

Emisje z transportu jako wyzwanie cywilizacyjne Polski

7 X 2019



KRZYSZTOF BOLESTA

Wiceprezes, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych

Dlaczego Polacy ignorują negatywny wpływ samochodów na zdrowie i klimat? Jak przekonać mieszkańców miast, że obecny model rozwoju transportu oparty o samochody spalinowe powinien być zastąpiony przez transport publiczny i niskoemisyjny? Dlaczego nie będzie to możliwe bez zbudowania ponadpartyjnego konsensusu politycznego?

Transport odpowiada za około 15% emisji gazów cieplarnianych w Polsce. Pojazdy spalinowe są też drugim co do wielkości (po ogrzewaniu) źródłem emisji tworzących smog w miastach, takich jak tlenki azotu, czy pył. Niestety, szkodliwe dla zdrowia ludzi oraz klimatu emisje szybko rosną wraz ze zwiększaniem się mobilności Polaków i ilością przewożonych towarów.

Emisyjność transportu w Polsce jest już zjawiskiem, które można określić mianem wyzwania cywilizacyjnego. Mimo niepokojących danych politycy nie są jednak w stanie podjąć działań prowadzących do rozwiązania tego problemu.

“ **Emisyjność transportu w Polsce jest już zjawiskiem, które można określić mianem wyzwania cywilizacyjnego. Mimo niepokojących danych politycy nie są jednak w stanie podjąć działań prowadzących do rozwiązania tego problemu.**

Pięć dróg redukcji emisji

Istnieje szereg sprawdzonych narzędzi, które mogłyby pomóc w redukcji emisji, a nawet poprawić bezpieczeństwo na polskich drogach. Są one z sukcesem stosowane w innych państwach europejskich ograniczając emisje substancji szkodliwych dla zdrowia oraz gazów cieplarnianych.

Po pierwsze, w Polsce wciąż brakuje systemu opodatkowania paliw, które uwzględniałoby emisję zanieczyszczeń. W takim systemie np. diesel opodatkowany byłby wyżej niż benzyna ze względu na wyższe emisje tlenków azotu czy pyłów.

Po drugie, w Polsce wciąż bardzo trudne jest wyznaczanie stref ograniczonej emisji w miastach. W Europie miast, gdzie obowiązują strefy ograniczonej bądź wręcz zerowej emisji jest coraz więcej. Można się z nimi zetknąć w Niemczech (zakazy wjazdu poniżej wyznaczonych norm EURO, które charakteryzują dziś każdy pojazd), Wielkiej Brytanii, Francji, Norwegii, a nawet w Hiszpanii i we Włoszech. W Polsce jedyna taka strefa, która eksperymentalnie funkcjonowała w Krakowie, została po paru miesiącach „rozmontowana” przez lokalnych polityków pod presją opinii publicznej.

Po trzecie, negatywny wpływ na poziom emisji z transportu ma utrzymujący się na wysokim poziomie import używanych pojazdów, głównie z zachodniej Europy. Około 70% pierwszych rejestracji w Polsce to samochody używane, sprowadzane z zagranicy. Brak jakiegokolwiek kontroli jakości importu oraz rosnące wymagania dla aut na rynkach zachodnich powodują, że do Polski trafiają coraz częściej samochody nie spełniające wymagań stawianych im na innych rynkach. Między innymi taki stan rzeczy powoduje, że średnia wieku samochodu osobowego w Polsce wynosi około 16 lat.

Po czwarte, świadomość społeczna wpływu samochodów na zdrowie i klimat jest bardzo niska. Polacy coraz bardziej zdają już sobie sprawę z konsekwencji spalania węgla oraz wpływu wykorzystywania indywidualnych palenisk na powstawanie smogu. Natomiast emisje z transportu nie są traktowane jako problem, co jest m.in. spowodowane brakiem edukacji na ten temat.

Po piąte, w Polsce brakuje strategii rozwoju transportu, strategii obniżania emisji z transportu, czy też planów rozwoju niskoemisyjnego transportu. Dokumenty te są obecne w dyskusjach europejskich oraz na szczeblach narodowych w krajach na zachód i północ, a często też na południe od Polski.

Ponadpartyjny konsensus dla naszego dobra

Nieplanowany i niekontrolowany rozwój transportu w Polsce jest dużym problemem wpływającym nie tylko na poziom emisji substancji szkodliwych do powietrza, ale też na bezpieczeństwo na drogach, czy rosnący ruch w miastach – ze wszystkimi tego konsekwencjami.

Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz zdrowie mieszkańców miast wymaga działań na wszystkich możliwych szczeblach. Tylko skoordynowane wysiłki ponad podziałami politycznymi, angażujące administrację, biznes i środowisko organizacji pozarządowych mogą spowodować, że Polska będzie w stanie przejść transformację do niskoemisyjnych źródeł transportu przy szerokiej akceptacji społecznej.

Elektryfikacja środków transportu, wprowadzenie ograniczeń ruchu, opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej i opłat dla najbardziej emisyjnych pojazdów, opodatkowanie pojazdów na podstawie ich emisyjności zamiast systemu dzisiejszej akcyzy, czy choćby efektywniejsze egzekwowanie przepisów o normach technicznych pojazdów to działania mało popularne wśród obywateli. Warunkiem koniecznym do ich wprowadzenia jest ponadpartyjna zgoda. Jeśli nie uda się jej osiągnąć, Polska na długo utknie w smogu komunikacyjnym, który zatrać będzie nie tylko powietrze i zdrowie, ale też wzrost gospodarczy.

“ **Warunkiem koniecznym wprowadzenia rozwiązań mających na celu ograniczenie emisyjności transportu jest ponadpartyjna zgoda. Jeśli nie uda się jej osiągnąć, Polska na długo utknie w smogu komunikacyjnym, który zatrać będzie nie tylko powietrze i zdrowie, ale też wzrost gospodarczy.**

O autorze

Krzysztof Bolesta jest Wiceprezesem Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych. Ekonomista, od 2016 r. Dyrektor ds. Badań w centrum analitycznym Polityka Insight. W latach 2012-2015 członek gabinetu Ministra Środowiska w roli doradcy ds. Energii i Klimatu. Wcześniej pracownik Komisji Europejskiej.