

Apel o pilne ograniczenie importu ropy naftowej do Europy

Rosja 24 lutego 2022 roku rozpoczęła wojnę z Ukrainą. Komisja Europejska 8 marca 2022 roku przedstawiła plan REPowerEU^[1] dotyczący wspólnych działań w kierunku bezpiecznej i zrównoważonej energii po przystępnej cenie. Zawarto w nim strategię odchodzenia od importu gazu ziemnego z Rosji. Podobny plan jest natychmiast potrzebny na rzecz szybkiego odejścia od importu ropy naftowej. Dane statystyczne pokazują jasno – w 2021 r. kraje UE zapłaciły Rosji za ropę naftową 140 mld Euro, prawie trzy razy więcej niż za gaz ziemny^[2]. Podstawowym zadaniem w odchodzeniu od spalania ropy naftowej w Europie powinno być zmniejszenie użytkowania samochodów spalinowych i samolotów. Szczególnie w miastach czas odważnie postawić na ruch pieszy i rowerowy.

Jak pokazała rosyjska inwazja na Ukrainę kupowanie surowców energetycznych od Państw, które nie stosują standardów demokratycznych stanowi zagrożenie dla pokoju na świecie. Takie standardy nie były dochowane szczególnie w Rosji. Ale demokratyczne standardy są obce również wielu innym eksporterom ropy naftowej do Europy. Wojny sfinansowane przez sprzedaż ropy naftowej do Europy widzieliśmy w ostatnich latach w Gruzji, Iraku i Libii. Teraz trwa w Ukrainie. Kiedy i gdzie sfinansujemy następną?

Rosja odeszła od standardów demokratycznych już ponad 20 lat temu. W Polsce, Finlandii, Litwie oraz Słowacji, czyli krajach położonych najbliżej Rosji, ponad 2/3 zużywanej ropy naftowej pochodzi z Rosji^[3]. Niewątpliwie przychody z tego eksportu pomagały finansować zbrojenia rosyjskiej armii, która dziś bombarduje demokratyczną Ukrainę^[4].

Trudno dziś przejść obojętnie obok faktu, że można było zrobić w Europie znacznie więcej, aby uniknąć nadmiernego importu ropy naftowej do Europy z Rosji i nie tylko. Oparty prawie wyłącznie na zużyciu ropy naftowej towarowy transport drogowy i lotniczy zwiększył przewozy od 1995 roku o ponad 50%. W tym samym czasie w znacznej części zelektryfikowany transport kolejowy zwiększył zużycie energii jedynie o niecałe 15%. Podobnie w podróżach pasażerskich – oparty na paliwach ropopochodnych transport lotniczy od 1995 roku zanotował wzrost o 140%. Drugi największy konsument ropy naftowej – samochody osobowe, zwiększyły spalanie paliw kopalnych o 30%. Pasażerski transport kolejowy ledwo utrzymał swój udział w całkowitym przewozie osób w Europie na poziomie niecałych 7%. Oddał pola lotnictwu i nawet nie rozpoczął pogoni za transportem drogowym^[5]. Koleją może jeździć znacznie więcej pasażerów i towarów, zwłaszcza w Europie Środkowej i Wschodniej, gdzie wciąż sieć kolejowa nie jest w pełni dostosowana do standardów Europy Zachodniej, w tym do integracji z podróżami rowerowymi.

W miastach Europy wciąż za mało wspierany jest także transport rowerowy, który nie zużywa żadnych paliw kopalnych. W aż 17 stolicach krajów UE na rowerze odbywa się mniej niż 5% podróży^[6]. Tymczasem już tak niewielki poziom transportu rowerowego w Europie oszczędza 3 miliardy litrów ropy naftowej rocznie i zapobiega finansowaniu eksporterów ropy w wysokości 4 miliardów Euro rocznie^[7]. To 3% wartości importu ropy naftowej z Rosji. W gęsto zabudowanych miastach Europy możliwe jest nawet kilkukrotne zwiększenie liczby podróży rowerowych przy jednoczesnym spadku liczby podróży samochodami. To nie tylko zmniejszy import ropy naftowej dla potrzeb transportowych, ale też poprawi jakość powietrza w miastach, polepszy stan zdrowia mieszkańców i zmniejszy korki.

