

Zamożni do elektryków, biedniejsi do tramwajów

4 czerwca 2022

Kamienie milowe zaakceptowanego przez Komisję Europejską Krajowego Planu Odbudowy dla Polski przewidują między innymi wprowadzenie do połowy 2026 r. podatku od posiadania pojazdów z silnikiem spalinowym, uzależnionego od ilości emitowanego przez nie dwutlenku węgla i tlenków azotu. Wcześniej, do końca 2024 r. ma zostać wprowadzona opłata rejestracyjna od takich pojazdów, również uzależniona od ilości emitowanych substancji.

Wpływy z tego podatku i opłaty mają być przeznaczone na „ograniczenie negatywnych efektów zewnętrznych transportu” oraz „rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego”. Czyli właściciele pojazdów z silnikiem spalinowym mają płacić za usuwanie efektów zanieczyszczenia powietrza przez ich silniki i dodatkowo dokładać się do tego, by mniej zanieczyszczały autobusy.

Tylko, że użytkownicy pojazdów z silnikiem spalinowym już płacą dużo wyższe podatki niż inni. W cenie paliwa jest przecież akcyza oraz opłata paliwowa. Dlaczego wpływy z tych podatków nie mogą iść na cele związane z ochroną środowiska? A jeśli idą, to dlaczego wprowadzać jeszcze kolejną opłatę?

Można się domyślać, że chodzi o zachęcanie ludzi do kupowania pojazdów z silnikami mniej zanieczyszczającymi środowisko. Problem w tym, że Polska to nie Niemcy czy Skandynawia i ludzie jeżdżą pojazdami jak najtańszymi, co oznacza jak najstarsze. Według różnych danych średni wiek samochodu w Polsce to obecnie 14-16 lat. Wielu Polaków nie stać, by kupić nowszy samochód z mniejszą emisją spalin, nie mówiąc już o elektrycznym (co do tych ostatnich, uzgodniono w KPO jako cel 20082 pojazdy elektryczne jako w połowie 2026 r. – wzrost o 100% w stosunku do końca 2020 r.). I właśnie oni zostaną najbardziej obciążeni

nowym podatkiem – w dodatku do i tak drastycznie rosnących cen paliwa.

A dodatkowo inny z kamieni milowych KPO narzuca obowiązek wprowadzenia przez wszystkie miasta powyżej 100 tysięcy mieszkańców do wprowadzenia „niskoemisyjnych stref transportu” na wszystkich obszarach, gdzie zanieczyszczenie przekracza unijne progi. To może spowodować, że mniej zamożni mieszkańcy Polski, których nie stać na kupno nowego niskoemisyjnego środka transportu, nie tylko będą ponosić wyższe koszty ich utrzymania swoich pojazdów, ale i nie będą mogli poruszać się nimi w wielu obszarach miejskich. Będą musieli przesiąść się do komunikacji zbiorowej i tracić na dojazd do pracy na przykład dwie godziny zamiast jednej, w dodatku w mniej komfortowych warunkach. Albo zrezygnować z pracy w lokalizacji położonej zbyt daleko lub w „niskoemisyjnej” strefie.

Chyba, że uda się im wynegocjować pracę zdalną. Ale nie każdą pracę można wykonywać zdalnie i nie każdy pracodawca się na to zgodzi.

A co z tymi, których praca lub biznes polega na jeżdżeniu? Mogą musieć zainwestować w nowe środki transportu lub zmienić zajęcie – co może przełożyć się na dodatkowy wzrost cen różnych usług.

Wygląda na to, że pieniądze, czas lub komfort życia zwykłych, przeciętnie lub mniej przeciętnie zarabiających ludzi mają zostać przymusowo złożone na ołtarzu częściowej redukcji jednego, wcale nie najważniejszego czynnika zanieczyszczenia powietrza, jakim są tlenki azotu (transport odpowiada za niecałe 40% ich emisji w Polsce). Nie przełoży się to bynajmniej na likwidację smogu, tworzonego w naszym kraju głównie przez pyły i węglowodory aromatyczne takie jak benzo(a)piren, pochodzące w zdecydowanej większości z innych źródeł. W zamian Unia da m. in. pieniądze na produkcję samochodów elektrycznych dla tych zamożniejszych oraz może na eksport.

Autorstwo: Jacek Sierpiński

Na podstawie: Ec.Europa.eu, Mappingair.meteo.uni.wroc.pl,
PolskiAlarmSmogowy.pl

Źródło: Sierp.Libertarianizm.pl