

Polityka czystego transportu

Czyste powietrze w polskich miastach w ogromnej mierze zależy od emisji transportowej. W Polsce zanieczyszczenia pochodzące z transportu, to jedno z głównych źródeł zanieczyszczeń w silnie zaludnionych aglomeracjach. Jednocześnie nie ma polskiego miasta, które nie zna korków samochodowych. Dlatego Polski Alarm Smogowy przygotował pakiet propozycji legislacyjnych, które mają dać samorządom narzędzia do zmiany sytuacji na lepsze, zaś polskiemu rządowi wpłynąć na jakość pojazdów poruszających się po kraju.

Polski Alarm Smogowy od wielu lat wspiera instytucje samorządowe i rządowe w walce o jakość powietrza w polskich wsiach i miastach. Mamy na tym polu kilka sukcesów – przyczyniliśmy się do wprowadzenia regulacji ograniczających sprzedaż paliw niskiej jakości, kotłów niespełniających norm jakości, czy wreszcie współpracowaliśmy przy budowie programu „Czyste powietrze”, skutecznie proponując jego nowelizację.

Teraz czas na zmiany w innej kompleksowej dziedzinie - w transporcie. Diagnoza jest prosta, ale rozwiązanie problemu nie jest proste i będzie wymagało delikatnego podejścia. Mamy w miastach zbyt wiele aut, zbyt słaby transport zbiorowy dowożący mieszkańców mniejszych miejscowości do aglomeracji, a wreszcie zbyt stare pojazdy. Co więcej samorzady i rząd nie mają dobrych narzędzi by ilość zanieczyszczeń ograniczać. Wyzwanie jest duże, ale sukces realny.

Zanieczyszczenia z transportu to z jednej strony wzbijane pyły, czy starte klocki hamulcowe i opony, z drugiej zaś emisja spalin z rury wydechowej. Jakość spalin zależy od wieku i stanu technicznego pojazdów. Stąd pakiet propozycji legislacyjnych PAS skupia się obecnie na tym, by ograniczyć ilość zanieczyszczeń emitowanych do powietrza przez silniki spalinowe i dać szansę Polakom, by nie byli zmuszani do korzystania z samochodu.

Obszar 1. Stawiamy na sprawne pojazdy

Polska znana jest ze zjawiska usuwania filtrów DPF, w które wyposażone są od ponad dekady silniki diesla. Samochody pozbawione tego filtra (co samo z siebie jest nielegalne) przechodzą jednak bez problemu badania techniczne - mimo, że kopcą, jak auta produkowane 25 lat temu.

Dlaczego tak się dzieje? Ponieważ normy emisji spalin, które sprawdza się w stacji diagnostycznej, nie są powiązane ze standardami, jakie samochód miał spełniać w dniu produkcji. Takie same normy obowiązują silnik 25-letni i 5-letni. Nawet więc, jeśli DPF zostanie usunięty, jest bardzo mała szansa, że zostanie to zauważone w czasie kontroli stanu technicznego.

Proponujemy więc dostosowanie norm do wieku pojazdu. Tak, by starsze samochody musiały spełniać normy sprzed 20 lat, a auta nowsze, normy z okresu ich produkcji - co zaświadczy o dobrym stanie technicznym silnika.

Proponujemy również, by tak samo, jak zapisywane jest badanie stanu hamulców czy amortyzatorów, albo przebieg samochodu, zapisywać również wyniki z badania emisji spalin.

Obszar 2. Odbudowa transportu lokalnego

Każdy poseł odwiedzający swoich wyborców wie, że mają oni samochody często dlatego, że tylko dzięki nim mogą dojechać do pracy, do lekarza, do szkoły czy na zakupy. Do dużych polskich miast, które mają największy problem ze smogiem, codziennie wjeżdżają dziesiątki tysięcy samochodów: do Warszawy nawet 500 tys., do Wrocławia czy Poznania ponad 200 tys., do Krakowa 160 tys. Żeby zmniejszyć liczbę tych aut konieczne jest zbudowanie prawdziwej i komfortowej usługi transportu publicznego.

Dlatego proponujemy wprowadzenie do tzw. ustawy pekaesowej nowych standardów obsługi wsi i miasteczek. Gwarantujących wszystkim, także osobom niezmotoryzowanym, dojazd do większych ośrodków. Chcemy wprowadzenia minimalnej liczby kursów obsługujących polskie miejscowości oraz odpowiedniego czasu przejazdu do miejscowości gminnych, powiatowych czy wojewódzkich.

Gminom i powiatom należy pomóc - nie tylko finansowo. Organizacja publicznego transportu nie jest prosta, w małych gminach czy powiatach często brakuje urzędników z doświadczeniem, którzy umieliby zabrać się za odbudowę połączeń autobusowych. Należy ich wesprzeć i do ustawy wpisać konieczność stworzenia zespołów doradczych przy urzędach marszałkowskich, które pomogą w tworzeniu planów transportowych, rozkładów jazdy, czy wreszcie w ogłaszaniu zamówień na obsługę transportową.