Dlatego wyrażamy zdziwienie, że Komisja Europejska wraz z wizją odejścia od importu gazu ziemnego z Rosji nie przedstawiła ambitnego planu odejścia od importu ropy naftowej, w szczególności w sektorze transportu. Apelujemy o jak najszybsze przygotowanie i wdrożenie takiego planu, który powinien naszym zdaniem zawierać następujące podstawowe elementy:

1. Szczegółowy przegląd prawny i działań krajów członkowskich EU w zakresie ustawodawstwa i finansowania poszczególnych rodzajów transportu pod kątem spalania paliw kopalnych wraz z wydaniem wiążących i szczegółowych zaleceń dotyczących kierunku poprawy sytuacji w ramach semestru europejskiego;
2. Zwiększenie skali działań dotyczących ograniczenia ruchu samochodowego w aglomeracjach miejskich poprzez instrumenty prawne i finansowe takie jak: strefy czystego transportu, strefy ograniczonego ruchu samochodowego, obniżenie dopuszczalnych prędkości czy opłaty za parkowanie odpowiadające realnym kosztom zajmowania przestrzeni;
3. Konkretnie wymagania dotyczące zwiększania skali inwestycji w infrastrukturę rowerową, tramwajową i kolejową. Te środki transportu sprzyjają rozwojowi miast w ich zwartej formie, dzięki której zwiększa się efektywność wykorzystania energii;
4. Zwiększenie nakładów i umożliwienie łatwiejszego finansowania publicznego pasażerskich przewozów kolejowych oraz inwestycji w połączenia kolejowe w aglomeracjach miejskich oraz poza nimi, zwłaszcza w celu integracji systemów kolejowych różnych Państw członkowskich. Takie działanie jest potrzebne w szczególności w Europie Środkowej-Wschodniej gdzie często połączenia kolejowe, pasażerskie i towarowe, między sąsiednimi Państwami są szczątkowe.

Aby powstrzymać atak Rosji na Ukrainę w chwili obecnej potrzebne są także doraźne środki oszczędnościowe. Apelujemy do Komisji Europejskiej, aby poprzez swoje kanały informacyjne wezwała mieszkańców Europy, aby na rzecz Ukrainy i naszego wspólnego bezpieczeństwa dobrowolnie ograniczyli korzystanie z samochodów, i zwiększyli częstotliwość użytkowania roweru i oraz wydłużyli podróże piesze. Apelujemy do Komisji Europejskiej, aby poprzez swoje kanały informacyjne wezwała władze krajów i miast Europy do zwiększenia skali ograniczeń dla poruszania się samochodami, np. poprzez organizowanie niedziel bez samochodu, a w zamian ułatwiały chodzenie pieszo oraz jazdę na rowerze lub transportem publicznym.

^[1] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_1511

^[2] Source: UN Comtrade trade data, after <https://beyond-coal.eu/russian-fossil-fuel-tracker/>

^[3] <https://businessinsider.com.pl/gospodarka/energia-z-gazu-mapa-krajow-uzaleznionych-od-rosji/tvvsrqp>

^[4] <https://www.transportenvironment.org/discover/how-russian-oil-flows-to-europe/>

^[5] EU Transport in figures 2020, European Commission Energy and Transport, <https://op.europa.eu/o/opportal-service/download-handler?identifier=da0cd68e-1fdd-11eb-b57e-01aa75ed71a1&format=pdf&language=en&productionSystem=cellar&part=>

^[6] <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures/capital-cities>

^[7] <https://www.ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>

Warsaw, 13th of April 2022

A call for an urgent limitation of crude oil imports to Europe

On 24 February 2022, Russia started a war against Ukraine. On 8 March 2022, the Commission presented the REPowerEU plan^[1] of joint action for affordable, secure and sustainable energy. It contained a strategy for moving away from natural gas imports from Russia. A similar plan is immediately needed for moving away from crude oil imports. The statistical data clearly show that in 2021 the EU Member States paid Russia EUR 140 billion, almost three times as much as for natural gas^[2]. The basic task in moving away from crude oil combustion in Europe should be a decrease in the use of internal-combustion cars and aircraft. Particularly in cities, braver measures should be taken to foster walking and cycling.

