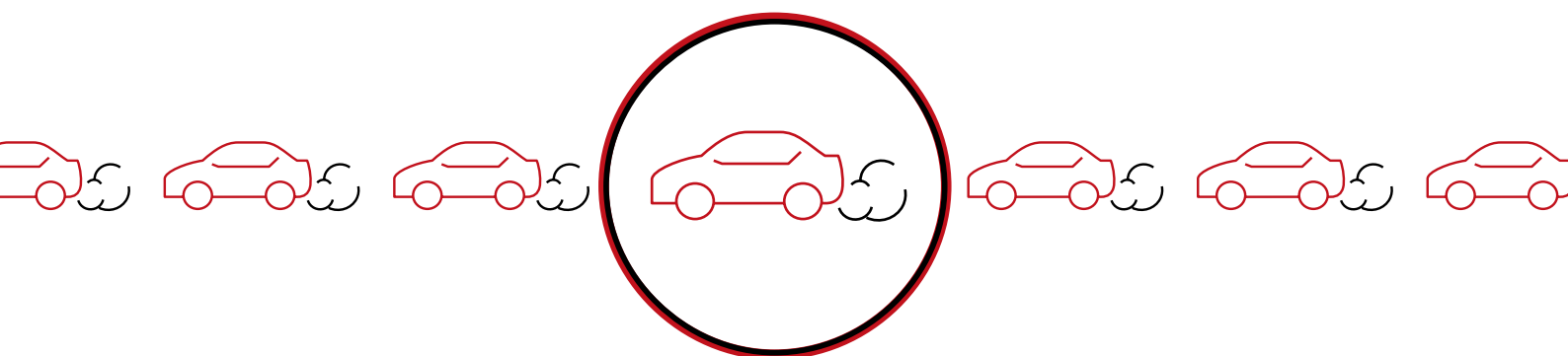
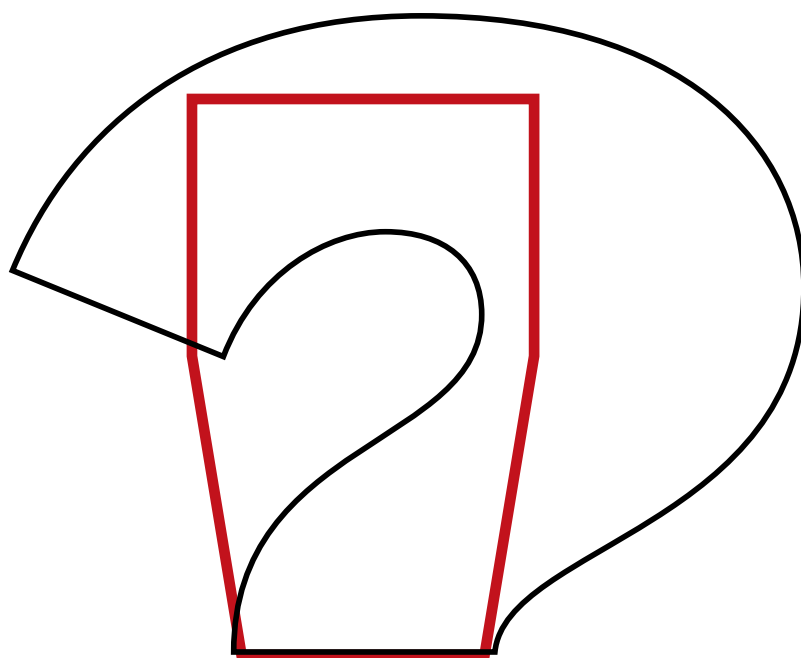


Używany „Diesel” z importu – czy warto go kupować?



SPIS TREŚCI

1.	Wprowadzenie	3
2.	Popularność Diesla w Polsce	6
3.	Przyszłość Diesla w Polsce i Europie	11
4.	Diesel a zdrowie człowieka	13
5.	Dieselgate	18
6.	Co warto wziąć pod uwagę przed zakupem Diesla?	21
	1. Strefy czystego transportu	
	2. Obecność i stan filtra cząsteczek stałych DPF	
	3. Nowe podatki zależne od wysokości emisji	
	4. Konieczność przetłumaczenia dokumentów importowanego pojazdu	
	5. Ceny oleju napędowego	
	6. Planowany sposób użytkowania samochodu	
	7. Inne problemy z importowanymi pojazdami	

1.

WPROWADZENIE

Myślisz o kupnie samochodu, a używane Diesle kuszą niższą ceną? Przeczytaj ten materiał i kupuj świadomie. Diesle to pojazdy, które najszybciej znikają z europejskich dróg – skutecznie eliminuje rosnąca świadomość ich szkodliwego wpływu na zdrowie ludzi, a w miastach też strefy czystego transportu.

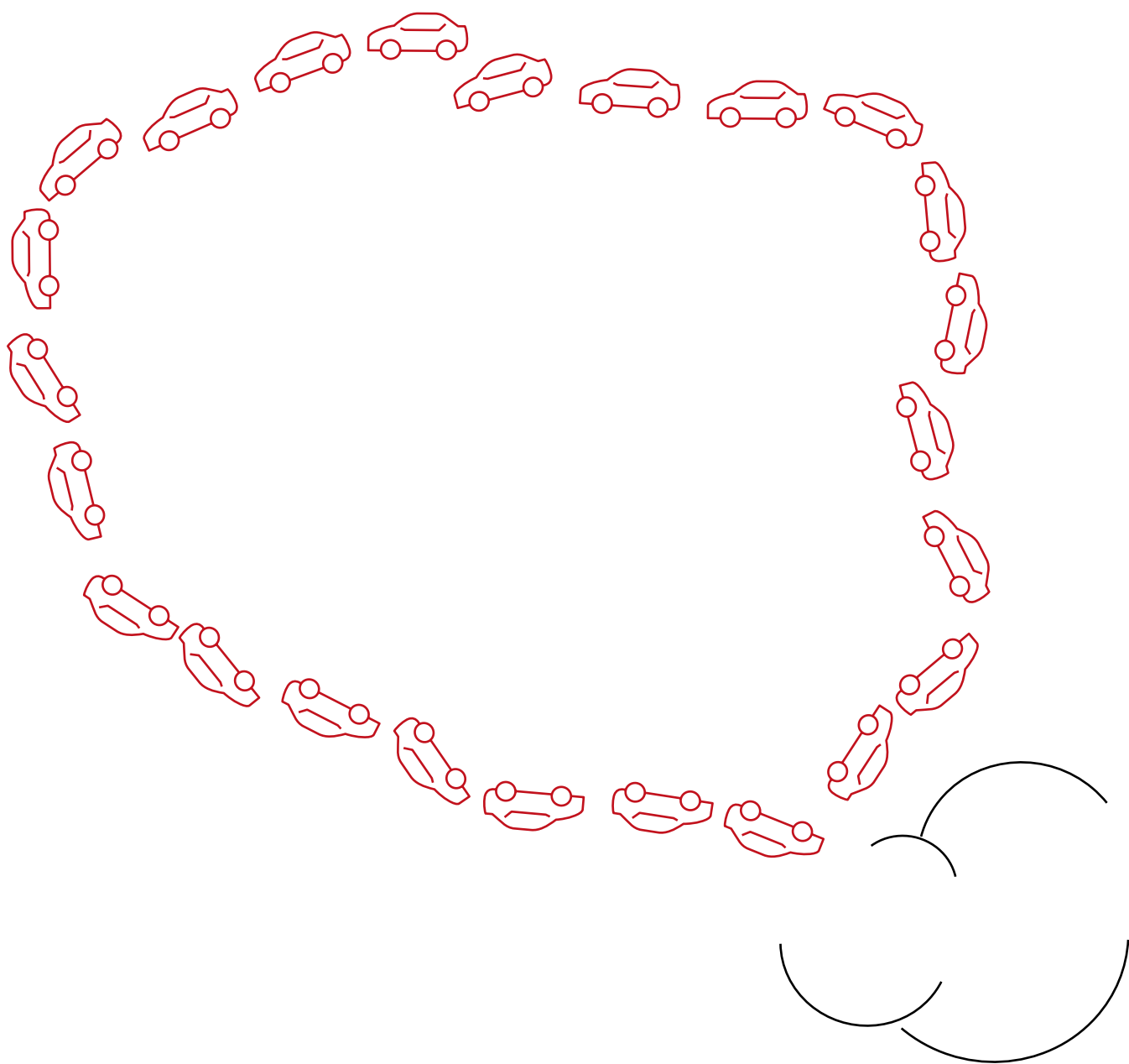
W przygotowanym przez nas przewodniku znajdziesz informacje, które tworzą kontekst europejskiej debaty na temat dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego i powstawania odpowiednich regulacji i przepisów. Chcąc kupić pojazd napędzany olejem napędowym, w 2024 r. warto wziąć to pod uwagę, aby na zakupie nie stracić.

