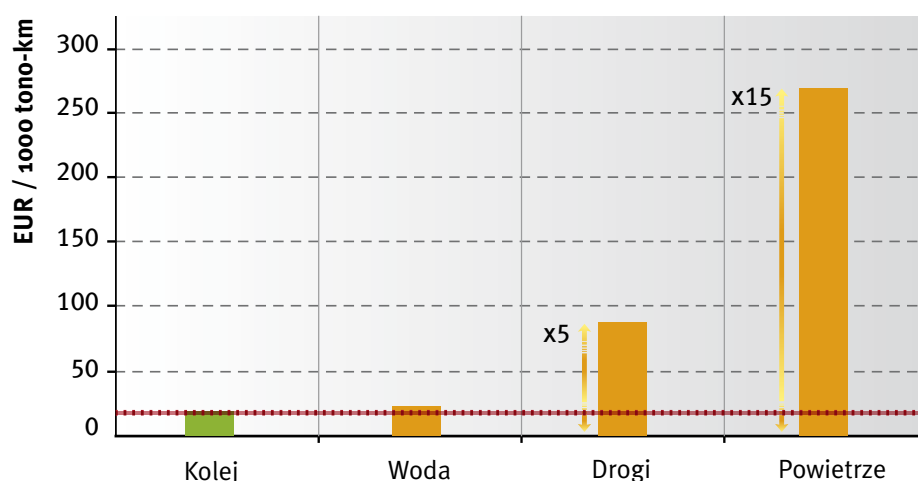
Opublikowany przez Komisję Europejską podręcznik studium IMPACT wskazuje na „porozumienie na poziomie naukowym, co do możliwości oszacowania zewnętrznych kosztów transportu przy zastosowaniu podejścia dyktowanego najlepszymi praktykami oraz dostępność ogólnych szacunków dla rządów państw”. Podjęcie kolejnych decyzji leży w rękach rządzących².

- **Na przykład**, koszty związane ze zmianami klimatu można obliczyć na podstawie szacunku szkód wywołanych zmianami klimatycznymi wynikłymi ze zwiększonej emisji gazów cieplarnianych.

3. WYSOKOŚĆ KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH TRANSPORTU TOWAROWEGO

Wszystkie badania kosztów zewnętrznych transportu ukazują ogromny wpływ transportu drogowego na środowisko naturalne. Diagram 1 przedstawia główne wnioski wynikające ze studium INFRAS/IWW 2004 w kontekście średnich kosztów zewnętrznych dla różnych środków transportu towarowego w 17 krajach UE. Koszt zewnętrzny jednego tonokilometra w towarowym transporcie drogowym jest **pięciokrotnie wyższy** od kosztu jednego tonokilometra w towarowym transporcie kolejowym (najmniej zanieczyszczającym środowisko naturalne)!

Diagram 1: Średnie zewnętrzne koszty środków transportu towarów w roku 2000 (bez zatłoczenia)



Źródło: INFRAS/IWW (2004)

2. CE Delft (2007), "Handbook on estimation of external costs in the transport sector", strona 13, http://ec.europa.eu/transport/costs/index_en.htm