As demonstrated by the Russian invasion of Ukraine, the purchases of energy raw materials from States which fail to comply with the democratic standards pose a threat to world peace. It is particularly in Russia that such standards have not been met. Still, democratic standards are not complied with by many other countries exporting crude oil to Europe. Recent years have seen wars funded by crude oil sales to Europe in Georgia, Iraq and Libya. Now a war rages in Ukraine. When and where will we fund another one?

Russia abandoned the democratic standards already more than 20 years ago. In Poland, Finland, Lithuania and Slovakia, i.e. the countries situated closest to Russia, more than two thirds of the crude oil they use come from Russia^[3]. There is no doubt that the revenues from these exports have helped Russia to fund the weaponry for the Russian army which is now bombing the democratic Ukraine^[4].

Today, it is difficult to ignore the fact that much more could have been done in Europe to avoid excessive crude oil imports to Europe from Russia, but not only from that country. Since 1995 the road and air transport of goods, almost entirely based on crude oil consumption, has grown by more than 50%. In the same period, rail transport, which has been electrified to a large extent, has only increased its energy consumption by less than 15%. The situation in passenger travels has been similar, as since 1995 the fossil fuel-based air transport has grown by 140%. Passenger cars, the second largest crude oil consumer, have increased the combustion of fossil fuels by 30%. The passenger rail transport has barely managed to keep its share in the total number of passengers transported in Europe at a level of less than 7%. It has given way to air transport and has even failed to start to pursue road transport^[5]. Railways can carry many more passengers and goods, particularly in Central and Eastern Europe, where the railway network has not been fully aligned with the Western European standards, including integration with cycling travels.

In European cities, we also still provide too little support to cycling transport which uses no fossil fuels. In as many as 17 capitals of EU Member States, bicycles are used to make less than 5% of travels^[6], although even such a low level of cycling transport in Europe saves 3 billion litres of crude oil annually and prevents the funding of oil exporters with EUR 4 billion annually^[7]. This represents 5% of the value of the crude oil exports from Russia. In densely built-up cities in Europe, the number of bicycle rides can be increased even several times, while at the same time reducing the number of car travels. This will not only diminish the crude oil imports for transport purposes, but also improve the air quality in cities and their residents' health and reduce traffic jams.

In light of this, we would like to express our astonishment at the fact that the European Commission has failed to present, along with its vision for moving away from natural gas imports from Russia, an ambitious plan for shifting away from crude oil imports, particularly in the transport sector. We call for the preparation and implementation of such a plan as soon as possible. In our opinion, the plan should contain the following core elements:

1. A detailed review of the laws and actions of EU Member States in the scope of the legislation and funding of the particular transport modes in terms of the combustion of fossil fuels, along with the issue of binding and detailed recommendations for the directions of improvements in the situation, as part of the European Semester.
2. Scaling up the measures to limit car traffic in urban agglomerations by using legal and financial instruments, such as: clean transport zones, restricted car traffic zones, lower speed limits and parking charges corresponding to the real costs of space occupation.
3. Specific requirements for scaling up of investments in cycling, tramway and railway infrastructure and buses. These transport modes foster the development of cities in their compact form, thus improving their energy efficiency.
4. Increasing the outlays and enabling easier public funding of passenger railway transport and investments in railway connections in urban agglomeration and outside them, particularly in order to integrate the railway systems of different Member States. Such measures are needed, in particular, in Central and Eastern Europe, where passenger and goods railway connections are often fragmentary.