Najważniejsze informacje

1. Samochody z silnikiem Diesla od lat były poszukiwane przez Polki i Polaków – zużywały mniej paliwa, a olej napędowy był zawsze tańszy od benzyny. Silniki Diesla cieszyły się opinią trwalszych i niezawodnych.
2. Pojazdy z silnikiem diesla w 2023 r. stanowiły aż 39% wszystkich samochodów zarejestrowanych w Polsce.
3. Wciąż jeździmy jednymi z najstarszych pojazdów w Europie (prawie 15 lat, przy europejskiej średniej 11,5 roku).

4. Według najnowszych danych Carfax (amerykańska firma dostarczająca dane pojazdów osobom prywatnym i firmom, działa również na rynku europejskim), około 60% wszystkich rejestrowanych w Polsce samochodów używanych pochodzi importu. Wciąż większość z nich jest w złym stanie technicznym, ma historię wypadkową lub wcześniejsze szkody.
5. 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.
6. W Polsce powstają pierwsze strefy czystego transportu, które nie dopuszczają do centrów miast pojazdów o najwyższej emisji zanieczyszczeń,
7. Od 2035 r. na obszarze Unii Europejskiej obowiązywać będzie zakaz wprowadzania na rynek nowych samochodów emitujących dwutlenek węgla.
8. Zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem, w trakcie okresowej kontroli technicznej pojazdu diagnosta ma obowiązek sprawdzenia, czy systemy odpowiedzialne za ograniczanie emisji zanieczyszczeń (np. filtry DPF) funkcjonują prawidłowo
9. W 2012 r. WHO przyznała spalinom z oleju napędowego status Grupy I – powodującej nowotwory u ludzi.
10. Zanieczyszczenia z „Diesli” przyczyniają się do rozwoju m.in. chorób układu oddechowego, układu krążenia i alergii oraz zaburzeń rozwojowych płodu.
11. W 2015 r. wyłynęła sprawa Volkswagena, tzw. Dieselgate – ujawniono, że producent celowo zainstalował w pojazdach z silnikiem TDI oprogramowanie, które w testach laboratoryjnych wskazywało na 40 razy niższy poziom emisji zanieczyszczeń, niż ten obserwowany na drodze. Na kanwie sprawy Volkswagena sprawdzono pod tym kątem pojazdy innych marek i wykazano obecność analogicznego oprogramowania m.in. w pojazdach Volvo, Renault i Nissan.





20

**POPULARNOŚĆ
DIESLA W POLSCE**

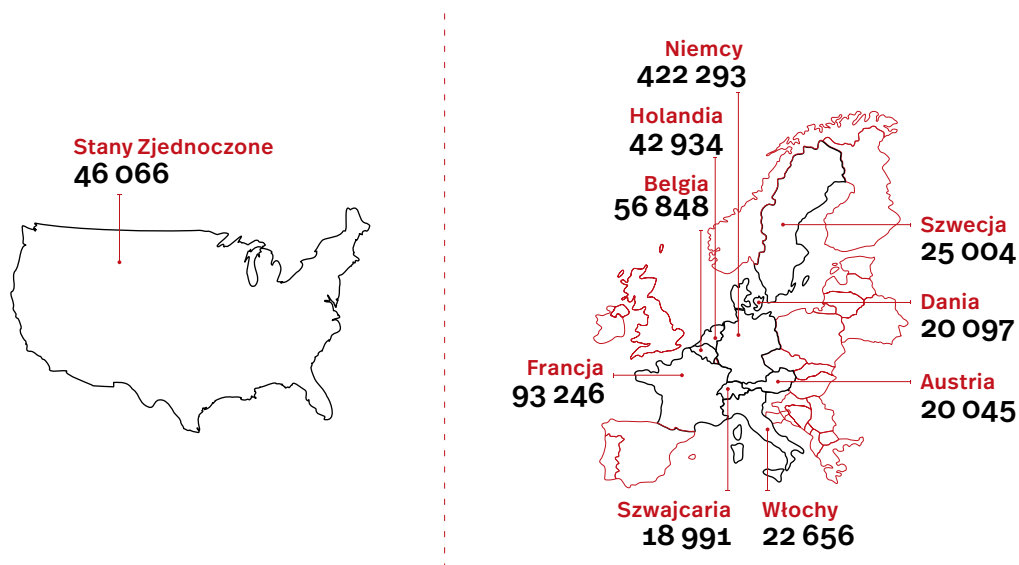
2.

POPULARNOŚĆ DIESLA W POLSCE

Popularność samochodów z silnikiem wysokoprężnym w Polsce, szczególnie tych pochodzących z importu, odzwierciedla historię przemian społeczno-politycznych w regionie. Po upadku Związku Radzieckiego poziom życia Polek i Polaków odbiegał od tego w krajach zachodniej Europy.

SKĄD SPROWADZILIŚMY NAJWIĘCEJ W 2023 ROKU?

(sztuki)

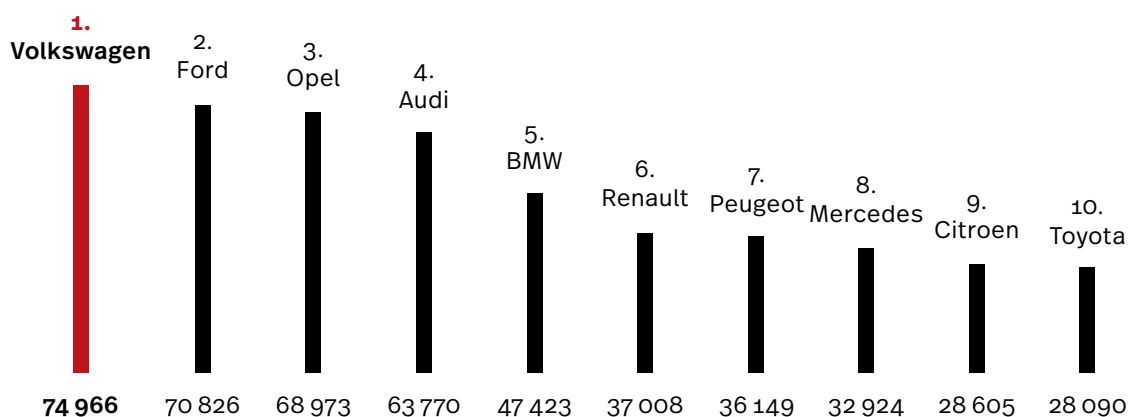
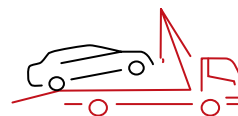


1. Niemcy – 422 293 szt.
2. Francja – 93 246 szt.
3. Belgia – 56 848 szt.
4. Stany Zjednoczone – 46 066 szt.
5. Holandia – 42 934 szt.
6. Szwecja – 25 004 szt.
7. Włochy – 22 656 szt.
8. Dania – 20 097 szt.
9. Austria – 20 045 szt.
10. Szwajcaria – 18 991 szt.

