



### ■ Niepewna przyszłość samochodów z silnikiem diesla

Tomasz Budnikowski

Złośliwi obserwatorzy niemieckiej rzeczywistości zwykli mawiać, że najukochańszym dzieckiem obywateli tego kraju jest samochód. Nic więc dziwnego, że jednym z ważniejszych tematów ostatnich tygodni jest rozważana możliwość daleko idącego ograniczenia swobody przemieszczania się samochodami wyposażonymi w silnik wysokoprężny. Obawy mają dwojaki charakter. Po pierwsze dotyczą one posiadaczy tego typu pojazdów, po drugie zaś ewentualne ograniczenie ich produkcji nie może się nie odbić na niemieckim przemyśle motoryzacyjnym.

Co trzeci posiadacz samochodu osobowego tankuje na stacji benzynowej nie benzynę, lecz olej napędowy. Nie od dziś tymczasem wiadomo, że silniki dieslowskie wydzielają znaczne ilości tlenu azotu, substancji szczególnie toksycznej mogącej przyczynić się do istotnego wzrostu zachorowań na choroby nowotworowe czy zwiększenia niebezpieczeństwa nagłych wylewów. Jak podaje „Der Spiegel” w swym wydaniu internetowym badania przeprowadzone na niemieckich drogach ujawniły, że aż na 60% odcinków tras szczególnie uczęszczanych graniczne normy ustalone przez Unię Europejską są wyraźnie przekraczane.

Nic więc dziwnego, że coraz częściej pojawiają się głosy nawołujące bądź do całkowitego zakazu poruszania się tych pojazdów w szczególnie zanieczyszczonych aglomeracjach, bądź do podjęcia zakrojonej na niespotykaną dotąd skalę akcji mającej na celu dokonanie niezbędnych korekt w niemalże wszystkich silnikach dieslowskich. Jak można się było spodziewać, zaostrenie sporu nastąpiło w Stuttgarcie, stolicy kraju, w którym na czele rządu - i to już drugą kadencję - stoi przedstawiciel partii Sojusz 90/Zieloni (*Bündnis 90/Die Grünen*). Kierowany przezeń rząd krajowy Badenii-Wirtembergii wystąpił niedawno do Sądu Administracyjnego o wyrażenie zgody na obowiązkowe dokonanie wspomnianej ingerencji technicznej w niemalże wszystkie dieslowskie silniki. Jedynie to bowiem, zdaniem wnioskodawców,

#### Redakcja:

Radosław Grodzki

Jacek Kubera

(redaktor naczelny)

Piotr Kubiak

Krzysztof Malinowski

#### Korekta:

Hanna Różanek

Nr 323/2017

25.07.17

ISSN 2450-5080

Biuletyny dostępne  
także dzięki:  
NEWSLETTER IZ  
FACEBOOK  
SCRIBD  
LINKEDIN  
TWITTER

umożliwi istotne ograniczenie wielkości wydzielanych pyłów i szkodliwych substancji chemicznych. Tak wielkie przedsięwzięcie musiałoby jednak pociągnąć za sobą ogromne koszty. Jak pokazują cytowane przez wspomnianego już „Spiegla” niemieckie statystyki, spośród 14,5 mln poruszających się po tutejszych drogach samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym jedynie 1,3 mln spełnia najbardziej wygórowaną europejską normę. Jedynie te pojazdy, według ekologów, byłby uprawnione do posiadania tzw. niebieskiej plakietki, umożliwiającej bezproblemowy wjazd do wszystkich niemieckich miast. Wprowadzenie takiego rozwiązania rozważają już dziś burmistrzowie Berlina, Bremy, Monachium i Stuttgartu. Wprowadzeniu niebieskich plakietek przeciwstawia się na razie federalny minister komunikacji Alexander Dobrindt (CSU). Tymczasem właśnie z inicjatywy jego szefa, przewodniczącego bawarskiej chadecji Horsta Seehofera oraz premiera rządu krajowego Badenii-Wirtembergii w początkach sierpnia mają zostać podjęte ustalenia zmierzające do zmodyfikowania silników diesla niespełniających rygorystycznych norm ekologicznych. Już dziś jednak wiadomo, że rozmowy nie będą łatwe.