In order to stop the Russian attack against Ukraine, ad hoc saving measures are now necessary, too. We call on the European Commission to use its information channels to encourage the residents of Europe, for the sake of Ukraine and our joint security, to limit their use of cars, increase the frequency of their bicycle rides and take longer walks. We call on the European Commission to remind employers of the need to maintain a higher level of remote work. We call on the European Commission to use its information channels to encourage the authorities of European countries and cities to scale up the restrictions on car traffic, among others, by organising car-free Sundays, and to facilitate instead walking, cycling and the use of public transport.

^[1] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_1511

^[2] Source: UN Comtrade trade data, after <https://beyond-coal.eu/russian-fossil-fuel-tracker/>

^[3] <https://businessinsider.com.pl/gospodarka/energia-z-gazu-mapa-krajow-uzaleznionych-od-rosji/tvvsrqp>

^[4] <https://www.transportenvironment.org/discover/how-russian-oil-flows-to-europe/>

^[5] EU Transport in figures 2020, European Commission Energy and Transport, <https://op.europa.eu/o/opportal-service/download-handler?identifier=da0cd68e-1fdd-11eb-b57e-01aa75ed71a1&format=pdf&language=en&productionSystem=cellar&part=>

^[6] <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures/capital-cities>

^[7] <https://www.ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>

Warschau, 13. April 2022

Forderung nach einer dringenden Begrenzung der Rohölimporte nach Europa

Am 24. Februar 2022 begann Russland einen Krieg gegen die Ukraine. Am 8. März 2022 legte die EU-Kommission den REPowerEU-Plan^[1] für gemeinsame Maßnahmen für bezahlbare, sichere und nachhaltige Energie vor. Der Plan enthielt eine Strategie zur Abkehr von Erdgasimporten aus Russland. Ein ähnlicher Plan ist für die Abkehr von Rohölimporten dringend erforderlich. Aus den statistischen Daten geht eindeutig hervor, dass die EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2021 140 Milliarden Euro an Russland gezahlt haben, fast dreimal so viel wie für Erdgas^[2]. Die grundlegende Aufgabe bei der Abkehr von der Erdölverbrennung in Europa sollte darin bestehen, den Einsatz von Autos und Flugzeugen mit Verbrennungsmotoren zu begrenzen. Vor allem in den Städten sollten mutigere Maßnahmen ergriffen werden, um das Gehen und Radfahren zu fördern.

Wie der russische Einmarsch in die Ukraine gezeigt hat, ist der Bezug von Energierohstoffen aus Staaten, die sich nicht an demokratische Standards halten, eine Gefahr für den Weltfrieden. Gerade in Russland werden diese Standards nicht eingehalten. Doch auch viele andere Länder, die Rohöl nach Europa exportieren, halten sich nicht an demokratische Standards. In den letzten Jahren wurden Kriege in Georgien, im Irak und in Libyen durch Erdölverkäufe nach Europa finanziert. Jetzt wütet ein Krieg in der Ukraine. Wann und wo werden wir einen weiteren Krieg finanzieren?

Russland hat die demokratischen Standards bereits vor mehr als 20 Jahren aufgegeben. In Polen, Finnland, Litauen und der Slowakei, also den Ländern, die Russland am nächsten liegen, kommen mehr als zwei Drittel des Erdöls, das sie verwenden, aus Russland^[3]. Es besteht kein Zweifel, dass die Einnahmen aus diesen Exporten Russland geholfen haben, die Waffen für die russische Armee zu finanzieren, die jetzt die demokratische Ukraine bombardiert^[4].

Heute ist es schwierig, die Tatsache zu ignorieren, dass in Europa viel mehr hätte getan werden können, um übermäßige Rohölimporte aus Russland nach Europa zu vermeiden, aber nicht nur aus diesem Land. Seit 1995 ist der Straßen- und Lufttransport von Gütern, der fast ausschließlich auf dem Verbrauch von Erdöl basiert, um mehr als 50 % gestiegen. Im gleichen Zeitraum hat der Schienenverkehr, der weitgehend elektrifiziert wurde, seinen Energieverbrauch nur um weniger als 15% erhöht. Im Personenverkehr ist die Situation ähnlich, denn seit 1995 hat der auf fossilen Brennstoffen basierende Luftverkehr um 140% zugenommen. Der Pkw-Verkehr, der zweitgrößte Erdölverbraucher, hat die Verbrennung fossiler Brennstoffe um 30 % erhöht. Dem Schienenpersonenverkehr ist es nur schwer gelungen, seinen Anteil an der Gesamtzahl der in Europa beförderten Personen auf knapp 7% zu halten. Er musste sich dem Luftverkehr geschlagen geben und hat noch nicht einmal begonnen gegenüber dem Straßenverkehr aufzuholen^[5]. Die Eisenbahn könnte viel mehr Fahrgäste und Güter befördern, insbesondere in Mittel und Osteuropa, wo das Eisenbahnnetz noch nicht vollständig an die westeuropäischen Standards angepasst wurde und wenn man auch noch den Fahrradverkehr mit ein bezieht.