Źródło: Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar

JAKIE MARKI I MODELE SPROWADZAMY NAJCHĘTNIEJ?

(2023 rok)



Źródło: Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar

Zapotrzebowanie na lepsze, zachodnie samochody i rosnąca potrzeba mobilności sprawiły, że rynek importu używanych samochodów rozkwitł. Przyczyny były (i nadal są) przede wszystkim ekonomiczne: od lat 90 XX w. do Polski trafiają przede wszystkim tanie używane samochody, a to oznacza samochody po poważnych wypadkach lub mocno zaawansowane wiekowo. Samochody z silnikiem Diesla od lat były poszukiwane przez Polki i Polaków – zużywały mniej paliwa, a olej napędowy był zawsze tańszy od etyliny. Dodatkowo silniki Diesla, głównie za sprawą kultowych już Passatów i Mercedesów W124, cieszyły się opinią bardzo trwałych i niezawodnych.

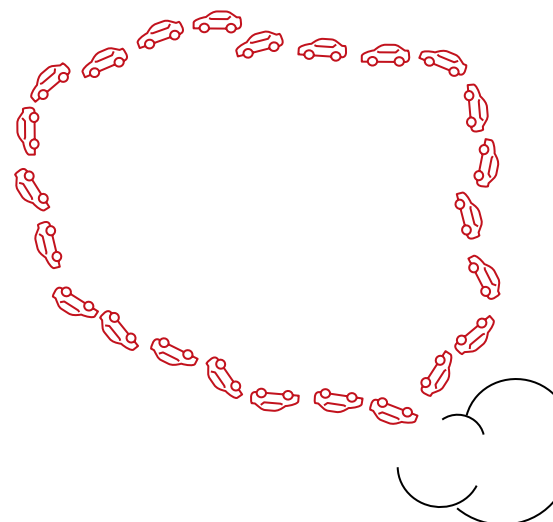
Normy emisji Euro

Powodem, dla którego to właśnie Polska jest tak atrakcyjnym rynkiem dla wspomnianych pojazdów, są rosnące w innych krajach UE opłaty od posiadania pojazdów z niską normą emisji spalin Euro. Użytkownicy bardziej emitujących pojazdów w większości krajów muszą płacić wyższe podatki. Dlatego ich użytkowanie stało się nieopłacalne.

Normy emisji Euro systematycznie zwiększają się, począwszy od 1992 r. W krajach pochodzenia importowanych pojazdów są respektowane bardziej restrykcyjnie niż w Polsce, m.in. poprzez ograniczanie możliwości poruszania się pojazdami najstarszymi, z niską normą emisji.

Trzeba pamiętać, że również w Polsce normy emisji Euro zaczynają być traktowane coraz poważniej. Świadczy o tym choćby przyjęcie uchwały dot. pierwszej strefy czystego transportu w Krakowie oraz w Warszawie, plany innych miast, w tym Wrocławia, na wprowadzenie podobnych rozwiązań ograniczających smog w centrum miasta. Na wyznaczonym obszarze w stolicy od 1 lipca 2024 r. będzie obowiązywał zakaz wjazdu dla „diesli” w wieku powyżej 18 lat i „benzynówek” powyżej 27 lat.

Dodatkowo wprowadzone w 2022 i 2023 r. rozporządzenia Ministra Infrastruktury (Dz.U. 2022 poz. 2066; Dz.U. 2023 poz. 248) nakładają na diagnostów pracujących w stacjach okresowej kontroli technicznej pojazdów obowiązek sprawdzania sprawności systemów odpowiedzialnych za ograniczenie ilości emitowanych zanieczyszczeń.



Samochody w Polsce w liczbach

Dane dotyczące importu samochodów oraz dane dotyczące liczby rejestrowanych w Polsce pojazdów z silnikiem Diesla nie wskazują jednak jeszcze na gwałtowny spadek popularności Diesla w Polsce. Według danych Instytutu SAMAR¹, w 2023 r. w Polsce zarejestrowanych zostało 805 775 używanych pojazdów osobowych i lekkich dostawczych (40% wszystkich wprowadzonych do kraju), a ich średni wiek to prawie 13 lat.

Po polskich drogach porusza się ok. 26 milionów samochodów osobowych (ACEA, 2021)². Pod względem liczby samochodów przypadających na 1000 osób jesteśmy w Europejskiej czołówce (ok. 650 sztuk)³. Według najnowszych danych Carfax, w Polsce około 60% rejestrowanych samochodów używanych pochodzi importu⁴.

1 Samar, Import w marcu 2023 roku https://www.samar.pl/_/3/3.a/117177/3.sc/11/Import-w-marcu-2023-roku---zmiana-trendu.html?locale=pl_PL

2 ACEA, 2023. <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-in-use-europe-2023/>

3 Eurostat, 2020. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20220727-1>

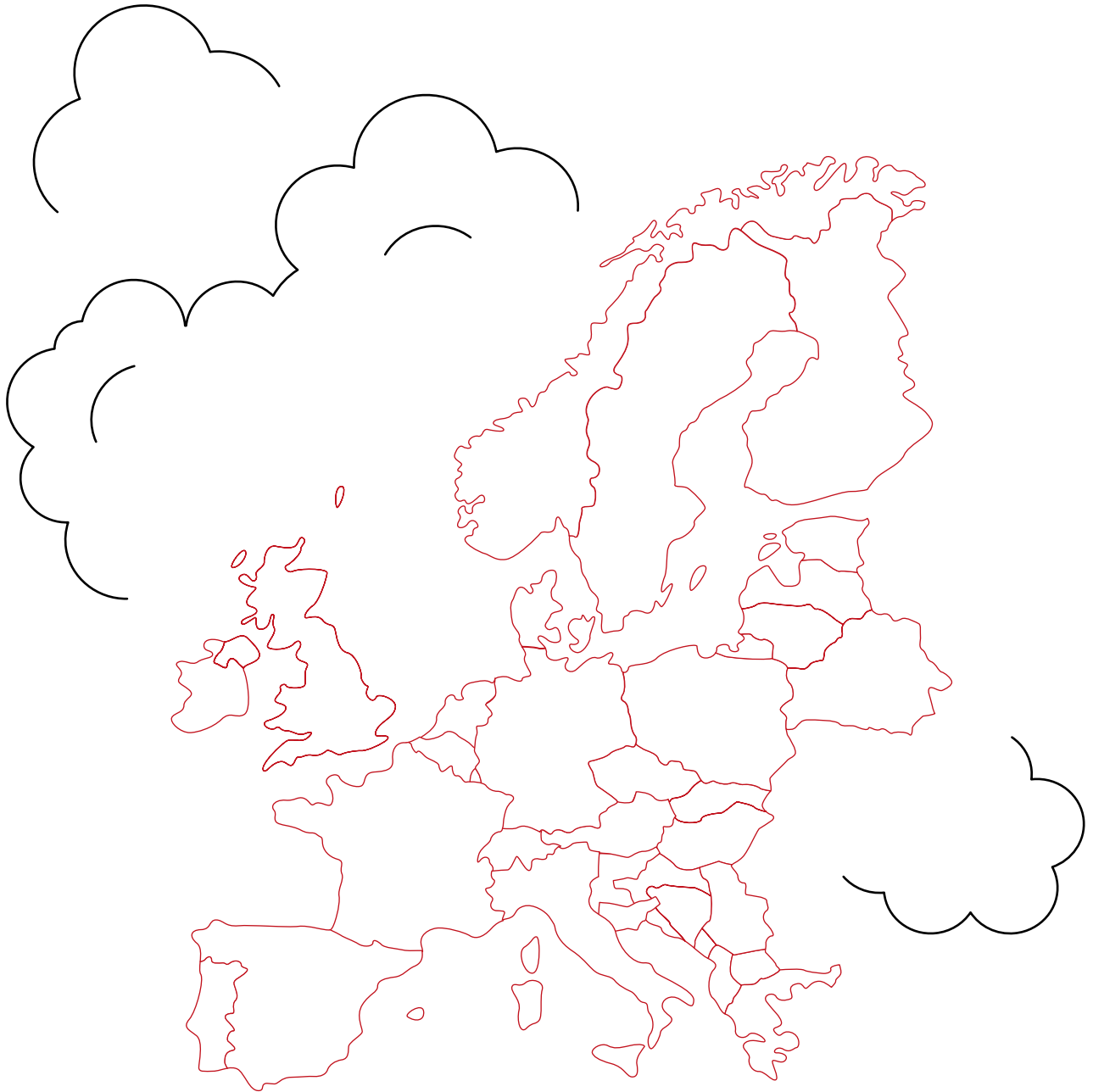
4 Carfax, 2023. <https://www.carfax.eu/pl/aktualnosci/carfax-news-historia-wypadkow-lub-uszkodzen-dotyczy-co-trzeciego-auta-w-polsce>

