

Bezemisyjność, czyli pogorszenie poziomu życia

2 listopada 2022

Polska jest krajem, w którym liczba tak samochodów osobowych na 1000 mieszkańców (664 wg danych Eurostatu z 2020 r., 642 wg danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów (ACEA) z 2021 r.), jak i pojazdów silnikowych ogółem na 1000 mieszkańców (747 wg danych ACEA z 2021 r.) jest jedną z najwyższych w Europie – w pierwszym przypadku trzecie miejsce w UE za Luksemburgiem i Włochami, w drugim przypadku drugie miejsce w UE za Luksemburgiem. Wg danych GUS z 2020 roku samochód osobowy posiadało 73,5% najuboższych gospodarstw domowych i 78,1% najbogatszych. Jednocześnie jest krajem, w którym średni wiek użytkowanego samochodu to ponad 14 lat (wg ACEA) czy nawet 15,5 roku (wg Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar).



Co to oznacza? Że z jednej strony większości mieszkańców Polski nie stać na nowy samochód, z drugiej zaś – samochód jako taki jest niezbędny co najmniej połowie z nich. Między bajki można włożyć głoszoną przez niektórych tezę, że samochód kupuje się zwykle jako symbol statusu społecznego – jakim

symbolem statusu może być coś, co posiada większość nawet najuboższych sąsiadów? Ludzie potrzebują samochodów, nawet starych, by dojeżdżać do pracy, do sklepów, do krewnych i znajomych, podwozić dzieci do szkoły i wykonywać swój zawód.

Owszem, są rowery i komunikacja zbiorowa, ale mają swoje ograniczenia. I nie są to jedynie ograniczenia związane z brakiem odpowiedniej infrastruktury. Jazda na rowerze wymaga wysiłku fizycznego, rowerzysta narażony jest na deszcz, wiatr, śnieg i upał. O ile rower dobrze radzi sobie w miejskich korkach, o tyle pokonanie dłuższego dystansu na nim zabiera więcej czasu niż samochodem. Trudniej jest nim przewozić większe zakupy i inne towary. Z kolei autobusy, tramwaje i pociągi poruszają się po wyznaczonych trasach i zatrzymują na wyznaczonych przystankach – co powoduje konieczność dostosowania czasu podróży do ich rozkładu jazdy, konieczność przesiadania się w wielu przypadkach i pieszego pokonywania trasy do końcowych, a czasami i pośrednich przystanków. Zdarza się odbywać podróż w niewygodnych warunkach, w tłumie ludzi, w towarzystwie nieprzyjemnych współpasażerów, na stojąco. Jeżeli ktoś ma do przebycia np. do pracy kilkadziesiąt kilometrów (rzecz wcale nie niezwykła w np. konurbacji górnośląskiej), to podróż komunikacją zbiorową trwa wyraźnie dłużej.

I w takiej sytuacji Unia Europejska jest u progu podjęcia decyzji, że od 2035 roku nie będą już rejestrowane nowe samochody osobowe i dostawcze z silnikami na benzynę i olej napędowy, nawet hybrydowe. Jedynie bezemisyjne – czyli te w pełni elektryczne i z ogniwami wodorowymi. Obecna cena nowego samochodu elektrycznego jest mniej więcej dwukrotnie większa od ceny jego odpowiednika z silnikiem spalinowym czy hybrydowym (patrz Opel Corsa, Fiat 500 czy Peugeot 208), a koszt jego eksploatacji – o ile ktoś nie ma własnego domu lub garażu wyposażonego w gniazdko, z którego może np. w nocy podładować swój pojazd – jest już tylko trochę niższy (przejechanie 100 km z ładowaniem na stacji może kosztować już nawet 30 zł).

Jeżeli przeciętnego Polaka nie stać na nowy samochód spalinowy, to tym bardziej nie stać go na nowy samochód elektryczny. Co więcej, na nowy samochód elektryczny nie stać też pewnej grupy tych, których stać na nowy samochód spalinowy. Używane samochody elektryczne też są droższe od spalinowych, więc wielu z tych, którzy kupują te ostatnie nie stać nawet na używanego „elektryka”. Wprawdzie nie jest wykluczone, że za 13 lat samochody elektryczne mogą stanąć, ale tego z całą pewnością wiedzieć nie można. A jeżeli nadal będą droższe, to wzrośnie popyt na używane samochody spalinowe.

