

EUROKONWERSATORIA

Koordynatorka: Joanna Różycka-Thiriet

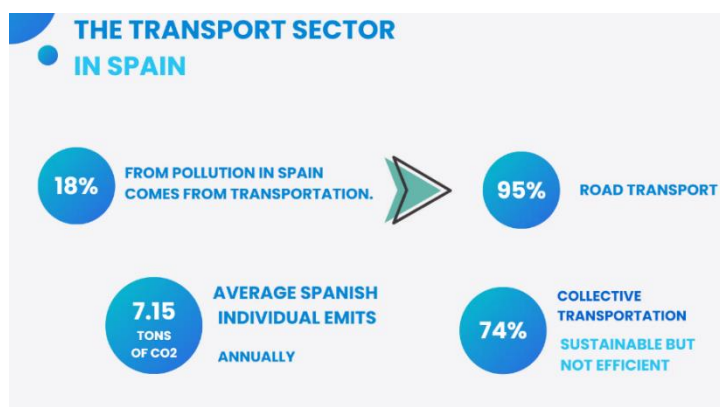
j.rozycka@schuman.pl

5. konwersatorium

13 grudnia 2023 r.

Spotkanie 13 grudnia dotyczyło zrównoważonego transportu w kontekście wprowadzania w Unii Europejskiej Zielonego Ładu. Naszymi gośćmi byli Mafalda Sofia Almeida Costa z Portugalii, Carla Aziosmanoff z Francji, Mika Tomii z Niemiec – wolontariuszki Europejskiego Korpusu Solidarności.

Na początku spotkania wolontariuszki pokazały krótki film o Zielony Ładzie. Aby poradzić sobie z wyzwaniami w ochronie środowiska, kraje członkowskie muszą działać wspólnie, ponieważ wyzwania te nie znają granic. Unia ma najbardziej restrykcyjną politykę ochrony środowiska na świecie. A Zielony Ład ma być odpowiedzią na zmiany klimatu; ma sprawić, by Unia była zarazem konkurencyjna i ekologiczna. Składa się z wielu elementów. Obejmuje ograniczenie emisji spalin przez samochody, zmniejszenie zużycia paliw kopalnych, których eksploatacja niekorzystnie wpływa na nasze zdrowie (za to mają być rozwijane odnawialne źródła). Zielony Ład pomaga chronić bioróżnorodność. Jedzenie ma być nie tylko zdrowe, ale jego produkcja ma być bardziej ekologiczna. Unia ma wspierać zielony transport w miastach i rozwój kolei. Produkty mają być bardziej trwałe i powinna być możliwa ich naprawa. Budynki mają być bardziej efektywne energetycznie, co zmniejszy zapotrzebowanie na ogrzewanie.



Następnie wolontariuszki opowiedziały po kolei, jak zrównoważony transport jest wdrażany w ich krajach. Jako pierwsza głos zabrała Ines Alonso Mendez z Hiszpanii. W 2020 roku w Hiszpanii przyjęto strategię bezpiecznej, zrównoważonej i połączonej mobilności 2030, zgodnie z którą mobilność jest prawem socjalnym. W kraju promowane są elektryczne pojazdy i infrastruktura do ich ładowania, rozwijany jest zrównoważony transport (np. bardziej ekologiczne autobusy i pociągi), inwestuje się w odnawialne źródła energii. Jest co robić, gdyż 18% zanieczyszczeń powietrza w Hiszpanii pochodzi z transportu, z czego 95% z transportu drogowego.

Aby promować bardziej zrównoważony transport, w 2022 roku obniżono koszty pociągów intercity o 30%, ale korzystanie z tej ulgi wymaga spełnienia formalności, a przede wszystkim trzeba często podróżować na danej trasie.

W większości hiszpańskich miast transport jest tani, ale w mniejszych miastach już tak dobrze nie jest. W hiszpańskich miastach są także wprowadzane strefy niskich emisji. Dotyczą centrów miejscowości powyżej 50 000 mieszkańców (mogą do nich wjechać jedynie samochody posiadające stosowną naklejkę, potwierdzającą np. że jest to pojazd elektryczny). Na razie takie strefy wprowadzono w 11 z około 150 miast, które docelowo powinny je posiadać.

Co do pojazdów elektrycznych, w 2023 roku niecałe 5% sprzedanych samochodów to były elektryki. Choć władze planują, że w 2030 roku elektryków i ładowanych hybryd będzie 5,45 mln, na razie jest ich 325 000. Nie jest gotowa infrastruktura do ładowania, a wiele domów nie ma własnych miejsc do parkowania, co też utrudnia doładowywanie samochodów. Dodatkową barierą dla zakupu elektryków są ceny prądu.