Auch in den europäischen Städten wird der Radverkehr, der ohne fossile Brennstoffe auskommt, noch zu wenig gefördert. In 17 Hauptstädten der EU-Mitgliedstaaten werden weniger als 5 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt^[6], obwohl selbst ein so geringer Radverkehrsanteil in Europa jährlich 3 Milliarden Liter Rohöl einspart und die Finanzierung der Erdölexporteure mit jährlich 4 Milliarden Euro^[7] verhindert.

Dies entspricht 5% des Wertes der Rohölexporte aus Russland. In dicht bebauten Städten in Europa kann die Zahl der Fahrradfahrten sogar um ein Vielfaches erhöht werden, während gleichzeitig die Zahl der Autofahrten reduziert wird. Dadurch werden nicht nur die Rohölimporte für Verkehrszwecke verringert, sondern auch die Luftqualität in den Städten und die Gesundheit ihrer Bewohner verbessert und Staus reduziert.

Vor diesem Hintergrund möchten wir unser Erstaunen darüber zum Ausdruck bringen, dass die Europäische Kommission es versäumt hat, neben ihren Planungen zur Abkehr von Erdgasimporten aus Russland auch einen ehrgeizigen Plan zur Abkehr von Erdölimporten, insbesondere im Verkehrssektor, vorzulegen. Wir fordern, dass ein solcher Plan so schnell wie möglich ausgearbeitet und umgesetzt wird. Unserer Meinung nach sollte der Plan die folgenden Kernelemente enthalten:

1. Eine detaillierte Überprüfung der Gesetze und Maßnahmen der EU-Mitgliedstaaten im Rahmen der Gesetzgebung und Finanzierung der einzelnen Verkehrsträger in Bezug auf die Verbrennung fossiler Brennstoffe, verbunden mit der Abgabe verbindlicher und detaillierter Empfehlungen für die Richtung der Verbesserung der Situation im Rahmen des Europäischen Semesters.
2. Ausweitung der Maßnahmen zur Begrenzung des Autoverkehrs in städtischen Ballungsräumen durch den Einsatz rechtlicher und finanzieller Instrumente, wie z.B.: Zonen für umweltfreundlichen Verkehr, Zonen mit eingeschränktem Autoverkehr, niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen und Parkgebühren, die den realen Kosten der Raumnutzung entsprechen.
3. Spezifische Anforderungen für die Aufstockung von Investitionen in Fahrrad-, Straßenbahn-, Eisenbahn- und Businfrastrukturen. Diese Verkehrsträger fördern die Entwicklung der Städte in ihrer kompakten Form und verbessern so ihre Energieeffizienz.
4. Erhöhung der Ausgaben und Erleichterung der öffentlichen Finanzierung des Schienenpersonenverkehrs und der Investitionen in Eisenbahnverbindungen in städtischen Ballungsräumen und außerhalb dieser, insbesondere um die Eisenbahnsysteme verschiedener Mitgliedstaaten zu integrieren. Solche Maßnahmen sind vor allem in Mittel- und Osteuropa erforderlich, wo die Eisenbahnverbindungen für den Personen- und Güterverkehr oft lückenhaft sind.

