Analizy OSW

OŚRODEK STUDIÓW WSCHODNICH 28.02.2018 www.osw.waw.pl

Niemcy: diesel na cenzurowanym

Rafał Bajczuk

27 lutego Federalny Sąd Administracyjny (FSA) w Lipsku wydał wyrok, który umożliwia niemieckim miastom i gminom wprowadzanie zakazu poruszania się samochodami z silnikiem diesla na ich terenie. FSA rozpatrywał skargi landów Nadrenii Północnej-Westfalii oraz Badenii-Wirtembergii w sprawie wyroków lokalnych sądów dotyczących przestrzegania norm jakości powietrza. FSA zaznaczył, że przy wprowadzeniu zakazów muszą zostać utrzymane okresy przejściowe i wyłączenia dla niektórych użytkowników. Z zakazu mają być wyłączone poszczególne grupy mieszkańców i usługodawców. Zakaz może początkowo dotyczyć tylko starszych pojazdów z silnikiem diesla, a dla nowszych (z normą Euro 5) może być wprowadzony po 1 września 2019 roku. Obecnie w Niemczech zarejestrowanych jest 45,8 mln samochodów osobowych, z czego 15 mln (ok. 30%) to pojazdy z silnikiem diesla. Z tego 6,4 mln to auta spełniające normę Euro 4 lub starsze, które mogą zostać objęte zakazem wjazdu bez okresu przejściowego. Zakaz nie dotyczy jednak najnowszej generacji diesli, spełniającej normę Euro 6 – tych samochodów zarejestrowanych jest ok. 2,7 mln.

Komentarz

- Decyzja FSA oznacza, że lokalne władze będą mogły wprowadzić zakaz w miastach, w których przekraczane są normy emisji tlenków azotu (może to dotyczyć siedemdziesięciu miast m.in. Berlina, Hamburga, Kolonii, Monachium, Stuttgartu). Wprowadzenie zakazów wjazdu dla najstarszych diesli zapowiedziały już Hamburg (na kwiecień 2018 roku) oraz Stuttgart (ostatni kwartał 2018 roku). Wysokie przekroczenia norm tlenku azotu występują ponadto w Monachium (78 µg/m³, przy unijnej normie 40 µg/m³), Kolonii (62 µg/m³) czy w Düsseldorfie (56 µg/m³) i w tych miastach można oczekiwać wprowadzenia zakazów wjazdu w następnej kolejności. Przekroczenia norm emisji dotyczą również małych i średnich miast, znajdujących się głównie na zachodzie i południu Niemiec.
- Reakcje na decyzję sądu są w Niemczech podzielone. Partia Zielonych oraz kręgi wspierające rozwój ekologicznych technologii i ochronę środowiska przyjęły wyrok entuzjastycznie, widząc w nim instrument do realizacji celów transformacji energetycznej w transporcie. Organizacje konsumenckie domagają się wypłacenia przez koncerny samochodowe odszkodowań dla posiadaczy aut z silnikami diesla. Z kolei środowiska gospodarcze, w szczególności branża motoryzacyjna, ostro skrytykowały wyrok. Niemiecki rząd w oficjalnych stanowiskach kanclerz oraz ministrów środowiska i transportu starał się uspokajać nastroje. Celem rządu jest uniknięcie wprowadzania

zakazów wjazdu dla samochodów z silnikami diesla do miast, a jakość powietrza ma się stopniowo poprawiać poprzez działania proekologiczne we wszystkich sektorach w ramach federalnego programu na rzecz czystego powietrza.

- Problem zanieczyszczenia powietrza tlenkami azotu wiąże się bezpośrednio ze wzrostem liczby samochodów osobowych z silnikiem diesla. Od 2008 do 2017 roku liczba zarejestrowanych samochodów osobowych z silnikiem diesla wzrosła z 10 do 15,1 mln, a liczba samochodów z silnikiem benzynowym nieznacznie spadła z 30,9 do 29,9 mln. Równocześnie udział samochodów osobowych z silnikiem diesla w emisji tlenków azotu z sektora transportu wzrósł z ok. 25% do 50%. W miastach transport odpowiada za 60% emisji tlenków azotu, z tego samochody osobowe z silnikiem diesla za 72,5%.
- Ze względu na przekroczenie norm emisji tlenków azotu w styczniu br. Komisja Europejska zagroziła Berlinowi wniesieniem oskarżenia do Trybunału Sprawiedliwości UE. W ramach rządowego programu na rzecz czystego powietrza (niem. Sofortprogramm Saubere Luft) rząd zapowiedział wsparcie gmin w poprawie jakości powietrza. Program zawiera takie instrumenty, jak dofinansowanie do zakupu autobusów elektrycznych (80% kosztów inwestycji), poprawę jakości i atrakcyjności komunikacji miejskiej czy wsparcie ruchu rowerowego.
- Samochody osobowe z silnikiem diesla wyraźnie tracą na popularności. W styczniu br. samochody z takimi silnikami stanowiły tylko 33% nowo zarejestrowanych pojazdów, podczas gdy dwa lata temu wskaźnik ten wynosił 50%. Wynika to z zapowiedzi wprowadzania zakazów wjazdów do miast dla tych samochodów, ale też z tzw. afery Volkswagena, w której udowodniono niemieckim koncernom samochodowym celowe zaniżanie realnych emisji i oszustwa podczas testów. Do niedawna rząd federalny promował samochody z silnikiem diesla, głównie poprzez preferencje podatkowe przy ich zakupie i użytkowaniu. Celem tej polityki było zmniejszenie emisji CO_2 w sektorze transportu oraz wsparcie dla rodzimych producentów.
- Wprowadzenie zakazów wjazdu dla diesli spowoduje najprawdopodobniej spadek zainteresowania tego typu samochodami również na rynku wtórnym. W takim scenariuszu diesle nie spełniające nowych norm mogą trafić na rynki krajów Europy Środkowo-Wschodniej, w tym Polski. W dalszej perspektywie niemieccy producenci będą zmuszeni do zmniejszenia produkcji samochodów z silnikiem diesla. Może się to negatywnie odbić na całej niemieckiej branży motoryzacyjnej, która wyspecjalizowała się w produkcji samochodów z silnikiem diesla i zatrudnia ok. 800 tys. osób w Niemczech.

Mapa. Niemcy: Przekroczenia norm emisji tlenków azotu



Źródło: https://www.umweltbundesamt.de/, http://www.spreeradio.de/