

Czy „strefy niskiej emisji” w miastach pomogą planecie?

12 stycznia 2025

Odpowiedź jest oczywista – nie. Żaden właściciel starszego samochodu go nie wyrzuci. Takie samochody będą wypuszczały swoje spaliny na przedmieściach, ewentualnie trafią na prowincję lub „po taniości” do krajów, które takich przepisów nie wprowadzają. Globalna emisja spalin i jej wpływ na „ocalenie planety” nic a nic się nie zmieni.

Dobrym przykładem jest u Francja, która ostatnio we wprowadzaniu stref zakazu wjazdu dla starszych samochodów mocno przyspiesza. To trochę ból głowy dla ich właścicieli. Niektórzy sięgają po możliwość rejestracji swojego Peugeota, czy Renault jako pojazdu kolekcjonerskiego i przy okazji korzystają ze zwolnienia z podatku. Są i tacy, którzy rejestrują swoje auta w innych krajach, często także w Polsce.

Inni po prostu łamią nowe przepisy. Nie wymuszają one zakupu nowych aut, bo po prostu większości użytkowników na to nie stać, a „elektryki” nawet z dotacjami są luksusową zabawką dla osób bogatszych. Tymczasem od 1 stycznia 2025 r. ruch pojazdów „najbardziej zanieczyszczających środowisko” został na nowo „uregulowany” w około trzydziestu metropoliach we Francji.

Wprowadzenie stref niskiej emisji po 1 stycznia 2025 r. dotyczy aż 30 nowych obszarów miejskich liczących ponad 150 000 mieszkańców. Wśród miast, które już podjęły takie środki wcześniej, są Lyon, Grenoble, Paryż czy Montpellier, ale i tu zasady uległy zmianie. Od początku tego roku kierowcy samochodów oznaczonych naklejką „Crit’Air 3” nie mogą wjeżdżać do centrów miast. Dotyczy to właścicieli pojazdów z silnikiem Diesla zarejestrowanych w latach 2006–2010, samochodów benzynowych zarejestrowanych w latach 1997–2005 oraz mechanicznych jednośladów zarejestrowanych w latach 2004–2006.

Media francuskie wspominają o depresji wielu kierowców. Niektórzy wykazują się właśnie pomysłowością, inni rezygnacją, ale i pojawia się i bunt.

Podobnie jest w Polsce, gdzie ostatnio w Krakowie trzeba było przedłużyć w tej sprawie „konsultacje”, bo „strefy wykluczenia kierowców” napotykają na społeczny opór. Konsultacje są internetowe, bo na bezpośrednich spotkaniach, urzędnicy miejscy słyszeli zbyt wiele dosadnych słów prawdy. Opór przynosi wyniki. W Krakowie padła nowa propozycja miasta, która wyłącza z zakazu wjazdu osoby niepełnosprawne oraz – do połowy 2030 roku – kierowców płacących podatki w Krakowie. Niespełniający warunków zwolnienia z rygorów strefy do końca pierwszego półrocza 2028 roku otrzymują „propozycję” wjazdu w cenie dwa i pół złotego za godzinę lub abonamentów. Dziennego za 20 złotych oraz miesięcznego, który miałby kosztować 500 złotych.

Przez trzy lata o rygory SCT nie obowiązywałyby organizacje charytatywne oraz auta należące do parafii i archidiecezji. Wymagania dla innych aut osobowych z silnikiem benzynowym (w tym LPG) to rok produkcji przynajmniej 2005 albo spełniony wymóg normy emisji nie niższej niż Euro 4. Dla diesli to, odpowiednio, minimum 2014 rok produkcji albo minimum norma emisji Euro 6. Od 1 lipca 2030 r. wymagania dla diesli zostaną zaostrzone. Wymagany będzie minimum rok produkcji 2018 albo norma emisji Euro 6dT.

W Polsce rząd docelowo wytypował do wprowadzenia SCT z powodu nadmiernych emisji aż 37 miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców. Podobno decyzję oparł na danych z zaledwie 18 czujników działających w całym systemie.

Autorstwo: BD

Na podstawie: „Le Figaro”, PCh24.pl

Źródło: NCzas.info