Niestety, wciąż większość z nich jest w nie najlepszym stanie technicznym, ma historię powypadkową lub wcześniejsze szkody. Pojazdy z silnikiem Diesla w 2023 r. stanowiły aż 39% wszystkich samochodów zarejestrowanych w Polsce. Mimo, że udział pojazdów elektrycznych i hybrydowych ciągle wzrasta⁵, nadal jeździmy jednymi z najstarszych pojazdów w Europie (prawie 15 lat, przy europejskiej średniej 11,5 roku). Według Carfax stan techniczny aż 3 na 4 zarejestrowanych w Polsce pojazdów budzi wątpliwości dot. bezpieczeństwa⁶.

**POJAZDY Z SILNIKIEM DIESLA
W 2023 R. STANOWIŁY AŻ 39%
WSZYSTKICH SAMOCHODÓW
ZAREJESTROWANYCH
W POLSCE.**

5 PZPM, kwiecień 2023. <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-Pojazdow/Rejestracje-samochody-osobowe-i-dostawcze/Kwiecien-2023r>

6 Carfax, 2023. <https://www.carfax.eu/pl/aktualnosci/carfax-news-historia-wypadkow-lub-uszkodzen-dotyczy-co-trzeciego-auta-w-polsce>



3.

**PRZYSZŁOŚĆ
DIESLA W POLSCE
I EUROPIE**

3.

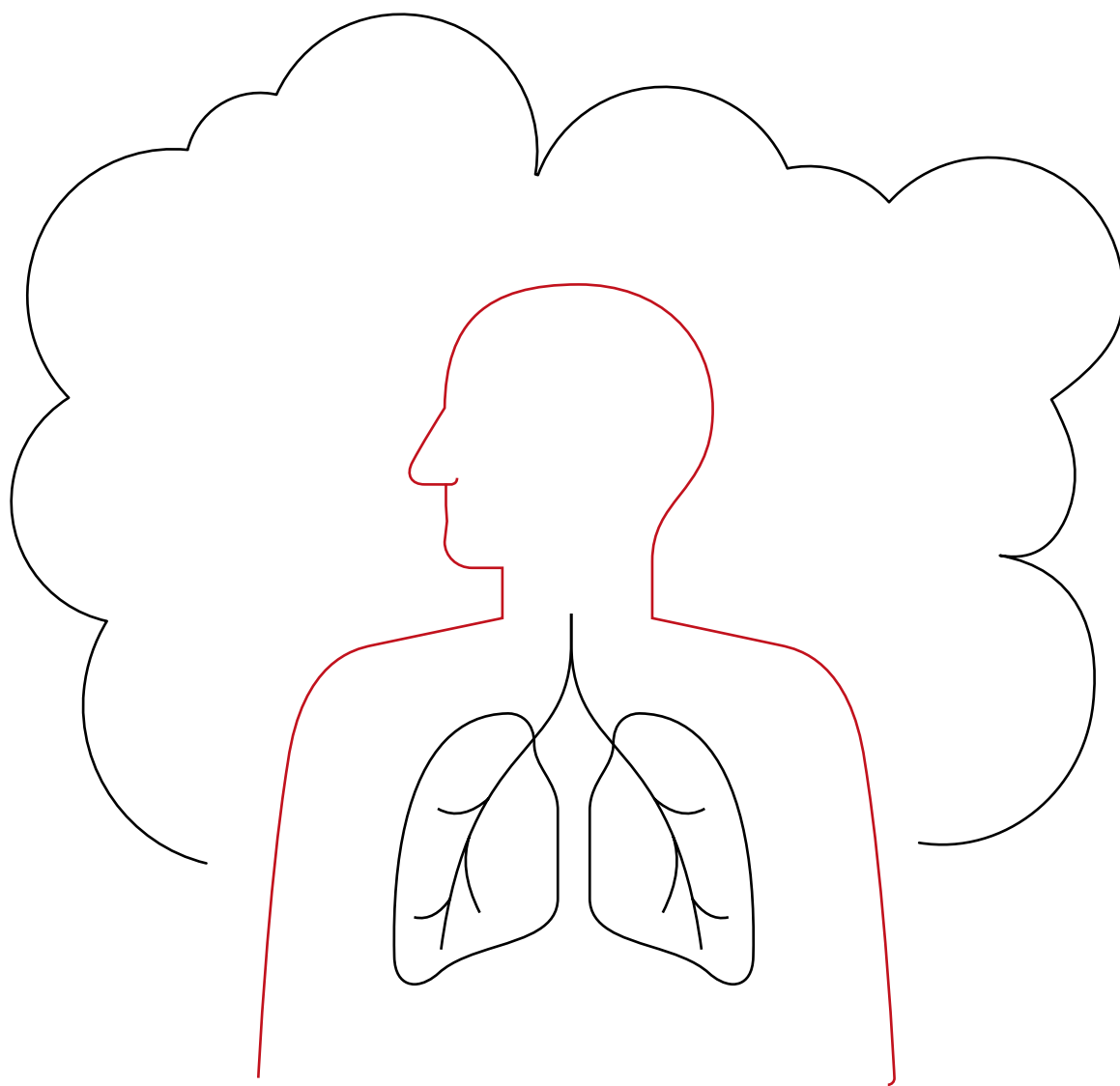
PRZYSZŁOŚĆ DIESLA W POLSCE I EUROPIE

Mając na uwadze powyższe informacje, można wyciągnąć wniosek, że zakup używanego samochodu z importu obciążony jest pewnym ryzykiem. Jeśli pojazd ten ma silnik Diesla lub starszy benzynowy, musimy liczyć się z możliwością, że za kilka lat poruszanie się nim zostanie utrudnione przez strefy czystego transportu (ograniczonej lub zerowej emisji), jak również obciążone dodatkowymi opłatami z powodu dużej ilości zanieczyszczeń uwalnianych z pojazdu razem ze spalinami.

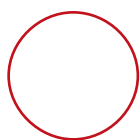
W przypadku młodszych, używanych Diesli, częstą praktyką jest usuwanie filtrów cząsteczek stałych (DPF). W świetle rozporządzenia Ministra Infrastruktury, o dopuszczaniu pojazdów do ruchu drogowego, obecność i prawidłowe funkcjonowanie tych filtrów (oraz, w starszych pojazdach, katalizatora) powinna być sprawdzana w trakcie okresowych kontroli technicznych za pomocą złącza OBD.

