

Transport drogowy na europejskich drogach musi się zmienić

Czy wiesz, że całkowity udział transportu w emisji gazów cieplarnianych na terenie Unii Europejskiej wynosi około 25 proc., z czego 18,4 proc. generują pojazdy ciężarowe i autobusy¹? Jednym z głównych celów nowych europarlamentarzystów jest zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska spalinami w ciągu dekady aż o 30 proc. Aby tego dokonać, wprowadzono szereg nowych regulacji. Unijni decydenci podjęli kroki, które mają doprowadzić do redukcji emisji CO₂ przez ciężarówki o 15 proc. do 2025 roku oraz o drugie tyle w ciągu kolejnych pięciu lat. Co już robi w tym kierunku Europa? Czy Polska ma coś wspólnego z byciem eko? A także co to oznacza dla przewoźników i kierowców zawodowych?

Starym kontynentem rządzą diesle

Zgodnie z szacunkami UE zapotrzebowanie na transport towarowy do 2050 roku wzrośnie o 80 proc. w stosunku do roku 2013². Taki stan rzeczy generuje spore zmiany środowiskowe i nieuniknioną walkę o czystsze powietrze. Choć pojazdy, produkowane są z wykorzystaniem nowych technologii i generują mniej zanieczyszczeń, to wciąż na naszych drogach królują samochody z silnikami wysokoprężnymi - w tym także te, o niższych normach emisji CO₂ - mówi **Kamil Wolański, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców**. Dane wskazane przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego pokazują, że w Polsce na koniec 2018 roku było zarejestrowanych 707 300 samochodów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 t, aż 38 proc. tych aut jest w wieku 11-20 lat.³ Zaś zużycie ON w 2018 r. osiągnęło rekordowy poziom 20 345 000 m³ (⁴) - dodaje ekspert.

Mimo że transport morski i kolejowy generuje niższe emisje dwutlenku węgla do atmosfery, to przewóz towarów na terenie UE jest zdominowany przez transportowców drogowych. W 2018 r. ten rodzaj przewozów odpowiadał za ok. 80 proc. przewiezionych towarów w Polsce, zaś na terenie UE jest to ok. 49%.⁵ Według Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) w 2015 r. największy problem z dotrzymywaniem standardów dotyczących emisji dwutlenku azotu występował w miejscach o dużym natężeniu ruchu drogowego w obszarach miejskich - przede wszystkim we Francji, w Niemczech, w Wielkiej Brytanii i we Włoszech. W raporcie Najwyższej Izby Kontroli opublikowanym we wrześniu 2018 wyklarował się jeden wniosek de lege ferenda - przygotowanie prawne do tworzenia w Polsce stref ograniczonej emisji. Jednak zmiany te nie zostały uwzględnione na etapie prac sejmowych. Projekt o elektromobilności i paliwach alternatywnych opracowany przez Ministra Energii, który został wprawdzie wprowadzony w życie 22 lutego 2018 r. i uregulował kwestie tworzenia stref niskoemisyjnych przez gminy, jednak wciąż nie spełnia on w pełni swojej funkcji. Choć przytoczony raport NIK-u wykazał w dokumencie rządowym wiele kwestii wymagających zmiany, ustawa na razie obowiązuje.⁷

Jak robi to Europa?

Ateny, Paryż i Madryt chcą całkowicie pozbyć się diesli ze swoich ulic do 2025 r. Bruksela i Mediolan planują osiągnąć to samo do 2030 r. Natomiast Londyn ma wprowadzić całkowity zakaz poruszania się samochodów z silnikami diesla do 2040 r. Już od 2008 r. na terenie niemalże całej stolicy Zjednoczonego Królestwa obowiązuje Strefa Niskiej Emisji (Low Emission Zone), która obejmuje ciężarówki i autobusy niespełniające normy emisji spalin Euro 4. Od połowy października 2020 r. kierowcy pojazdów z normą Euro 1, Euro 2 i Euro 3, którzy zdecydują się na wjazd do regionu Wielki Londyn, będą musiały się zmierzyć z karą grzywny sięgającą około 1,5 tysiąca złotych. W Niemczech też zaczęto walkę z silnikami diesla. W Berlinie, Hanowerze, Frankfurtu, Kolonii już w 2008 r., a obecnie niespełna 60 niemieckich miast wprowadziło Strefy Czystego Transportu.

¹ W kierunku czystej i inteligentnej mobilności. Transport a środowisko w Europie, Europejska Agencja Środowiska, 2016, s. 20 - dane na rok 2014.

² W kierunku czystej i inteligentnej mobilności. Transport a środowisko w Europie, Europejska Agencja Środowiska, 2016, s. 5

³ Raport PZPM 2019/2020; s.42

⁴ Raport PZPM 2019/2020

⁵ GUS, Przewozy ładunków i pasażerów w 2018 r., 14.06.2019

⁶ Europejski Trybunał Obrachunkowy, Udoskonalanie sektora transportu w UE – aktualne wyzwania, 2018, s. 18

⁷ <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/mordercze-spaliny.html>

Aktualnie ponad 90 proc. pojazdów (w tym także ciężarowych) poruszających się po drogach naszych zachodnich sąsiadów spełnia te ekologiczne wymagania. Francja nie życzy sobie, aby auta z silnikami diesla zarejestrowane pomiędzy 2001 a 2005 r. zanieczyszczały paryskie powietrze. Od 2022 r. podobny zakaz ma obejmować kolejne roczniki, czyli 2006 – 2010.