Um den russischen Angriff auf die Ukraine zu stoppen, sind nun auch Ad-hoc-Sparmaßnahmen notwendig. Wir fordern die Europäische Kommission auf, ihre Informationskanäle zu nutzen, um die Bewohner Europas im Interesse der Ukraine und unserer gemeinsamen Sicherheit zu ermutigen, ihre Autonutzung einzuschränken, häufiger mit dem Fahrrad zu fahren und längere Spaziergänge zu unternehmen. Wir fordern die Europäische Kommission auf, die Arbeitgeber an die Notwendigkeit zu erinnern, ein höheres Maß an Fernarbeit beizubehalten. Wir fordern die Europäische Kommission auf, ihre Informationskanäle zu nutzen, um die Behörden der europäischen Länder und Städte zu ermutigen, den Autoverkehr stärker einzuschränken, u. a. durch die Organisation autofreier Sonntage, und stattdessen das Gehen, Radfahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu fördern.

[1] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_1511

[2] Source: UN Comtrade trade data, after <https://beyond-coal.eu/russian-fossil-fuel-tracker/>

[3] <https://businessinsider.com.pl/gospodarka/energia-z-gazu-mapa-krajow-uzaleznionych-od-rosji/tvvsrqp>

[4] <https://www.transportenvironment.org/discover/how-russian-oil-flows-to-europe/>

[5] EU Transport in figures 2020, European Commission Energy and Transport, <https://op.europa.eu/o/opportal-service/download-handler?identifier=da0cd68e-1fdd-11eb-b57e-01aa75ed71a1&format=pdf&language=en&productionSystem=cellar&part=>

[6] <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures/capital-cities>

[7] <https://www.ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>




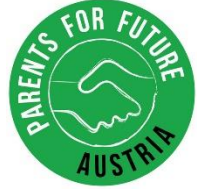


Apel popierają

They support the call








Sie unterstützen die Forderung

Zielone Mazowsze	Polska	
Rodzice dla Klimatu	Polska	
Instytut na Rzecz Ekorozwoju	Polska	
Nextbike Polska	Polska	
Kyiv Bike City	Ukraina	
Koalicja Klimatyczna	Polska	
Pracownia na rzecz Wszystkich Istot	Polska	
Fundacja EkoRozwoju	Polska	

Bractwo Rowerowe	Polska	 BRACTWO ROWEROWE RADOM
Bydgoska Masa Krytyczna	Polska	 Bydgoska Masa Krytyczna
Rowerowa Gdynia	Polska	 ROWEROWA GDYNIA
Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	Polska	 POLSKI KLUB EKOLOGICZNY
Polski Klub Ekologiczny Okręg Pomorski	Polska	 POLSKI KLUB EKOLOGICZNY
Green REV Institute	Polska	 REV .institute
Future Food 4 Climate	Polska	 Future Food 4 Climate
Warszawski Alarm Smogowy	Polska	

Lata Dwudzieste	Polska	
Levegő Munkacsoport	Węgry	
Grandparents For Future	Austria	
Parents For Future Austria	Austria	
Znepokojené matky	Słowacja	
Rodiče za klima	Czechy	
Parents For Future Italia	Włochy	

Parents For Future Germany	Niemcy	
Parents For Future Oberhausen	Niemcy	
Parents For Future Wuppertal	Niemcy	
Parents For Future Berlin	Niemcy	
Parents For Future Paderborn	Niemcy	
People For Future Kiel	Niemcy	
Parents For Future Jena	Niemcy	

Parents For Future Gütersloh	Niemcy	
Parents For Future Dresden	Niemcy	
Parents For Future Oldenburg	Niemcy	
Parents For Future Hannover	Niemcy	
Parents For Future Augsburg	Niemcy	
Parents For Future Netherlands	Holandia	
Grootouders voor het Klimaat	Holandia	

Mothers rise up	Holandia	
Grootouders voor het Klimaat	Belgia	
Parents For Future Portugal	Portugalia	
Madres por el clima Canarias	Hiszpania	madres por el clima CANARIAS
Grands parents pour le climat	Francja	
Grands-parents pour le climat/ Klimagrosseltern	Szwajcaria	
Parents For Furure Sweden	Szwecja	