Pojazdy, które mają uszkodzone systemy ograniczające emisję zanieczyszczeń lub nie mają ich wcale (mimo że dokumentacja pojazdu wskazuje na coś innego), mogą mieć problemy z przejściem pierwszego przeglądu technicznego przed rejestracją oraz późniejszych okresowych badań technicznych.

W marcu 2023 r. Unia Europejska zgodziła się na wycofanie sprzedaży nowych samochodów spalinowych (diesli i benzynowych) od 2035 r. Nadal będzie można kupować i sprzedawać używane samochody spalinowe. Zanim to nastąpi, pojawią się zaplanowane w ramach KPO reformy systemu podatkowego dot. nowe opłaty pojazdów. Sprawi ona, że zakup i jazda starszymi samochodami, zwłaszcza z silnikiem diesla, stanie się dużo droższa niż obecnie. W 4 kwartale 2024 r. zaplanowano wprowadzenie opłaty rejestracyjnej, której wysokość będzie zależała od poziomu emisji dwutlenku węgla i/lub NOx. Natomiast w drugim kwartale 2026 r. planowane jest wprowadzenie podatku od użytkowania pojazdu, którego wysokość, którego wysokość będzie także uzależniona od poziomu wspomnianych zanieczyszczeń.



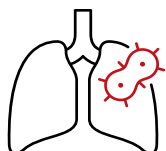
4



**DIESEL A ZDROWIE
CZŁOWIEKA**

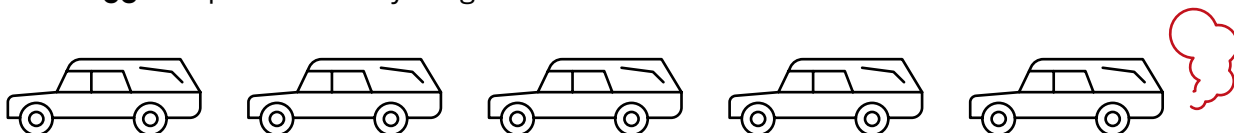
4.

DIESEL A ZDROWIE CZŁOWIEKA

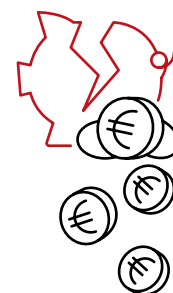


Dorosły człowiek wdycha **10-12 m³ powietrza** w ciągu doby, a wraz z powietrzem do organizmu dostają się różne zanieczyszczenia negatywnie wpływające na zdrowie.

Szacuje się, że w Polsce spalanie paliw kopalnych może przyczynić się do ok. **93 000** przedwczesnych zgonów rocznie.



Całkowity koszt zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu w Europie w 2016 szacowany jest na **67-80 mld euro**. Spaliny z pojazdów napędzanych Dieslem stanowią **75-83% emisji**, które pociągają za sobą te koszty. Na koszt ten składa się m.in. opieka medyczna dla osób zapadających na choroby związane z zanieczyszczeniami powietrza.



W Warszawie **od 60 do 80% rocznej emisji** zanieczyszczeń powietrza może być generowane przez transport.

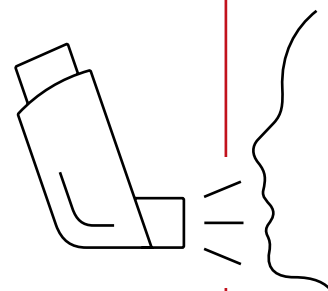
Analizy zanieczyszczenia powietrza w centrum Warszawy potwierdziły, że ryzyko wystąpienia chorób obturacyjnych (astmy, obturacyjnej choroby płuc) u niepalących osób mieszkających i funkcjonujących w tej okolicy jest **5 razy wyższe**, niż u osób z grupy kontrolnej.



Już w latach 80 ubiegłego wieku w Stanach Zjednoczonych pojawiły się podejrzenia co do rakotwórczego działania spalin samochodów z silnikiem wysokoprężnym. W 2012 r. potwierdziła je należąca do WHO Międzynarodowa Agencja Badań nad Rakiem (International Agency for Research on Cancer)⁷. WHO przeanalizowała dostępne dane epidemiologiczne i uznała, że są wystarczające, aby przyznać spalinom z oleju napędowego Grupę I – uznano, że powodują raka u ludzi⁸. Poza nowotworami, związki zawarte w spalinach z pojazdów na olej napędowy powodują szereg innych chorób i dolegliwości.

NIEKTÓRE ZWIĄZKI TOKSYCZNE ZAWARTE W SPALINACH Z OLEJU NAPĘDOWEGO (Z SILNIKÓW DIESLA):

- **Tlenki Azotu:** należą do najgroźniejszych związków, które pod wpływem działalności człowieka zanieczyszczają atmosferę. W spalinach z pojazdów z napędem Diesla występuje wysokie stężenie dwutlenku azotu (**NO₂**). Jego największe i najbardziej szkodliwe stężenie występuje w korkujących się i gęsto zabudowanych centrach miast. **NO₂** działa drażniąco na spojówki i śluzówki nosa oraz gardła. 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**⁹.



7 IARC: Diesel Engine Exhaust Carcinogenic, WHO, 2012: https://www.iarc.who.int/wp-content/uploads/2018/07/pr213_E.pdf

8 Zanieczyszczenia powietrza pochodzące z pojazdów z silnikiem Diesla są **czynnikiem ryzyka** rozwoju chorób. Przyjmuje się, że choroby nie są bezpośrednio wywołane przez obecność znacznej ilości konkretnego związku w powietrzu, ale ich **objawy zaostrzają się pod wpływem jego obecności**. To założenie wynika z tego, że nasilenie objawów łatwiej jest zaobserwować i udowodnić. Przyczyny rozwoju chorób są zbyt złożone, podobnie, jak środowisko, w którym żyjemy, żeby pojawienie się choroby wyjaśnić wpływem pojedynczego czynnika.

9 Long-term trends in urban NO₂ concentrations and associated paediatric asthma incidence: estimates from global datasetS, The Lancet, 2022: [https://www.thelancet.com/journals/lanph/article/PIIS2542-5196\(21\)00255-2/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanph/article/PIIS2542-5196(21)00255-2/fulltext)

- **Cząsteczki Stałe (PMx):** to mieszanina zawieszonych w powietrzu, stałych cząstek toksycznych substancji, które wydzielają się w procesie spalania paliw kopalnych. W zależności od wielkości cząsteczek PM przenikają wraz z powietrzem do ludzkiego organizmu w różnym stopniu: większe zatrzymują się w górnych drogach oddechowych, płucach, mniejsze docierają do oskrzeli, najmniejsze przedostają się przez tkanki układu oddechowego do krwi. Zaostrzają alergię, objawy chorób układu oddechowego, podnoszą poziom hormonu stresu, są czynnikiem ryzyka nowotworów płuc. Ich duże stężenie w powietrzu może prowadzić do chorób układu krążenia, zawału serca czy udaru mózgu¹⁰.
- **PAHs (wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne):** grupa organicznych związków chemicznych, występuje w paliwach kopalnych. PAHs dostają się do atmosfery wskutek niekompletnego spalania węglowodorów. W zanieczyszczeniach pochodzących z pojazdów z silnikiem Diesla występują przede wszystkim duże węglowodory aromatyczne (np. najczęściej występujący benzo(a)piren). To właśnie one uważane są za rakotwórcze¹¹. Nowsze dane wskazują na ich związek z rozwojem chorób układu sercowo-naczyniowego, mają również negatywny wpływ na rozwój płodu¹².
- **Ozon troposferyczny O₃:** Osoby mieszkające na obszarach, na których występują wysokie poziomy ozonu troposferycznego, często doświadczają bólu płuc w trakcie oddychania, bólu gardła, podrażnień śluzówki nosa, kaszlu, łzawienia oczu, bólu głowy, senności. Dłuższa ekspozycja na ozon prowadzi do powstawania stanów zapalnych w obrębie dróg oddechowych oraz stresu oksydacyjnego, co stwarza środowisko sprzyjające rozwojowi nowotworów. Może zaburzać funkcje układu hormonalnego i układu krążenia¹³.