Nie brak głosów, że na niecałe trzy miesiące przez najbliższymi wyborami parlamentarnymi politykom wielkiej koalicji idzie przed wszystkim o uspokojenie niemieckiej opinii publicznej. Na horyzoncie brak do tej pory klarownej wizji realizacji wielkiego przedsięwzięcia, jakim ma być usprawnienie dieslowskich silników. Brak przed wszystkim jasności odnośnie do sposobu finansowania całej akcji, która - jak podaje „Spiegel” - będzie kosztować od 1,5 do 2,5 mld euro. Z wypowiedzi Matthiasa Wissmanna, przewodniczącego Zrzeszenia Przemysłu Samochodowego (VDA) wynika, iż producenci powinni zapłacić za nowy *software*. Wysokie zaś związane z tym koszty robocizny winny obciążać użytkowników samochodów. Ponadto cała operacja wywołuje dość mieszane odczucia u wielu fachowców. Dość powszechne jest np. przekonanie, że przyczyni się ona wprawdzie do ograniczenia trujących spalin, lecz pociągnie za sobą większe zużycie oleju napędowego. Co więcej, nie brak opinii, że nieuniknioną konsekwencją tej planowanej ingerencji będzie niebagatelny wzrost awaryjności silników.

Nie może w tej sytuacji dziwić, że perspektywy zbytu dla samochodów wyposażonych w wysokoprężne silniki nie są zbyt różowe. Popyt na tego typu pojazdy spada z miesiąca na miesiąc i to nie tylko w segmencie prywatnych samochodów osobowych. Pod naciskiem opinii publicznej coraz bardziej świadomej zagrożeń wynikających z dalszego stosowania silników wysokoprężnych także wielkie przedsiębiorstwa coraz częściej odchodzą od zakupu tego typu pojazdów. Zatrudniający wiele tysięcy agentów największy niemiecki koncern ubezpieczeniowy zdecydował się w ostatnich miesiącach na zamówienie niemalże wyłącznie samochodów o napędzie hybrydowym lub benzynowym. Podobną tendencję zaobserwowano w niemieckich kolejach. Wśród nowo nabywanych samochodów służbowych nie ma prawie zupełnie pojazdów wyposażonych w silnik diesla. Brak danych, w jakim stopniu zapotrzebowanie na tego typu samochody kreowane jest przez federalne ministerstwo ds. ochrony środowiska. Wiadomo jednak, że kierująca tym resortem Barbara Hendricks opowiada się raczej za zastosowaniem ekonomicznych instrumentów dla osiągnięcia zamierzonego celu. Należałoby - jej zdaniem - zrezygnować z udogodnień podatkowych stosowanych dla oleju napędowego bądź też wprowadzić finansowe bodźce skłaniające do nabywania samochodów z silnikiem elektrycznym.