Jednak w sytuacji, gdy nie będzie rejestrować się już nowych samochodów z silnikami na benzynę i olej napędowy, liczba takich używanych samochodów zacznie maleć, co przy zwiększonym popycie spowoduje, że i one zdrożeją. Jest więc bardzo prawdopodobne, że decyzja UE odbije się na kieszeni i poziomie życia zwykłego człowieka w Polsce, który albo będzie musiał więcej wydać na samochód, albo nie będzie mógł go kupić i będzie zmuszony korzystać z komunikacji zbiorowej lub jeździć rowerem – ze wszystkimi opisanymi wyżej ograniczeniami. Dodatkowo, jeżeli zdecyduje się na kupno „elektryka”, może pogorszyć mu się jakość korzystania z samochodu – dzisiaj samochód elektryczny ma mniejszy zasięg na jednym „tankowaniu” od swojego spalinowego odpowiednika i takie „tankowanie” trwa o wiele dłużej – doładowanie dające możliwość przejechania 100-150 km nawet na stacji szybkiego ładowania zajmuje około godziny.

Najbardziej uderzy to w najmniej zamożnych (przypominam – 73,5% najuboższych gospodarstw domowych już posiada samochód, więc proszę nie mówić, że są to głównie użytkownicy „zbiorkomu”), wykonujących pracę, której nie da się „uzdalnić” i dojeżdżających daleko do tej pracy.

Grozi też dodatkowy wzrost cen usług transportowych i innych, do których niezbędna jest inwestycja w samochód osobowy lub dostawczy. A w konsekwencji dodatkowy wzrost cen towarów.

A wszystko to oficjalnie po to, by zmniejszyć emisję dwutlenku węgla w Unii Europejskiej o 15%, czyli na świecie o nieco ponad 1% (w 2019 r. UE bez Wielkiej Brytanii przyczyniała się do 7,73% światowej emisji tego gazu).

Uważam, że ta decyzja Unii, jeżeli wejdzie w życie, powinna być przez Polskę całkowicie zignorowana. Nawet, jeżeli fabryki w Niemczech, Francji, Włoszech, Hiszpanii, Czechach i innych państwach UE przestaną produkować samochody napędzane benzyną lub olejem napędowym, nadal powinna istnieć możliwość rejestrowania nowych takich samochodów wyprodukowanych poza Unią. Jeżeli takowe będą produkowane, co moim zdaniem jest prawdopodobne. Oraz produkowania ich w Polsce. Dopóki będzie to opłacalne dla konsumentów i producentów.

Autorstwo: Jacek Sierpiński

Zdjęcie: [Viernest](#) (CC BY 2.0)

Źródło: [Sierp.Libertarianizm.pl](#)

Źródłografia

1. <https://smoglab.pl/liczba-samochodow-na-1000-mieszkancow/>
2. https://twitter.com/ACEA_auto/status/1423529798698143744
3. https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5486/3/20/1/sytuacja_gospodarstw_domowych_w_2020_w_swietle_wynikow_badania_budzetow_gospodarstw_domowych.pdf
4. <https://autokult.pl/polacy-jezdza-coraz-starszymi-autami-srednia-wieku-najwyzsza-w-historii,6809504795592321a>
5. <https://www.motonews.pl/auta-nowe/elektryczne/>
6. <https://beesafe.pl/porady/koszty-ladowania-samochodu-elektrycznego/>

7.

<https://corab.pl/aktualnosci/ladowanie-samochodu-elektrycznego-ile-trwa>

8.

<https://www.consilium.europa.eu/pl/press/press-releases/2022/10/27/first-fit-for-55-proposal-agreed-the-eu-strengthens-targets-for-co2-emissions-for-new-cars-and-vans/>

9.

<https://demagog.org.pl/wypowiedzi/jaki-jest-udzial-unii-europejskiej-w-globalnej-emisji-co2/>

10.

https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_eqs_carhab&lang=en