10 Konsekwencje zdrowotne zanieczyszczenia powietrza, Journal of Life and Medical Sciences, 2020: <http://www.naukowcy.org.pl/wp-content/uploads/2020/10/2.-Konsekwencje-zdrowotnezanieczyszczenia-powietrza.pdf>

11 Polycyclic Aromatic Hydrocarbons: From Metabolism to Lung Cancer, Society of Toxicology, 2015: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4408964/>

12 Health impacts and costs of Diesel emissions in the EU, EPHA, 2018: <https://epha.org/wp-content/uploads/2018/11/embargoed-until-27-november-00-01-am-cet-time-ce-delft-4r30-health-impacts-costs-diesel-emissions-eu-def.pdf>

13 Ozone Alerts and Respiratory Emergencies: The Environmental Protection Agency's Potential Biological Pathways for Respiratory Effects, Journal of Emergency Nursing, 2020: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7340387/>

PONIŻSZE CHOROBY I DOLEGLIWOŚCI ZOSTAŁY POWIĄZANE Z EKSPOZYCJĄ NA SPALINY Z POJAZDÓW NAPĘDZANYCH DIESLEM

- nowotwór płuc

- astma

- przewlekła obturacyjna choroba płuc (COPD)

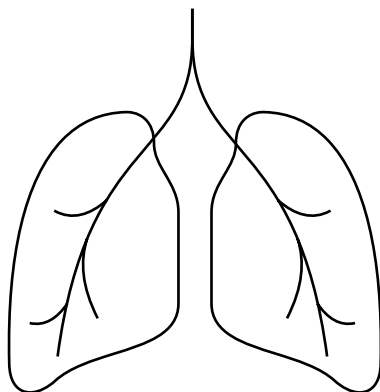
- udar

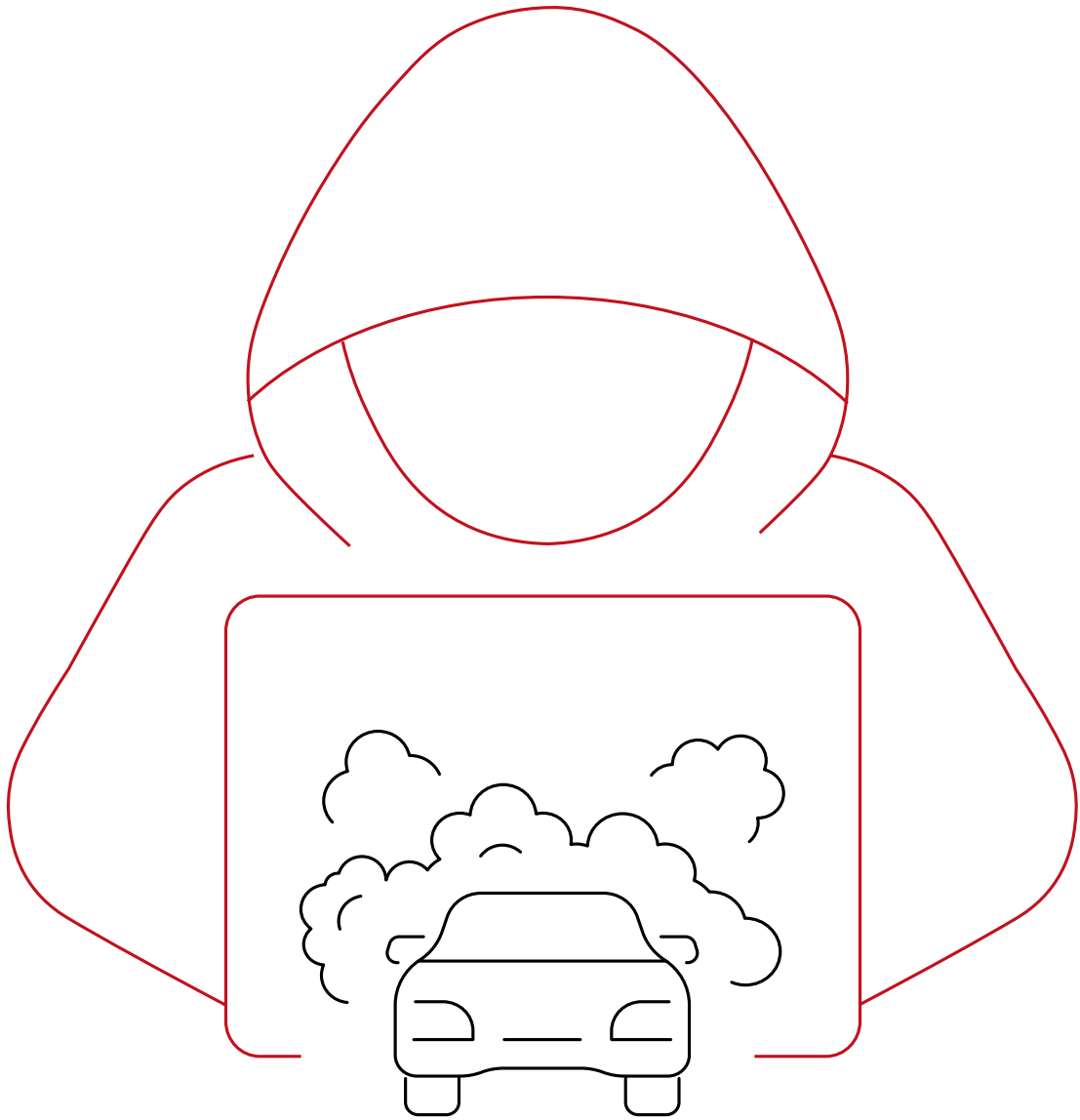
- choroba niedokrwienna serca

- ostre stany zapalne w obrębie układu oddechowego

- demencja (prawdopodobnie)

- cukrzyca typu II (prawdopodobnie)





5.

DIESELGATE

5.

DIESELGATE

Kilka lat temu media nagłośniły tak zwaną „Dieselgate” – sprawę oszukiwania w testach emisji, którego dopuszczali się wiodący producenci samochodów. W związku z upublicznonymi wówczas informacjami, Diesle mają złą sławę jako pojazdy, których nominalne normy emisji należy traktować z dużą ostrożnością. W niezależnych testach laboratoryjnych samochodów Volkswagen, które przeprowadzono w USA w 2015 r., wykryto większą emisję tlenków azotu, niż ta zarejestrowana w testach homologacyjnych. Samochody Volkswagen spełniały amerykańskie normy w laboratorium normatywnym, zaś w trakcie jazdy przekraczały je nawet 40-krotnie.

Po trwających wiele miesięcy analizach udało się ustalić, że za tę różnicę emisji odpowiada oprogramowanie, które celowo zainstalowano w pojazdach z silnikiem TDI (Turbo Diesel Direct Injection – turbodoładowane silniki Diesla z wtryskiem bezpośrednim), żeby zmieniać parametry pracy silnika podczas trwania testów. Celem tego działania było obniżenie poziomu emisji tlenków azotu, które umożliwiło silnikom przejście testów na spełnianie amerykańskich norm emisji. Jednak w codziennej eksploatacji silniki emitowały znacznie więcej zanieczyszczeń.

Volkswagen potwierdził te informacje i ujawnił, że około 11 milionów samochodów na świecie (0,5 miliona w USA) wyprodukowanych w latach 2009-2015, było wyposażonych w takie oprogramowanie¹⁴.