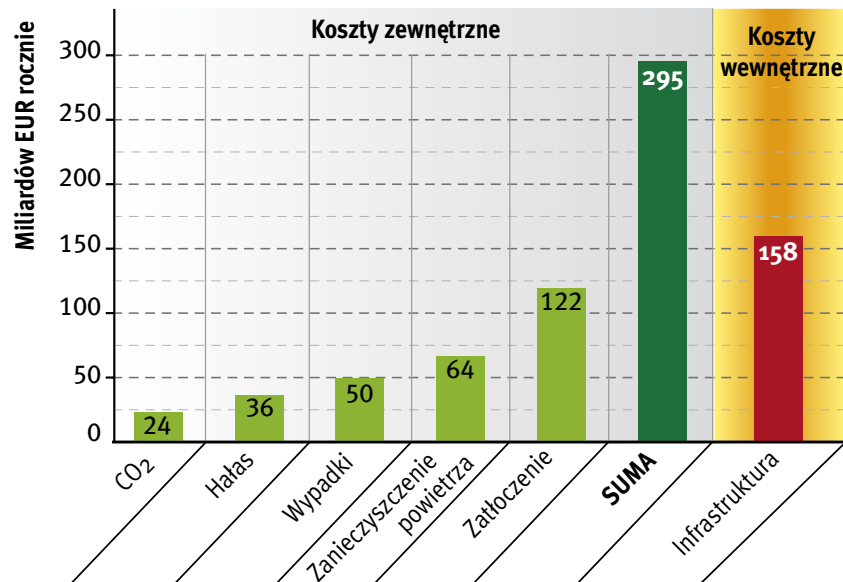


Ogólnie rzecz ujmując, udział w całkowitych kosztach zewnętrznych w sektorze transportu towarowego...

- Ciężkich samochodów ciężarowych wynosi 25%;
- Lekkich samochodów ciężarowych wynosi 9 %;
- Towarowego transportu kolejowego wynosi 1%.

Do ciekawych wniosków prowadzą (zachowawcze) oceny studium UNITE (2003). Jak pokazano na diagramie 2, koszty zewnętrzne są nie tylko wyższe od kosztów związanych z infrastrukturą drogową, **ale ich wartość stanowi prawie 3% wartości wszystkich produktów wytworzonych wewnątrz UE (PKB).**

Diagram 2: Koszty transportu drogowego w Europie (w miliardach EUR)⁴



Źródło: Szacunek za rok 2006 wykonany w oparciu o studium UNITE

Oznacza to, że mając na względzie wyniki za 2006 rok suma kosztów zewnętrznych wygenerowanych w sektorze transportu drogowego w Europie wynosiłaby każdego roku prawie **300 miliardów EUR!**

Stanowi to w przybliżeniu wysokość PKB takiego kraju jak Szwecja.

4. OBECNA DYREKTYWA O EUROWINIECIE (1999/62, ZE ZMIANAMI WPROWADZONYMI PRZEZ DYREKTYWĘ 2006/38)

Cel:

- Dyrektywa **określa zasady**, które zobowiązane są stosować kraje członkowskie, **JEŚLI** zamierzają wprowadzić opłaty drogowo ("opłaty za korzystanie z infrastruktury" albo "opłaty za przejazd").
- Dyrektywa **NIE zobowiązuje** krajów członkowskich do wprowadzenia opłat drogowych dla samochodów ciężarowych

Zakres:

- Dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów używanych do przewozów towarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony poruszających się po drogach należących do transeuropejskiej sieci drogowej.
- Do roku 2012 kraje członkowskie, które pobierają opłaty za korzystanie z infrastruktury lub opłaty za przejazd, będą musiały objąć nimi wszystkie pojazdy o masie powyżej 3,5 tony

Górna granica:

- Przychody z opłat za korzystanie z infrastruktury czy opłat za przejazd **NIE mogą być wyższe niż koszty związane z infrastrukturą** (wyjątek stanowią tzw. obszary wrażliwe⁵).

Wykorzystanie przychodów z opłat:

- Decyzja dotycząca wykorzystania tych przychodów leży w gestii krajów członkowskich.

4. Źródło: Studium UNITE (2003), przedstawiające koszty jako procent PKB za rok 1998. Dane dostosowane na potrzeby wyników za rok 2006. Według Europejskiego Urzędu Statystycznego Eurostat, PKB 15 krajów Unii Europejskiej wyniosło w roku 2006 10 855 miliardów EUR (według cen rynkowych).

5. Zgodnie z artykułem 11 dyrektywy, wyjątkowo w regionach górskich do opłat za przejazd można doliczyć dopłatę za konkretny odcinek drogi, która nie może przekroczyć 25% średniej ważonej opłaty za przejazd.