Carla Aziosmanoff, zabierająca głos jako druga, opowiedziała o sytuacji we Francji. Tam transport jest największym źródłem emisji gazów cieplarnianych (30%; wyprzedza rolnictwo i energetykę). Ponad połowa tych emisji pochodzi



Dofinansowane przez Unię Europejską

Działania Fundacji Schumana realizowane są z dofinansowaniem Unii Europejskiej.

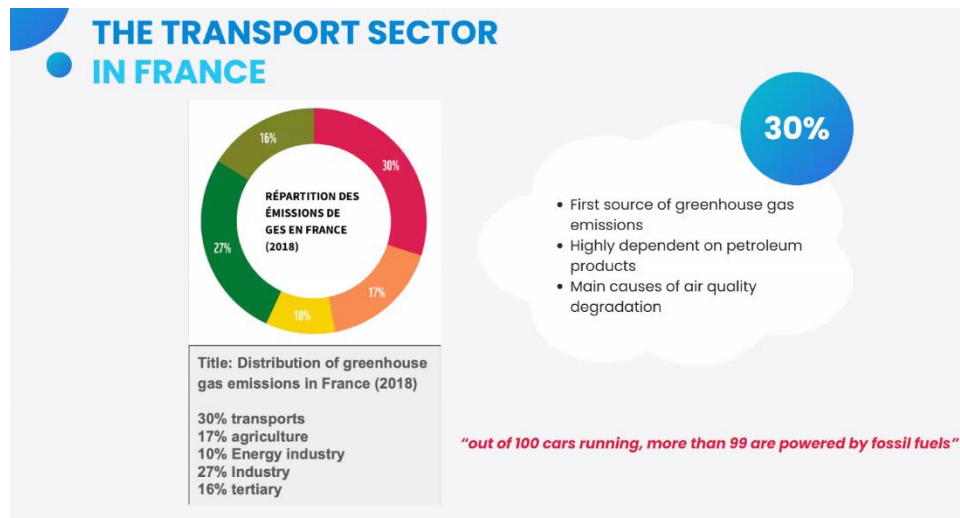


Komisja Europejska

Przedstawicielstwo w Polsce

Eurokonwersatoria objęte są honorowym patronatem Przedstawicielstwa Komisji Europejskiej w Polsce.

z samochodów osobowych, a 98 na 100 samochodów działa na paliwa kopalne. Zanieczyszczenia z transportu odpowiadają za dużą liczbę przedwczesnych zgonów.



W ciągu ostatnich 10 lat sprzedaż SUV-ów we Francji wzrosła 7-krotnie (to około 40% nowo kupowanych samochodów). A ponieważ ten typ samochodu spala więcej, ich używanie jest sprzeczne z klimatycznymi celami Francji do 2030 roku.

W przypadku dalekich podróży samochód jest najbardziej preferowanym przez Francuzów środkiem lokomocji (43%), gdyż pociąg i samolot są dużo droższe.

Kroki podejmowane przez rząd to m.in. wyeliminowanie od 2024 roku

starych dieseli spełniających standard Euro 3; od 2035 roku nie będą sprzedawane samochody spalinowe; auta, które najwięcej emitują, będą opodatkowane; podatek węglowy zostanie podniesiony. Promowane jest też korzystanie z rowerów. Rząd wspiera również rozwój lokalnego transportu publicznego.

Sytuację w Portugalii zaprezentowała Mafalda Sofia Almeida Costa. W poprzednich latach wprowadzono 3000 euro subwencji dla osób chcących kupić samochód elektryczny. Firmy, które chcą zainwestować w elektryki i infrastrukturę do ładowania, mogą liczyć na zachęty podatkowe. Rozwijana jest publiczna infrastruktura stacji do ładowania (obecnie jest ich 1700). Aby zmniejszyć liczbę pojazdów na drogach promuje się wspólne przejazdy jednym samochodem albo car-sharing; wprowadzane są obniżki w transporcie publicznym. Pojawiła się też pierwsze miejska strefa niskich emisji, w Lizbonie. Generalnie w portugalskich miastach jest niewiele miejsc do parkowania, a parkowanie jest płatne i to sporo.



W Portugalii transport pozostaje największym emitentem gazów cieplarnianych (przed produkcją prądu i ciepła oraz rolnictwem), co wpływa na jakość powietrza i zdrowie publiczne.

W latach 2000-2023 portugalska sieć drogowa rozrosła się o 364%, tymczasem sieć kolejowa zmalała o 18%. Inwestycje drogowe były trzy razy większe niż w kolej. W ostatnich latach liczba kilometrów dróg przestała tak przyrastać.

Problemem portugalskiej kolei jest również przestarzała sieć kolejowa. Połączenia prowadzą głównie z północy na południe i ze wschodu na

zachód, nie pokrywając całego kraju. Pozytywne jest to, że właśnie wprowadzono bilet za 49 euro umożliwiający jazdę po całym kraju regionalnymi pociągami, a studenci mogą jeździć za darmo.