14 'It Was Installed For This Purpose,' VW's U.S. CEO Tells Congress About Defeat Device, NPR, 2015: www.npr.org/sections/thetwo-way/2015/10/08/446861855/volkswagen-u-s-ceo-faces-questions-on-capitol-hill?t=1641494721871

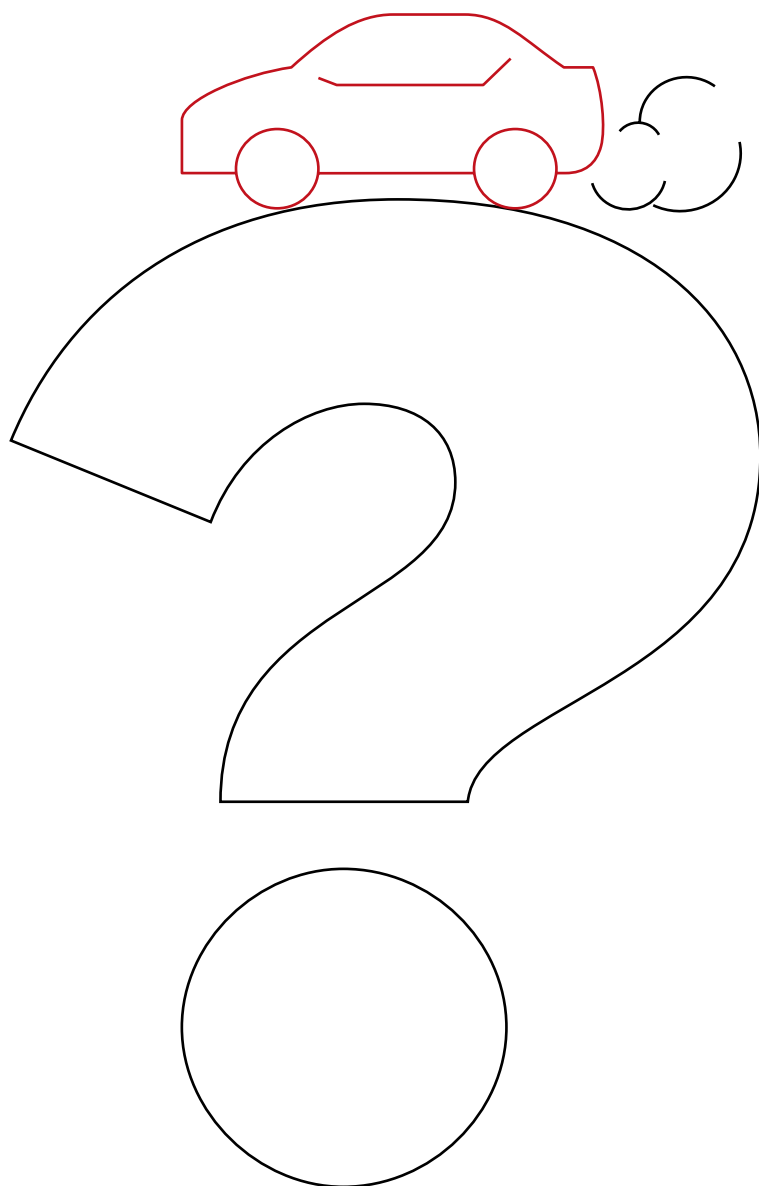
Komisja Europejska wykonała własne testy i uzyskała analogiczne wyniki. W lipcu 2021 r. Reuters podał informację o karze **875 milionów Euro nałożonej przez Unię Europejską na koncern Volkswagena**. Niemiecki koncern wydał w związku z Dieselgate 32 miliardy Euro, biorąc pod uwagę koszt zmian, które musiały zostać wprowadzone w sprzedanych już egzemplarzach pojazdów, koszty procesowe oraz inne kary¹⁵, przede wszystkim na rynku amerykańskim.

W Europie firma nie przeprowadziła powszechnej akcji wymiany oprogramowania, nie wycofała również pojazdów z eksploatacji, w nielicznych krajach zostały wypłacone odszkodowania. W Polsce nie wypłacono ani jednej rekompensaty, nie wymieniono też żadnego oprogramowania. Zmieniające się zasady dopuszczania do ruchu pojazdów i opłaty za ich eksploatację będą dotyczyć nabywców i nabywczynie tych aut w równym stopniu, co innych użytkowników ruchu.

Sprawa Volkswagena uruchomiła lawinę dalszych kontroli i doniesień o oprogramowaniu nastawionym na fałszowanie wyników testów emisji. Międzynarodowa Rada Czystego Transportu i ADAC (niemiecki automobilklub) przeprowadziły analizy emisji z modeli samochodów marek Renault, Nissan, Hyundai, Citroen, Fiat, Volvo i innych¹⁶. Badania wykazały, że również w pojazdach tych marek zainstalowano podobnie działające oprogramowanie.

15 EU fines Volkswagen, BMW \$1 bln for emissions cartel, Reuters, 2021: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/eu-fines-bmw-volkswagen-group-restricting-competition-emissioncleaning-2021-07-08/>

16 Wide range of cars emit more pollution in realistic driving tests, data shows, The Guardian, 2015: www.theguardian.com/environment/2015/sep/30/wide-range-of-cars-emit-more-pollution-in-realdriving-conditions-tests-show



**CO WARTO WZIAĆ
POD UWAGĘ PRZED
ZAKUPEM DIESLA?**

6.

CO WARTO WZIĄĆ POD UWAGĘ PRZED ZAKUPEM DIESLA?

Wszystkie przedstawione dotychczas informacje tworzą kontekst, w którym toczy się debata na temat dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego w Europie oraz powstają odpowiednie regulacje i przepisy. Chcąc kupić pojazd napędzany Dieslem w 2024 r. warto wziąć pod uwagę całe to spektrum zjawisk, żeby na zakupie nie stracić.

1. **Strefy czystego transportu.**

Pierwszy był Kraków, za nim idzie już Warszawa (strefa czystego transportu będzie działać w centrum stolicy od 1 lipca 2024 r.) i kolejne miasta, które uchwalają wprowadzenie podobnych stref w niedalekiej przyszłości. Strefy czystego transportu to obszary, na których teren mogą wjeżdżać jedynie pojazdy spełniające odpowiednie wymogi.

Pamiętaj, że od pojazdów z silnikiem Diesla wymaga się wyższego standardu Euro niż od pojazdów benzynowych. Przykładowo, od 2026 r. do Krakowa będą mogły wjechać pojazdy z silnikiem Diesla tylko jeśli spełniają standard Euro 5 lub wyższy, podczas gdy pojazdy napędzane benzyną muszą spełniać jedynie standard Euro 3 lub wyższy.

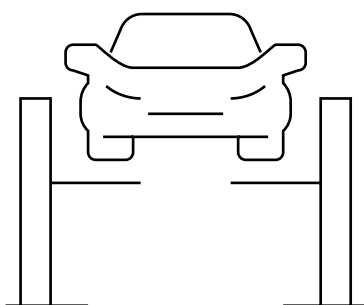


Źródło: Wikiedia, Kacper 10 000

2. Obecność i stan filtra cząsteczek stałych DPF.

Zgodnie z obowiązującym od października 2022 r. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych

badaniach, wszystkie samochody z silnikiem Diesla wyprodukowane po 2005 r., czyli wyposażone fabrycznie w filtr DPF muszą być poddane diagnostyce komputerowej weryfikującej jego obecność i prawidłowe działanie.