5. POWODY DALSZYCH ZMIAN:

- Podręcznik opublikowany przez Komisję Europejską dowodzi, że *“transport drogowy charakteryzuje się największym udziałem w całkowitych zewnętrznych kosztach transportu”*⁵. Twierdzenie to znajduje oparcie we wszystkich opracowaniach naukowych⁶.
- Przegląd OECD dotyczący środowiska naturalnego do roku 2030 (“Environmental Outlook to 2030”) dobitnie uwidacznia potrzebę internalizacji kosztów zewnętrznych: *“Ceny usług transportowych rzadko odzwierciedlają pełne koszty społeczne i środowiskowe, co skutkuje nadmiernym korzystaniem z najmniej optymalnych środków transportu. Ceny usług transportowych powinny w pełnym stopniu odzwierciedlać koszty zniszczenia środowiska i wpływu na zdrowie.”*
- **Społeczeństwo oraz organizacje popierają internalizację kosztów zewnętrznych.** Spośród 469 odpowiedzi uzyskanych w ramach badania internetowego przeprowadzonego przez Komisję Europejską w roku 2007, 81% respondentów opowiada się za internalizacją kosztów⁷.

Ten brak równowagi spowodowany przez obecną Dyrektywę o Eurowiniecie oznacza, że: 1) ceny nie odzwierciedlają rzeczywistych kosztów, 2) a zasada *“zanieczyszczający płaci”* nie ma zastosowania do środka transportu najmniej przyjaznego środowisku naturalnemu. **Z tego względu zasady konkurencji są naruszone na korzyść środka transportu wyrządzającego największą szkodę środowisku naturalnemu.** Internalizacja kosztów zewnętrznych w odniesieniu do transportu drogowego stanowi więc **konieczny krok** w kierunku stworzenia warunków równoprawnej konkurencji dla poszczególnych środków transportu.

5. CE Delft (2007), “Handbook on estimation of external costs in the transport sector”, strona 8.
6. Między innymi UNITE (2003) oraz INFRA5/IWW (2004)
7. Badanie przeprowadzone przez Komisję Europejską za pośrednictwem Internetu dotyczące internalizacji kosztów zewnętrznych, grudzień 2007; 70% odpowiedzi zostało udzielonych przez osoby prywatne, a 30% przez organizacje.
8. Propozycja dyrektywy zmieniającej Dyrektywę 1999/62/EC w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych rodzajów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, COM (2008) 436 ostateczna wersja.

6. PROPOZYCJA KOMISJI EUROPEJSKIEJ W SPRAWIE NOWEJ WERSJI DYREKTYWY.

W lipcu 2008r. Komisja Europejska przyjęła propozycję wprowadzenia zmian w Dyrektywie, rozumianej jako część składowa Ekologicznego Pakietu Transportowego (Greening Transport Package)⁸:

- Państwa członkowskie będą mogły pobierać opłaty za koszty zewnętrzne transportu wytwarzane przez samochody ciężarowe w zakresie zanieczyszczenia powietrza, hałasu i zatłoczenia. Emisja CO₂ i koszty wypadków nie pokrywanych przez ubezpieczyciela, zostały wykluczone. Określono również górną granicę opłat.
- Zakres dyrektywy jest rozszerzony na wszystkie drogi międzyaglomeracyjne i podmiejskie.
- Wpływy z opłat mają być przeznaczone na propagowanie i rozwój zrównoważonego transportu.

Wspólnota kolejowa (w tym CER, EIM i UNIFE):

- Popiera ustanowienie istotnej zasady internalizacji kosztów zewnętrznych, która przyniesie korzyści środowisku naturalnemu i gospodarce europejskiej;
- Nie znajduje uzasadnienia dla wyłączenia kosztów wypadków i emisji CO₂ z systemu, który nie jest obligatoryjny;
- Podkreśla, że obligatoryjność opłaty powinna być kwestią czasu, lecz w chwili obecnej nie jest możliwa do wprowadzenia;
- W celu uniknięcia dodatkowych opóźnień, wzywa Parlament Europejski i Radę do osiągnięcia porozumienia **przed końcem obecnego okresu legislacyjnego.**



COMMUNITY OF EUROPEAN RAILWAY AND INFRASTRUCTURE COMPANIES - COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU RAIL ET DES COMPAGNIES D'INFRASTRUCTURE - GEMEINSCHAFT DER EUROPÄISCHEN BAHNEN UND INFRASTRUKTURGESELLSCHAFTEN

