

Unia zaprzecza sama sobie i stawia cele nie do spełnienia

Zmiany klimatu to jedno z największych zagrożeń środowiskowych, społecznych, a także ekonomicznych. Europejska Agencja Środowiskowa wskazała, że jedną z przyczyn tego stanu rzeczy mogą być emisje gazów cieplarnianych. Winne są przede wszystkim paliwa spalane w elektrowniach, przemysł, gospodarstwa domowe, a także transport.¹ Całkowity udział w emisji gazów na terenie UE branży transportowej wynosi około 25 proc., z czego ponad 18 proc. generują ciężarówki i autobusy. Dlatego Komisja Europejska postanowiła zaostrzyć przepisy i działać w kierunku zredukowania tego problemu.

Ponad rok temu zakończono prace nad programem „Europa w ruchu”. Jego celem jest między innymi zwiększenie efektywności paliwowej czy ograniczenie emisji spalin pochodzących z pojazdów ciężarowych.² W tym samym czasie, ta sama instytucja pracuje nad nowym prawem dla transportu nazywanym pakietem mobilności. Jego zapisy powodują, że przejazdów bez załadunku może być zdecydowanie więcej, liczba przejechanych kilometrów na europejskich drogach bez konkretnego celu wzrośnie, a to nijak się ma z celami środowiskowymi, które Bruksela stawia sobie i Europejczykom.

Dobre chęci nie wystarczą

Trochę ponad rok temu, Komisja Junckera przestawiła trzeci i ostatni pakiet działań służących realizacji założeń w sektorze mobilności w ramach programu *Europa w ruchu*. Postulaty w ramach tego projektu miały przede wszystkim umożliwić mieszkańcom UE korzystanie z bezpiecznego ruchu drogowego i zagwarantować zmniejszenie zanieczyszczeń generowanych przez pojazdy ciężarowe. Receptą na palący problem było wprowadzenie pierwszej w historii normy emisji CO₂ dla ciężarówek o dużej ładowności. Komisarz do spraw polityki klimatycznej i energetycznej, Miguel Arias Cañete podkreślał wówczas, że każdy sektor gospodarki musi przyczyniać się do realizacji zobowiązań w dziedzinie klimatu zgodnie z porozumieniem paryskim. Wszystko byłoby w porządku, gdyby nie fakt, że w tym czasie trwały prace KE nad pakietem mobilności, który w obecnym kształcie może oznaczać zaprzeczenie walki o lepszy klimat.

Według założeń mobilności ekologicznej do 2025 roku średni poziom emisji CO₂ z nowych samochodów ciężarowych ma być o 15 proc. mniejszy niż obecnie, a w 2030 roku ustalono redukcję na poziomie nawet 30 proc. To ambitny plan i nie byłoby nic nadzwyczajnego w pracy nad modernizacją europejskiego systemu transportu drogowego, gdyby nie fakt, że UE równocześnie zajmuje się pakietem mobilności. Ten z kolei, poza tym, że realnie zagraża polskim przedsiębiorcom, ograniczy dostęp do rynku, zwiększy koszty prowadzenia działalności, utrudni funkcjonowanie systemu transportu drogowego głównie w Europie Środkowo-Wschodniej, pośrednio może także wpłynąć niekorzystnie na środowisko choćby w związku z przejazdami kierowców samochodów ciężarowych, którzy będą musieli wrócić do kraju nawet, jeśli nie ma dla nich ładunku. To kuriozum unijnego legislatora. Pod hasłem równych szans i poprawy warunków pracy, podejmowane są próby ograniczenia możliwości wykonywania kabotaży, które to powstały, by niwelować tak zwane przestoje i puste przebiegi a tym samym podnieść efektywność transportu drogowego – mówi Kamil Wolański, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).

Gdzie ta mobilność ekologiczna?

Dla firm, które wyspecjalizowały się w dalekich przewozach transgranicznych, taki kształt pakietu mobilności spowoduje utratę wielu kontraktów i problemy finansowe. Dodatkowo, przymus powrotu do „bazy” w określonym czasie, wynikający z nieprzemyślanego prawa, jest krytykowany przez samych kierowców. Przewozy transgraniczne, realizowane przez wschodnioeuropejskich przewoźników w krajach wysokorozwiniętych jak Francja czy Niemcy, przynoszą największe dochody. Zatem powrót, wynikający z nieprzemyślanego prawa, wymusi na właścicielach firm ściągnięcie samochodu często bez załadunku po trzech lub czterech tygodniach w trasie. Oprócz wzrostu ruchu na drogach, przyczyni się to do spadku rentowności małych i średnich przedsiębiorstw, a także opóźnienia na granicach.

¹ <https://www.eea.europa.eu/pl/a/climate/about-climate-change>

² https://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3708_pl.htm

Co więcej, to dodatkowe kilometry, które pojazd ciężarowy musi pokonać przez kraje Europy, a każdy kilometr to kolejne szkodliwe substancje emitowane do atmosfery.

To same straty, a jednak nikt w Parlamencie Europejskim nie zadbał o to, by odpowiednio zbadać skutki takich zmian i zapytać, co sądzą o nich osoby przewożące na co dzień towary, dzięki którym gospodarki krajów Starej Unii tak dobrze prosperują – podsumowuje Kamil Wolański, OCRK.