

Ograniczenie emisji z importowanych pojazdów używanych w Warszawie

OGÓLNE INFORMACJE

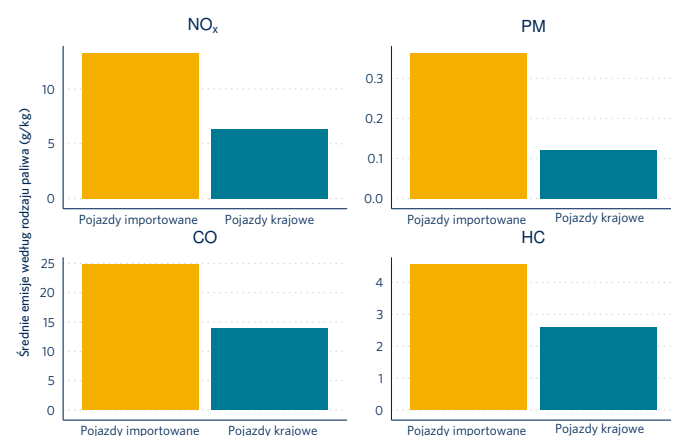
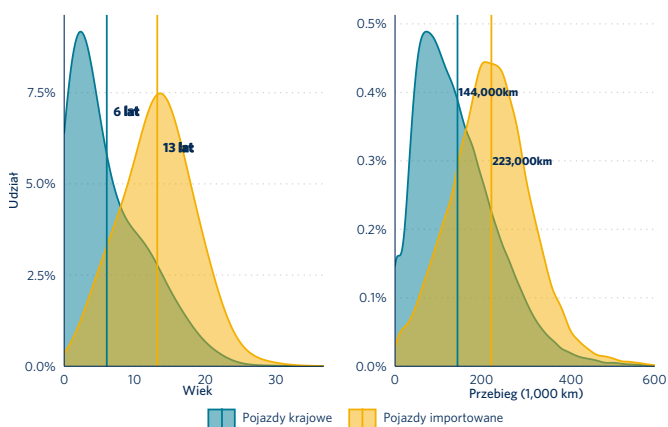
Polska jest jednym z największych importerów samochodów w Europie. Wiele z importowanych aut to pojazdy używane, które stanowią niedrogi środek transportu dla mieszkańców. Jednak import starych pojazdów używanych, o ile nie zostanie uregulowany prawnie, może doprowadzić do zwiększenia emisji zanieczyszczeń na polskich drogach i pogłębić problemy z jakością powietrza. W 2019 r. do Polski sprowadzono dwa razy więcej pojazdów używanych niż sprzedano nowych samochodów w kraju. Większość tych starych pojazdów nie jest dopuszczona do ruchu w wielu europejskich miastach, gdzie powstały strefy niskiej emisji, ponieważ odpowiadają one za wysokie poziomy emisji tlenków azotu (NO_x) i cząstek stałych (PM), które są szkodliwe dla ludzkiego zdrowia. W Polsce nie obowiązują obecnie żadne przepisy regulujące emisję spalin z tych pojazdów.

W ramach badania TRUE Initiative, jesienią 2020 r. w Warszawie wykonano ponad 220 tys. pomiarów teledetekcyjnych w celu zbadania rzeczywistych emisji spalin z warszawskich pojazdów. Prawie jedną trzecią badanych pojazdów lekkich stanowiły importowane

pojazdy używane. Dane pozwalają na szczegółową ocenę emisji tlenków azotu (NO_x), cząstek stałych (PM), tlenku węgla (CO) i węglowodorów (HC) z importowanych pojazdów używanych. Ocena ta dostarcza argumentów na poparcie działań, które władze Warszawy mogą podjąć w celu ograniczenia powyższych emisji.

KLUCZOWE WNIOSKI

- Importowane pojazdy używane stanowiły 32% badanych pojazdów lekkich w Warszawie. W porównaniu z krajowymi samochodami lekkimi, pojazdy importowane były starsze i miały większe przebiegi. Średni wiek i przebieg pojazdów importowanych wynosiły odpowiednio 13 lat i 223 tys. km, podczas gdy dla pojazdów krajowych było to 6 lat i około 144 tys. km.
- Średnie emisje NO_x i PM z importowanych pojazdów używanych były odpowiednio ponad dwukrotnie i trzykrotnie wyższe niż z pojazdów krajowych. Zarówno pojazdy importowane napędzane benzyną, jak i olejem napędowym charakteryzowały się stale wyższymi emisjami NO_x i PM niż pojazdy krajowe napędzane tym samym rodzajem paliwa. Wynika to głównie z faktu,



Rozkład wieku i przebiegu (lewa strona) oraz średnich emisji NO_x , PM, CO i HC w podziale na poszczególne rodzaje paliw (prawa strona) dla pojazdów krajowych i importowanych zbadanych w 2020 r. w Warszawie. Linie pionowe (po lewej stronie) oznaczają średni wiek i przebieg w obu grupach pojazdów.

że w pojazdach importowanych większy udział miały pojazdy z silnikami wysokoprężnymi w wieku powyżej 15 lat oraz pojazdy z silnikami benzynowymi w wieku powyżej 20 lat. Jak stwierdzono, charakteryzują się one jednym z najwyższych średnich poziomów emisji w Warszawie. Stwierdzono również, że najwyższe średnie emisje pochodzą z pojazdów w wieku powyżej 20 lat, które stanowiły mniej niż 2% badanych pojazdów krajowych, ale jednocześnie ponad 10% badanych pojazdów importowanych.

- Średnie, właściwe dla danego rodzaju paliwa emisje CO i HC z pojazdów importowanych były niemal dwukrotnie wyższe niż z pojazdów krajowych. Wynika to również z większego udziału pojazdów benzynowych o największej emisyjności w grupie pojazdów importowanych w wieku powyżej

20 lat. W zależności od wieku, średnie emisje CO i HC wykazały niewielkie różnice między pojazdami importowanymi i krajowymi.

- Wobec braku ogólnokrajowych regulacji ograniczających import starych pojazdów o wyższej emisyjności, np. dotyczących ograniczeń wiekowych, władze Warszawy mogłyby zaradzić temu problemowi poprzez utworzenie strefy czystego transportu. Strefa czystego transportu, która ogranicza użytkowanie pojazdów spełniających normę Euro 3 lub niższą, miałaby zastosowanie do pojazdów starszych niż 16 lat, z których większość pochodzi z importu i odpowiada za największą emisję zanieczyszczeń w Warszawie. Wyłączenie tych pojazdów ze strefy wiązałoby się ze średnim ograniczeniem emisji wszystkich badanych zanieczyszczeń o 20%-40%.



SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE

Aby uzyskać szczegółowe informacje na temat warszawskiego projektu teledetekcji oraz odpowiedzi na wszelkie pytania, prosimy o kontakt z Yoann Bernard, y.bernard@theicct.org.

Więcej informacji na temat inicjatywy TRUE można znaleźć na stronie www.trueinitiative.org