Za złamanie zakazu wjazdu właścicielowi pojazdu ciężarowego grozi kara w wysokości sięgającej nawet do 375 euro - mówi ekspert OCRK. - Co jest ciekawe, Francja chce, by od 2024 r. do centrum Paryża mogły wjeżdżać tylko te ciężarówki, które są niskoemisyjne. O krok dalej poszła Norwegia - tam od 2025 r. nie będzie można sprzedawać pojazdów z silnikami spalinowymi. Z najnowszych raportów wynika, że od 2030 takie działania planowane są także w Szwecji, Irlandii, Izraelu i w Indiach. Co więcej przewoźnicy, którzy inwestują w ciężarówki z wyższą normą emisji spalin Euro 6 mogą liczyć na niższe opłaty niż właściciele mniej ekologicznych pojazdów. Na przykład w Wielkiej Brytanii od lutego 2019 za pojazdy z klasą Euro 6 opłaty są niższe o 10 proc., zaś dla tirów o normach Euro 5 i niższych stawka wzrosła o 20 proc. - wyjaśnia Kamil Wolański.

Eko po polsku

W Polsce sytuacja też nie wygląda dobrze – w 4 z 46 stref poziom dopuszczalnego CO₂ został przekroczony, a wynika to przede wszystkim ze spalin transportowych⁸. Na terenie RP regulacje dotyczące stref niskoemisyjnych (LEZ) zawarte są w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Regulacje te umożliwiają jednostkom samorządowym tworzenie stref czystego transportu, w których ogranicza się ruch pojazdom innym niż elektryczne, napędzane wodorem lub gazem ziemnym. Jednak ustawa nie zabezpiecza Polski przed możliwością sprowadzania i użytkowania pojazdów, które nie spełniają norm emisyjnych w innych europejskich krajach oraz daje dużą swobodę samorządom na regulowanie tych kwestii według własnego uznania. W raporcie NIK czytamy, iż tak skonstruowane przepisy niosą ryzyko, że gminy nie będą zainteresowane tworzeniem stref czystego transportu, gdyż mogą one dowolnie decydować o udostępnianiu eko-obszarów dla pojazdów innych kategorii. To w konsekwencji nie przyczyni się do redukcji zanieczyszczeń – czyli w ogóle nie spełni swojej funkcji.⁹

Pierwszym miastem w Polsce, które zdecydowało się na wprowadzenie strefy czystego transportu był Kraków, jednak nie nacieszył się on zbyt długo eko-obszarem. Rada Miejska w Krakowie po dwóch miesiącach obowiązywania obostrzeń dla najbardziej nieekologicznych pojazdów postanowiła wydłużyć do 10 h dziennie możliwość poruszania się po strefie samochodów każdego typu, co w praktyce oznacza, że w godzinach 6-20 każdy z pojazdów może jeździć po tym terenie bez ograniczeń. Zmiany te zostały wprowadzone na wniosek przedsiębiorców prowadzących własne działalności w obrębie wydzielonego terenu – jak twierdzili, nowe regulacje przyczyniły się do spadku ich obrotów o ok. 1/3.¹⁰ Niestety Polska nie wypracowała jeszcze optymalnej ścieżki legislacyjnej, która pomoże skutecznie wprowadzać strefy czystego transportu – takich, które skutecznie spełnią swoją rolę.

Gama pojazdów - w tym także ciężarowych - o napędach alternatywnych do diesli nieustannie się poszerza. Liczne profity dla eko-przewoźników zachęcają do podejmowania świadomych wyborów. Jednak z drugiej strony - silniki wysokoprężne są bardziej wydajne, co zapewnia im rzeszę fanów. Widać wyraźnie, że na naszych oczach dokonuje się eko-rewolucja również w transporcie, co jest mocno wspierane przez dyrektywy unijne, zastosowania technologiczne i koncerny motoryzacyjne, więc już za kilka lat rynek transportu drogowego nabierze zupełnie nowego wymiaru - podsumowuje Wolański z OCRK.

⁸ <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/mordercze-spaliny.html>

⁹ <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/mordercze-spaliny.html>

¹⁰ <http://nettg.pl/news/156158/przedsiębiorcy-wymusili-zmiany-na-urzednikach-strefa-czystego-powietrza-obnizala-dochody-firm>

OCRK Polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

ul. Karpacka 24/U2c, 43-300 Bielsko-Biała, NIP: 5472148876, REGON: 243433883, e-mail: biuro@ocrk.pl
Infolinia: 801 00 63 01, tel. +48 33 470 06 00, fax. +48 33 470 06 01, www.ocrk.pl Numer KRS: 0000704301; SĄD REJONOWY W BIELSKU-BIAŁEJ
VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO; Kapitał zakładowy: 100 000 PLN