Tekst i zdjęcia Sophie Rebmann, grafika Cindy Boden i Jana Heigl

[*Grafika*]

Poczdam

Berlin

Cottbus

Wrocław

Kraków

**Nowy dom dla starych smrodochodów**

***W związku z aferą spalinową w 2015 roku w Niemczech zakazano jazdy starymi dieslami. Za granicą smrodzą nadal. W Polsce słychać już głosy protestu.***

**Jego nowe życie zaczyna się w Krakowie.** Czeka tam, gdzie są duże parkingi supermarketów, a ulice robią się szerokie, między przystankiem tramwajowym a hotelem Sympozjum & Spa. Ma osiem lat i nadal jest sprawny: żadnych wgnieceń, zarysowań, plam na tapicerce. Tylko 188.000 kilometrów na liczniku i niemieckie tablice przypominają o jego pierwszym życiu – ach, i jeszcze żółta naklejka BVB, odznaczająca się na tle czarnego lakieru. Od kwietnia stoi na parkingu komisu samochodowego Autohit i czeka na nowego właściciela.

Magda Kozłowska nie da mu drugiej szansy. Kobieta z czerwoną szminką na ustach i w dużych fioletowych okularach w kształcie motyli obawia się o swoje zdrowie: ten samochód, Ford S-Max z 2011 roku, spełnia normę Euro 4. Wydziela więcej szkodliwych substancji niż dopuszczają normy europejskie w nowych modelach. Dlatego na przykład w Stuttgarcie nie wolno byłoby już nim jeździć. Jeżeli ktoś nadal by go używał, szkodliwe substancje dostawałyby się nie tylko do powietrza, ale także osiadałyby na skórze, przenikały do płuc i do krwi mieszkańców Krakowa. Coraz więcej niemieckich miast zakazuje użytkowania takich aut – lądują więc za granicą, głównie na wschód od Niemiec.

**Smog z Zachodu**

Jak ustalił Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar, 2018 roku do ruchu w Polsce dopuszczono ponad milion importowanych samochodów używanych. „Dodatkowa dostawa smogu z Zachodu“ – artykuł pod takim tytułem opublikowała Gazeta Wyborcza. 58 procent tych samochodów pochodzi z Niemiec.

– Ale widać też, że nie są to nowe auta – mówi Magda Kozłowska. Niektóre nie spełniają nawet normy Euro 3, która obowiązuje dla nowych samochodów już od 2001 roku. Polska nadal importuje „stare graty”, pisze instytut Samar: przeciętny wiek importowanych samochodów to prawie dwanaście lat. Kozłowską to złości: – Dlaczego te samochody trafiają do nas, skoro poprzedni właściciele ich nie chcieli, dlaczego służymy za śmietnik? – pyta. Od siedmiu lat walczy wraz z dziewięcioma innymi aktywistami o czyste powietrze. Nazywają się Polski Alarm Smogowy. Walkę numer jeden – przeciwko piecom na drewno i węgiel – już wygrali, teraz zabrali się za samochody.

**Problematyczny eksport na Wschód**

W 2015 roku wybuchła afera związana z nielegalnym oprogramowaniem w samochodach VW i przekraczaniem maksymalnych dopuszczalnych norm dotyczących spalin. Inne koncerny motoryzacyjne też o to podejrzewano. Zarówno politycy, jak i przedstawiciele przemysłu motoryzacyjnego znaleźli się w sytuacji, z której nie było dobrego wyjścia. Ale zamiast zadbać o usprawnienia, miasta zaczęły wprowadzać zakazy dla niektórych pojazdów, a przemysł motoryzacyjny kusi od tamtej pory rabatami: kto nie jeździ najnowszym modelem Diesla, tylko samochodem spełniającym normy Euro 3, 4 albo 5, może zaoszczędzić kilka tysięcy euro, kupując nowy samochód z silnikiem Diesla, spełniającym normę Euro 6. VW i BMW nazwały taki rabat „ekopremią“, Ford „ekobonusem“, a Daimler „premią za wymianę“.

Tylko VW oddaje na złom samochody wymienione za ekopremię. Inni producenci pozwalają im jeździć dalej: – Łącznie przekazujemy na złom niewielki odsetek pojazdów – mówi rzecznik prasowy Daimlera. „Większość jest odsprzedawana” – odpisują Daimler i BMW na nasze zapytanie.

[*Tekst pogrubiony*]

***Dlaczego te samochody trafiają do nas, skoro poprzedni właściciele ich nie chcieli, dlaczego służymy za śmietnik?*** *Magda Kozłowska*

VW także odsprzedaje samochody spełniające normę Euro 4 lub 5 – wówczas nazywa się to „premią za wymianę“. Ostatecznie złomowanie samochodów „w większości przypadków nie ma sensu, nie tylko z powodów ekonomicznych, ale przede wszystkim ze względów ekologicznych“, mówi rzecznik prasowy. W ten sposób Niemcy eksportują problem za granicę. Właściciel komisu Autohit w Krakowie, Tomasz Wójcikiewicz, zarabia na tym. Na jego parkingu stoją samochody, które w Niemczech wycofano z ruchu, Ford S-Max jest jednym z nich. Zakup samochodów bezpośrednio od dealera to dobra, bezpieczna transakcja, mówi: większość tych samochodów pochodzi od dealerów, tam też były serwisowane. Miały jednego albo dwóch właścicieli.