Konsternację w branży samochodowej wywołała decyzja renomowanego szwedzkiego Volvo, które jako pierwsze zapowiedziało rezygnację z pracy nad kolejnym tego typu pojazdem. „Diesel jest już nie do uratowania” stwierdza kategorycznie prof. Ferdinand Dudenhöffer z Uniwersytetu Duisburg-Essen. Dla niemieckiego przemysłu motoryzacyjnego to wiadomości niemalże hiobowe. Przemysł motoryzacyjny odgrywa wszak w gospodarce tego kraju miejsce szczególne i to zarówno jeśli chodzi o jego znaczenie dla produktu społecznego brutto, przychodów dewizowych czy *last but not least* tamtejszego rynku pracy. Wystarczy zauważyć, że w 2016 r. na liście firm legitymujących się największymi obrotami zdecydowanie dominowały firmy produkujące samochody. Cała branża motoryzacyjna wykazuje się zdecydowanie najwyższymi obrotami. Identyczny poziom osiągają łącznie lokujące się na kolejnych pozycjach przemysł maszynowy i chemiczny. Szacuje się, że liczba zatrudnionych w przemyśle motoryzacyjnym oraz firmach z nim współpracujących wynosi około 850 tys., tj. prawie 2% ogółu pracowników najemnych („Frankfurter Allgemeine Zeitung” 17.07.2017, s. 2). Jako że dzięki stosunkowo wysokim zarobkom generują oni niemały popyt zarówno na dobra trwałego użytku, jak i różnego rodzaju usługi, uzasadnione wydają się szacunki specjalistów Zrzeszenia Przemysłu Samochodowego, według których co siódme miejsce pracy wiąże się z branżą samochodową. Liczbę osób zatrudnionych w biurach projektowych i bezpośrednio przy produkcji samochodów osobowych wyposażonych w silnik diesla określa się na 70 tys. („FAZ” 17.07.2017, s. 2). Jak obliczają fachowcy ze związku zawodowego zrzeszającego pracowników przemysłu metalowego (*IG Metall*), przestawienie się na produkcję samochodów z silnikami benzynowymi pociągnie za sobą zwolnienie z pracy przynajmniej 15 tys. osób. Mając jednak na uwadze, że produkcja silników wysokoprężnych jest bardziej pracochłonna, szacunek ten może być nawet zaniżony.

Nie można przy tym nie zauważyć, że rację wydają się mieć przedstawiciele załóg pracowniczych niemieckich firm samochodowych zarzucający ich zarządom brak długookresowej strategii, która uwzględniałaby tendencje panujące dziś w tej branży przemysłu. Związkowcy bardzo chętnie wskazują na przykład amerykańskiej *Tesli*, koncernu powstałego zaledwie przed 14 laty, a specjalizującego się w produkcji samochodów z napędem elektrycznym. Na razie, co prawda, firma notuje znaczne straty finansowe. Spodziewa się jednak rychłego odwrócenia tej tendencji. Oczekuje się, że już w tym roku *Tesla* sprzeda około 100 tys. samochodów. Popyt na nie wzrasta również w Niemczech.

O nerwowości panującej w branży świadczy najnowsza decyzja koncernu *Daimler*. Ponad 3 mln właścicieli wybranych mercedesów zostanie w najbliższym czasie zaproszonych do autoryzowanych warsztatów w celu dokonania niezbędnych zmian w silnikach. Cały koszt operacji szacowany na prawie 220 mln euro bierze na siebie koncern. Co więcej, jego szef Dieter Zetsche wyraża przekonanie, że spadek emisji dwutlenku węgla w nowych samochodach powstrzyma spadek popytu na te pojazdy („FAZ” 19.07.2017, s. 15). Jakby w sukurs *Daimlerowi* przychodzi raport renomowanego monachijskiego Instytutu Badań Ekonomicznych - *IFO*. Jego autorzy zdecydowanie przeciwstawiają się rozlegającym się coraz głośniejszym opiniom sugerującym konieczność wprowadzenia stopniowego zakazu poruszania się samochodów z silnikami diesla. Kluczowy dla tej opinii wydaje się aspekt ekonomiczny. Specjaliści z Monachium



obliczają, że przy produkcji silników diesla zaangażowanych jest bezpośrednio lub pośrednio około 620 tys. osób.

Problemów jest sporo. Nic więc dziwnego, że z dużym napięciem niemiecka opinia publiczna oczekiwać będzie przewidzianego na pierwsze dni sierpnia spotkania bossów przemysłu samochodowego.

Tezy zawarte w tekście wyrażają jedynie opinie autora.

**Tomasz Budnikowski** - prof. dr hab., pracownik Instytutu Zachodniego, ekonomista, zainteresowania badawcze: rynek pracy w Polsce i na świecie, gospodarka Niemiec, katolicka nauka społeczna.