

Tani, używany samochód z silnikiem diesla, który jeździ po polskich drogach najczęściej pochodzi z importu i ma ok. 13-15 lat. Mimo że jego zakup wydaje się ekonomicznym i sprytnym rozwiązaniem, często nie uświadamiamy sobie rzeczywistych kosztów jego eksploatacji: dla domowego budżetu, zdrowia ludzi – w tym naszego i naszych bliskich i środowiska. Tę ciemną stronę taniego i pozornie niezawodnego diesla pokazuje kampania Stopdiesel.pl.

Aktualne dane o pojazdach zarejestrowanych w Polsce i poruszających się po naszych drogach pokazują, że jeśli chodzi o nowoczesne trendy związane z transportem zostajemy w tyle za resztą Europy.

- Pojazdy z silnikiem diesla w 2023 r. stanowiły aż 39% wszystkich samochodów osobowych zarejestrowanych w Polsce.
- Według najnowszych danych Carfax, w Polsce około 60% rejestrowanych samochodów używanych pochodzi importu (Carfax, 2023). Większość z nich (aż 3 na 4) jest w nienajlepszym stanie technicznym lub ma historię wypadkową.
- Mimo że udział pojazdów elektrycznych i hybrydowych ciągle wzrasta, nadal jeździmy jednymi z najstarszych pojazdów w Europie (prawie 15 lat, przy europejskiej średniej 11,5 roku).
- Średni wiek ponad 850 tysięcy pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych w 2023 r. w Polsce to prawie 13 lat (Instytut SAMAR, 2023).

Pojazdy z silnikiem diesla importowane z zachodu były poszukiwane przez Polaków i Polki od początku lat 90. Chcieliśmy je mieć, z jednej strony – jako symbol zmian ustrojowych i pewnego poziomu życia, z drugiej – ze względu na przekonanie o ich niezawodności i ekonomiczności (olej napędowy zawsze był tańszy od benzyny, obecnie różnice w cenach zaczynają się zacierać).

Mimo że ostatnie 30 lat przyniosło istotne przemiany społeczne i rozwój gospodarczy, dane dotyczące importu i liczby rejestrowanych w Polsce używanych pojazdów z silnikiem diesla nie wskazują jeszcze na gwałtowny spadek ich popularności nad Wisłą. Dzieje się tak szczególnie ze względu na atrakcyjną cenę używanych pojazdów marek, które wciąż kojarzone są z luksusem.

Zaostrzające się systematycznie od 1992 r. normy emisji euro w Europie Zachodniej skłaniają właścicieli najbardziej emisyjnych pojazdów z silnikiem diesla do ich wymiany na nowsze, spełniające wyższą normę modele. Zaś te stare pojazdy trafiają m.in. na polskie drogi, bo u nas jak dotąd mogły poruszać się „bez przeszkód”.

Zastanawiając się nad zakupem pojazdu z napędem diesla warto mieć świadomość, że ten stan rzeczy dobiega końca – latem 2024 r. pojawi się pierwsza strefa czystego transportu w Warszawie. Kraków planuje ponowne przyjęcie uchwały w sprawie SCT jeszcze w tym roku, Wrocław również zapowiada wprowadzenie podobnych rozwiązań. Należy spodziewać się, że w ślad za nimi pójdą w najbliższych latach kolejne duże miasta. Po nich natomiast trend zacznie sięgać coraz mniejszych miast.

Zgodnie z założeniami Krajowego Planu Odbudowy, w 2024 r. i 2026 r. wprowadzone zostaną nowe opłaty za rejestrację i użytkowanie pojazdu, których wysokość będzie zależna od wysokości emisji zanieczyszczeń.

Dodatkowo, w latach 2022 i 2023 weszły w życie rozporządzenia nakładające na diagnostów obowiązek sprawdzania w trakcie okresowej kontroli technicznej pojazdu, czy systemy odpowiedzialne za ograniczanie emisji zanieczyszczeń (np. filtry DPF i katalizatory) funkcjonują prawidłowo.

Jak to jest z tymi dieslami

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: piątek, 22, marzec 2024 08:31

Tomasz Smaś

Odśłony: 516

Wszystkie te zmiany mają wyeliminować „mobilne kopciuchy” z gęsto zabudowanych, uczęszczanych przez największe grupy pieszych obszarów miejskich.

Za anty-dieslowymi rozwiązaniami przemawia obecny stan wiedzy naukowej na temat szkodliwości związków zawartych w spalinach z oleju napędowego. W 2012 r. WHO przyznała spalinom z oleju napędowego status Grupy I – powodującej nowotwory u ludzi. Zanieczyszczenia z „Diesli” przyczyniają się do rozwoju m.in. chorób układu oddechowego, układu krążenia i alergii oraz zaburzeń rozwojowych płodu.

Przykładowo, tlenki azotu (w tym szczególnie dwutlenek azotu NO₂), których wysokie stężenia występują w spalinach z oleju napędowego i które mają tendencję do kumulowania się w centrach miast, uważane są za jedno z najgroźniejszych zanieczyszczeń trafiających do atmosfery w związku z działalnością człowieka.

W 2019 roku udowodniono wpływ dwutlenku azotu na rozwój astmy u dzieci żyjących w miastach. Szacuje się, że aż 95% przypadków astmy dziecięcej na świecie da się powiązać z ekspozycją na zanieczyszczenia zawierające NO₂ (The Lancet, 2022).

Wszystkie te informacje tworzą kontekst, w którym toczy się debata na temat przyszłości transportu drogowego w Europie oraz powstają odpowiednie regulacje i przepisy. Chcąc kupić używany pojazd z silnikiem diesla w 2024 r. warto wziąć pod uwagę całe to spektrum zjawisk, żeby po zakupie nie żałować tej decyzji.

Źródło: papmediaroom