**Warsztaty krawieckie przeciwko smogowi**

– Nie podoba mi się, że do Polski przyjeżdżają używane samochody, ale co mam zrobić? – pyta aktywistka. Może zrobić jednak dużo i to czyni. Aktywiści z Polskiego Alarmu Smogowego rozwieszają plakaty, organizują demonstracje i spotkania informacyjne. Inna NGO prowadzi nawet warsztaty szycia maseczek antysmogowych. Obudzili społeczeństwo: – Było nas tak dużo, że politycy musieli zareagować – mówi Kozłowska. – Każde inne zachowanie polityków prowadziłoby do utraty zaufania społeczeństwa, a może nawet do utraty władzy.

[*Zdjęcie*]

*Kiedy poziom zanieczyszczenia powietrza jest wyjątkowo wysoki, wielu mieszkańców Krakowa nosi maseczki antysmogowe. Dzięki nim nie wdychają cząstek pyłu bezpośrednio, lecz maseczki niestety nie zatrzymują cząstek, które przenikają przez skórę.*

Dla miasta czyste powietrze jest teraz tak ważne, że cztery lata temu powołało specjalny urząd: Rzecznik ds. Jakości Powietrza. Od 2017 roku jest nim Paweł Ścigalski. Opowiada o on sukcesach: ponad 16.000 pieców na drewno i węgiel, zanieczyszczających zimą powietrze zostało wymienionych na ogrzewanie innego rodzaju dzięki wsparciu finansowemu dla gospodarstw domowych. W obrębie miasta Krakowa od września 2019 roku nie wolno używać pieców.

Ale w odniesieniu do spalin miasto zdziałało niewiele: w ubiegłym roku zbudowano dwanaście kilometrów nowych ścieżek rowerowych, zasadzono 4406 drzew, posiano trawę na 15 procentach powierzchni między szynami tramwajowymi i wymieniono stare autobusy, w większości na nowsze autobusy z silnikami Diesla, zamiast na elektryczne. Ścigalski planuje podnieść opłaty za parkowanie: w centrum godzina miałaby kosztować dziewięć złotych, trochę więcej niż kawa.

Biorąc pod uwagę ogromne zanieczyszczenie powietrza to jednak za mało – zgodnie z informacjami Rzecznika ds. Jakości Powietrza w 2017 roku unijne normy zanieczyszczenia powietrza w Krakowie były przekroczone przez prawie 90 dni. Kraków w 2015 roku był na trzecim miejscu wśród najbardziej zanieczyszczonych miast w Europie. Lekarze, organizacje prozdrowotne i ekologiczne, w tym Europejska Agencja Środowiska, mówią o ok. 45.000 osób, które rocznie umierają z powodu smogu w Polsce. Rzecznik ds. Jakości Powietrza łagodzi te dane, mówiąc, że chodzi o osoby z chorobami współistniejącymi dróg oddechowych lub układu krążenia – ale jednak im nie zaprzecza.

**Ochrona środowiska? Lepiej wcisnąć gaz!**

Dealer samochodowy mówi, że nie zależy mu na ochronie środowiska, jeśli auto miałoby przez to stracić moc. Wójcikiewicz jest opalony na brąz, nosi jasną koszulkę polo, pod którą lekko zaznacza się brzuch. Na ręce i na szyi złote łańcuchy. Przedstawia się jako dealer samochodów premium, z klientami nie umawia się na parkingu, tylko w hotelowej kawiarni. Wspomina z rozrzewnieniem „złote czasy” w 2008 roku, kiedy to w Polsce kupowało się samochody za 100.000 złotych, żeby udowodnić sąsiadowi, że nas na to stać. Cztery lata po przystąpieniu Polski do UE oczekiwania były wysokie, a banki, jak wtedy na całym świecie, jeszcze bez zastanowienia udzielały kredytów.

– Dyskusja na temat diesla to czysta manipulacja – mówi Wójcikiewicz i początkowo waha się, czy w ogóle chce o tym rozmawiać. Przecież nie chciałby podcinać gałęzi, na której sam siedzi, a polscy klienci z powodu tych manipulacji zaczęli zmieniać diesle na samochody benzynowe. Ona sam będzie jeździł dieslem, dopóki będzie się dało: zużycie paliwa jest niższe, silnik trwalszy. Przede wszystkim jednak jazda samochodem z silnikiem Diesla sprawia więcej frajdy. Swoim Audi A8 często jeździ po całej Europie: Amsterdam, Paryż, Barcelona, Rzym. Lubi „moc silnika“. Mówi, że gdy wjeżdża na niemiecką autostradę, to: „mogę jechać 240 km/h, jeśli dobrze się czuję za kierownicą, a ponieważ byłem kierowcą rajdowym, to nie mam z tym żadnego problemu“.