Działania w Niemczech są dwutorowe, wyjaśniła Mika Tomii. To z jednej strony wspieranie elektromobilności. Służą jej np. zachęty finansowe, które obowiązują od 2016 roku (z założenia do 2025). W 2022 roku przy zakupie nowego pojazdu elektrycznego można było otrzymać wsparcie w kwocie 9 000 euro, a przez 10 lat było się zwolnionym z podatku od samochodu. Być może dzięki temu liczba samochodów elektrycznych w Niemczech szybko rośnie.



Dofinansowane przez Unię Europejską

Działania Fundacji Schumana realizowane są z dofinansowaniem Unii Europejskiej.

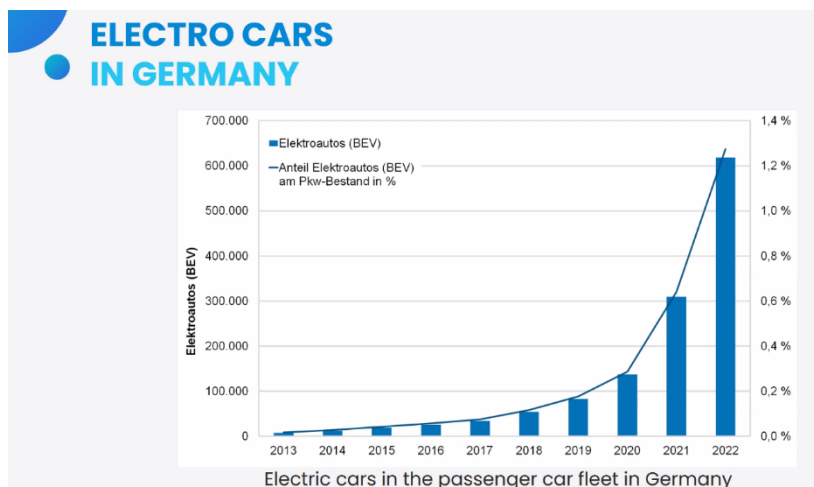


Komisja Europejska

Przedstawicielstwo w Polsce

Eurokonwersatoria objęte są honorowym patronatem Przedstawicielstwa Komisji Europejskiej w Polsce.

Początkowo można było otrzymać pomoc także na zakup hybrydy, ale później się z tego wycofano. Na razie w Niemczech jest około 100 000 elektryków.



Dodatkowo Niemcy planują zbudowanie miliona stacji do ładowania (brakuje ich szczególnie na obszarach wiejskich). Prowadzone są także badania na rzecz bardziej ekologicznych baterii (chodzi m.in. o recykling baterii oraz docelowo o to, by Niemcy i UE miały duży udział w rynku baterii).

Drugą oś działań to działania na rzecz transportu publicznego. Takie jak obniżki cen (w 2019 roku zredukowano na rok VAT na bilety kolejowe; w 2022 roku wprowadzono na 3 miesiące bilet za 9 euro na lokalny transport, a teraz bilet za 49 euro na połączenia lokalne dla studentów) oraz rozwijanie sieci połączeń.

Swoje opinie na temat zrównoważonego transportu i rozwiązań w różnych krajach wypowiadali także studenci. Zwracali uwagę, że Warszawa tworzy ułatwienia dla pieszych (więcej przejść); wprowadza strefy płatnego parkowania nie tylko w centrum, ale też poza nim; dzieci do pewnego wieku mają bilety darmowe, a nieco starsze zniżki. Wspomniano też o wspólnym bilecie w warszawskiej metropolii.

Mowa była także o wykluczeniu transportowym w naszym kraju; rozwinięciu sieci kolejowej, żeby połączyć największe polskie miasta o podejmowaniu prób, by sieci transportowe łączyły ze sobą różne województwa.

Jednym z wątków wypowiedzi studentów były też elektryki - w Polsce prąd pochodzi z elektrowni węglowych, więc samochody elektryczne nie są w rzeczywistości ekologicznym rozwiązaniem (w innych krajach też prąd nie pochodzi wyłącznie z odnawialnych źródeł). Dodatkowo elektryki pozostają drogie, a więc poza finansowym zasięgiem wielu osób. Brakuje też infrastruktury do ładowania. Baterie pojazdów elektrycznych też nie są obecnie do końca ekologiczne.



Dofinansowane przez Unię Europejską

Działania Fundacji Schumana realizowane są z dofinansowaniem Unii Europejskiej.



Komisja Europejska | Przedstawicielstwo w Polsce

Eurokonwersatoria objęte są honorowym patronatem Przedstawicielstwa Komisji Europejskiej w Polsce.