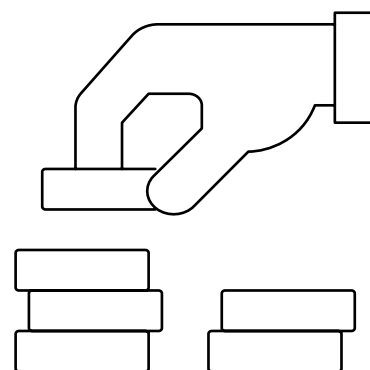
Jeśli filtr jest uszkodzony lub usunięty, pojazd nie przejdzie badania technicznego. W trakcie badania stanu technicznego pojazdu (zarówno przed rejestracją, jak i okresowo) diagnosta ma w świetle nowych przepisów obowiązek sprawdzenia obecności i funkcjonalności filtra DPF przy pomocy urządzenia diagnostycznego.

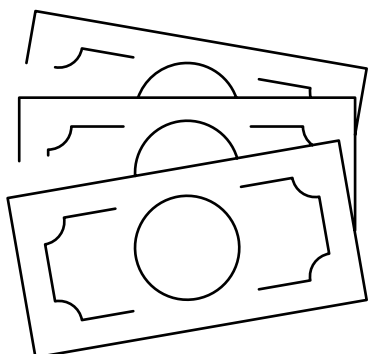
Niektórzy właściciele samochodów z silnikiem Diesla pozbywają się tych filtrów, aby zaoszczędzić na ich wymianie. To ważne, żeby przed zakupem pojazdu napędzanego silnikiem Diesla upewnić się, że posiada on działający filtr DPF.

3. Nowe podatki zależne od wysokości emisji.

Już w 2024 r. można spodziewać się wprowadzenia nowej opłaty rejestracyjnej, której wysokość będzie związana z ilością emitowanych przez pojazd zanieczyszczeń. Celem zmian jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń z transportu.



Zapowiadane jest także wprowadzenie w drugim kwartale 2026 roku opłaty od posiadania pojazdów. Wysokość płaty będzie uzależniona od emisji CO₂ i/lub NO_x.





5. Ceny oleju napędowego.

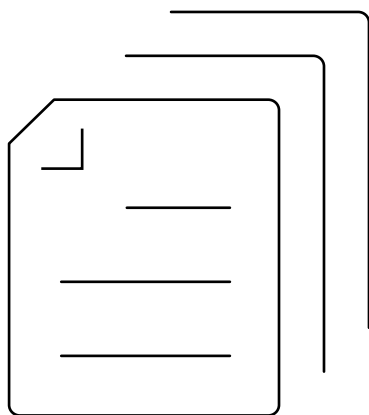
Przez długi czas pojazdy z silnikiem Diesla były tańsze w użytkowaniu od pojazdów benzynowych ze względu na niskie spalanie oraz niskie ceny oleju napędowego. Podczas gdy niskie spalanie dalej jest przewagą silnika Diesla, cena oleju napędowego względem benzyny znacząco wzrosła.

(styczeń)	Diesel ON olej napędowy 	Benzyna EU benzyna 
2019	5,03 zł	4,78 zł
2020	5,15 zł	4,93 zł
2021	4,68 zł	4,70 zł
2022	5,75 zł	5,73 zł
2023	7,63 zł	6,57 zł
2024	6,50 zł	6,32 zł

Źródło: BM Reflex

4. **Konieczność przetłumaczenia dokumentów importowanego samochodu.**

Tłumaczenie dokumentów nie powinno stanowić dużego problemu, można je zlecić online, wiele firm zajmuje się tego rodzaju usługami. Trzeba natomiast liczyć się z dodatkowym kosztem (ok. 200 zł) i koniecznością poczekania kilka dni na realizację usługi.



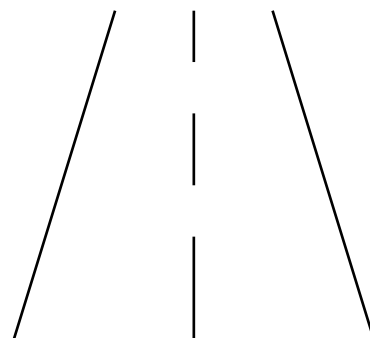
Co prawda nie ma prawnego obowiązku tłumaczenia dokumentacji pojazdu pochodzącego z innego kraju Unii Europejskiej (tylko w przypadku importu spoza Unii prawo do tego zobowiązuje), w najlepszym interesie osoby kupującej jest zapoznanie się z dokumentacją pojazdu w języku, którym posługuje się biegle. Pozwala to na zdobycie szerszej wiedzy na temat historii pojazdu i uniknięcie ryzyka.

Warto pamiętać o tym, że odpowiedzialnością osoby kupującej samochód jest upewnienie się, że przy zakupie wręczony został komplet dokumentów pojazdu potrzebnych do rejestracji, oraz że stan faktyczny pojazdu jest zgodny z danymi zapisanymi w dokumentach.

Dobrze jest w również zwrócić uwagę na numer VIN i przebieg samochodu, ponieważ praktyka nielegalnej zmiany numeru oraz zmniejszenie widocznego przebiegu samochodu jest dość często spotykanym zjawiskiem.

6. **Planowany sposób użytkowania samochodu.**

Dobrze pamiętać, że silniki Diesla są jednostkami wysokoprężnymi, stworzonymi z myślą o dłuższych trasach oraz ciężkiej pracy. Sprawdzają się gorzej od pojazdów benzynowych na krótkich trasach. Dodatkowo pojazdy z silnikiem Diesla wyposażonym w filtr DPF, które użytkowane są do jazdy typowo miejskiej, czyli na krótkich odcinakach stają się bardziej awaryjne, ponieważ krótkie odcinki pokonywanej trasy uniemożliwiają prawidłowe wypalenie zapełnionego filtra DPF, co może skutkować wysokim kosztem naprawy w przyszłości.

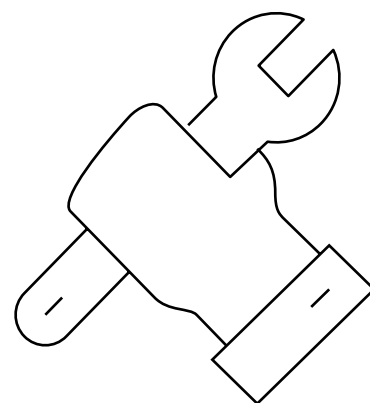


7. Często spotykane problemy z importowanymi pojazdami z silnikiem Diesla.

Problemem dotyczącym specyficznie pojazdów z silnikiem wysokoprężnym jest celowe usuwanie (lub – w nowszych samochodach – dezaktywacja) systemów odpowiedzialnych za ograniczenie emisji zanieczyszczeń, czyli filtrów cząsteczek stałych DPF i systemu AdBlue. Takie pojazdy mogą mieć problem z przejściem badań technicznych przed rejestracją i późniejszych, okresowych kontroli technicznych.

Pojazdy z silnikiem Diesla tak jak wiele importowanych pojazdów są często po poważnych wypadkach, uszkodzeniach, zalaniach, zostaje naprawionych niskim kosztem, co sprawia, że pojazd nie zapewnia poziomu bezpieczeństwa czynnego i biernego deklarowanego przez producenta¹⁷. Część pojazdów ma orzeczenie szkody całkowitej (koszt naprawy przewyższa wartość pojazdu i ubezpieczyciel nie decyduje się na jego pokrycie).

Przed zakupem dobrze jest zamówić pełen raport na temat pojazdu, który umożliwi dokładne przyjrzenie się m.in. historii napraw, liczbie właścicieli, historii ubezpieczenia czy przebiegowi. Są na polskim rynku firmy, które świadczą tego rodzaju usługi.



18 Bezpieczeństwo czynne – wspomaganie kierowcy, aby nie dopuścić do wypadku; bezpieczeństwo bierne – minimalizowanie skutków zdarzeń, których nie udało się uniknąć.