Aktywistka Magda Kozłowska przemieszcza się wolniej: w Krakowie korzysta z tramwajów albo idzie pieszo, centrum przecież jest nieduże. A gdy musi wyjechać, wsiada do pociągu lub autobusu. Dlatego łatwo jej forsować zakaz poruszania się samochodem, mówi. Chciałaby także zakazu importu starych samochodów, aby kraje takie jak Niemcy nie mogły eksportować do Polski tego, czego same nie chcą. Żeby ona, nieposiadająca żadnego auta, mogła w swoim mieście swobodnie oddychać. Rzecznik Ścigalski mówi, że zakaz importu to zadanie dla polskiego rządu. Aktywistka jest świadoma, że dla polityki ten temat jest zupełnie nowy i sporo czasu upłynie, zanim rząd zacznie w tej sprawie działać.

Polski Alarm Smogowy wraz z Rzecznikiem ds. Jakości Powietrza w Krakowie zlecili przygotowanie analizy, z której ma wynikać, jakie pojazdy produkują najwięcej zanieczyszczeń w mieście. Rzecznik mówi, że na razie nie jest w stanie zrobić więcej, bo próba ograniczenia ruchu na 16 ulicach Kazimierza i dopuszczenia wyłącznie pojazdów elektrycznych i samochodów mieszkańców okazała się porażką po dwóch miesiącach. Właściciele kawiarni byli przeciwni tej inicjatywie. Twierdzili, że ich dochody znacznie spadły. – To pokazuje, że pomysły wprowadzane przez radę miasta lub polityków, niekoniecznie są mądre – mówi dealer Wójcikiewicz.

[*U góry pogrubiony tekst*]

***Mój pracownik wsiada do bryki, jedzie, ogląda samochód i wszystko mi referuje.*** *Tomasz Wójcikiewicz*

[*Zdjęcie*]

*Aktywistka Magda Kozłowska najchętniej porusza się po centrum pieszo. Dealer samochodowy Tomasz Wójcikiewicz jeździ teraz swoim czwartym Audi A8 z rzędu, to jego ulubione auto.*

[*Grafika*]

*Rozwój eksportu używanych samochodów z silnikiem Diesla z Niemiec w okresie od 2015 do 2018 roku.*

*W przypadku krajów spoza UE (jak Ukraina) uwzględniono dane urzędu celnego. Eksport w ramach UE liczono dopiero od wartości towaru wynoszącej 500.000 euro na przedsiębiorstwo. Zatem liczba faktycznie wyeksportowanych używanych diesli jest dużo wyższa. (źródło: Federalny Urząd Statystyczny)*

**Ciężarówki pełne staroci**

Tuż przed godz. 10.00 dealer otwiera zieloną bramę do swojego komisu, trzyma w dłoni jasną, skórzaną torbę. Przed biurem lśni w słońcu czarny samochód: to Honda, którą jego pracownik sprowadził poprzedniego wieczoru z niemieckiej Saksonii. Wójcikiewicz mówi, że 70 procent samochodów na parkingu pochodzi od trzech dealerów markowych aut ze wschodu Niemiec. Oferty dostaje na Whatsappa i jeśli zauważy coś interesującego, wysyła pracownika. „Ten wsiada do bryki, jedzie, ogląda samochód, robi dokładny opis samochodu i potwierdza, czy auto odpowiada ofercie.“ W ciągu trzech godzin Wójcikiewicz podejmuje decyzję. Normalnie samochód zostaje na miejscu, aż dealer wyśle po niego ciężarówkę, która co tydzień zabiera kupione samochody: sześć aut na raz, mówi Wójcikiewicz, to tzw. „pakiet“.

Jadąc w sobotę autostradą z Niemiec do Polski, można uświadomić sobie rozmiary tego handlu: ciężarówka za ciężarówką, każda wypełniona niemieckimi używanymi samochodami. Niektóre jadą do Polski, inne nawet dalej – do Ukrainy albo krajów bałtyckich.

**Samochód „500+“**

Czasem jednak transport samochodów nie rzuca się w oczy tak, jak tego sobotniego poranka: pracownik Wójcikiewicza przyjechał tym samochodem 500 kilometrów prosto do Krakowa. Wstawiają zdjęcie do sieci. Właśnie po to kierowca go umył i wypolerował. Następnie auto będzie czekało na ogrodzonym parkingu wśród 250 innych, ciasno ustawionych samochodów, pogrupowanych według wartości.

Ford S-Max z naklejką BVB stoi między tymi mniej kosztownymi. „500+“, tak Wójcikiewicz nazywa takie samochody – jak comiesięczne świadczenie wypłacane przez rząd polskim rodzinom na każde dziecko. – Często się zdarza, że człowiek z trójką dzieci, który nie był wcześniej w stanie kupić samochodu, przychodzi do firmy takiej jak moja i kupuje auto za dwadzieścia czy trzydzieści tysięcy złotych – opowiada. Osoba, która kupi tego Forda, będzie się kierowała ceną i ewentualnymi kosztami dodatkowymi – ale jednocześnie narazi zdrowie swoje i sąsiadów.

Przed przygotowaniem artykułu **Sophie Rebmann** rozróżniała samochody wyłącznie po kolorach.