To brak takiej pomocy jest przyczyną, że jedynie niewielka liczba gmin decyduje się na skorzystanie z funduszu pekaesowego, który powstał, by dofinansowywać nierentowne kursy. Obecnie zaledwie 20 proc. gmin prowadzi swój transport publiczny. W 2020 r. z 800 mln zł znajdujących się w „funduszu pekaesowym” zakontraktowano dla chętnych gmin tylko 60 mln zł.

Proponujemy również, by konstrukcja zasilania funduszu była przebudowana, by zapewnić do niego stabilny dopływ środków.

Obszar 3. Strefy Czystego Transportu

Ustawa o elektromobilności dała samorządom ważne narzędzie: możliwość utworzenia Stref Czystego Transportu, a więc obszarów, do których mogą wjechać tylko samochody spełniające najwyższe normy emisji. Doświadczenie z Krakowa wskazuje jednak, że zapisy w ustawie powinny być poprawione, jeśli Strefy mają naprawdę skutecznie obniżyć poziom zanieczyszczeń w miastach.

Co rekomendujemy? Strefy powinny opierać się o normy Euro, dzięki czemu możliwe będzie stopniowe ograniczanie ruchu w centrach miast najbardziej zanieczyszczających samochodów. W celu umożliwienia mieszkańcom, przedsiębiorcom czy pozostałym użytkownikom terenu dostosowania się do zmian, wyznaczyć należy okresy przejściowe. Proponujemy też jasny system oznakowania pojazdów za pomocą naklejek dostępnych w dowolnym punkcie handlowym.

Pierwszy okres przejściowy powinien uwzględniać prawo wjazdu dla aut benzynowych wyprodukowanych po 2001 r., oraz dieslowskich wyprodukowanych po 2010 r. (nalepka żółta). W drugim etapie do SCT mogłyby wjechać już tylko pojazdy z zieloną naklejką. A więc benzynowe wyprodukowane po 2005 r. i diesle wyprodukowane po 2015 r.

System będzie tani, pozbawiony biurokratycznych barier i spójny dla całego kraju. Kierowcy karani będą za złamanie zakazu wjazdu do strefy. Jednocześnie zachęci to kierowców do systematycznej wymiany starych samochodów na nowsze - jeśli tylko będą wiedzieli, w którym roku wejdą w życie odpowiednie wymagania.

Obszar 4. Zmiana sposobu naliczania akcyzy

Co proponujemy? Wysokość akcyzy na samochody sprowadzane z zagranicy powinna być uzależniona nie od wielkości silnika, jak obecnie, ale od normy emisji spalin, albo wieku pojazdu oraz od paliwa, jakim jest zasilany silnik. W ten sposób Polacy będą systematycznie kupowali coraz lepsze i bezpieczniejsze samochody - a do powietrza będzie trafiać mniej zanieczyszczeń.

Czy odmłodzenie sprowadzanych samochodów jest możliwe? Tak. A Polaków będzie na to stać. Wystarczy zadbać, by nie sprowadzali samochodów starszych niż 10 lat - to pojazdy w ich zasięgu finansowym, a jednocześnie o zadowalającym poziomie emisji. Warto też zniechęcić do zakupu starych diesli - niestety to one wykazują największą emisję zanieczyszczeń. Sprawdził to Kraków badając spaliny 100 tys. samochodów - **diesle wypadły bardzo źle.**

Podatek akcyzowy jest jednym z narzędzi, które skłania, by zastanowić się przed zakupem pojazdu: czy to auto mi się opłaca? Niestety nie w Polsce. Ustanowione wiele lat temu zasady obliczania akcyzy od pojazdu zakupionego za granicą nie zachęcają do kupowania sprawnych pojazdów - co roku Polacy sprowadzają ok. milion używanych aut, a ich średnia wieku to 12 lat, co oznacza że bardzo wiele z nich jest o wiele starsza.

Dzieje się tak dlatego, że dziś wielkość akcyzy zależy tylko od pojemności silnika. Jeśli ma mniej niż „dwa litry” wynosi 2 proc. wartości auta, jeśli ma duży silnik – 18 proc. Większość sprowadzanych aut ma te mniejsze silniki. Kłopot w tym, że czasem silniki te mają za sobą setki tysięcy kilometrów oraz wiele, wiele lat pracy - ich stan techniczny pozostawia więc często wiele do życzenia.

Zmiana sposobu naliczania akcyzy, powinna o wiele bardziej niż dziś obciążać samochody starsze niż 10 lat, preferować za to te młodsze spełniające normy Euro 5 i Euro 6. Wysokość akcyzy powinna być też inna dla pojazdów z silnikiem benzynowym, a inna dla silników diesla.

Pakiet legislacyjny

Zachęcamy do zapoznania się ze szczegółową analizą prawną oraz pakietem propozycji legislacyjnych przygotowanymi przez Polski Alarm Smogowy we współpracy z zespołem prawników fundacji Frank Bold.