

Struktura wiekowa samochodów osobowych a ryzyko wypadku drogowego w kontekście potrzeby recyklingu starych samochodów

Straty nasze w związku z pojawieniem się samochodów są niewspółmierne (...).
Jeżeli nie zatrzymamy tego przelewu krwi, z każdego z naszych dwóch obywateli jeden zginie,
albo będzie ciężko ranny w wypadku na naszych drogach.

Prezydent USA L.B. Johnson, 1967 r.

Wstęp

Wypadki komunikacyjne to jedno z największych zagrożeń cywilizacyjnych. Wśród nich najliczniejsze i skutkujące największą liczbą poszkodowanych są wypadki drogowe. Generowane koszty medyczne i społeczne są ogromne. Duża liczba wypadków drogowych spowodowana jest przez młodych, nieoświadczonych kierowców. Przyczynia się to w znacznym stopniu do bardzo niskiego stanu bezpieczeństwa na polskich drogach. Stale rosnąca skala tego zjawiska nasuwa pytania o powody takiego stanu rzeczy oraz o sposoby przeciwdziałania. Oprócz infrastruktury dróg, aktualnych warunków klimatycznych i pogodowych, pory dnia i nocy, jak również kondycji psychofizycznej kierujących pojazdami, na polskich drogach najczęściej dochodzi do zdarzeń drogowych z powodu: brawury, niedostosowania prędkości do panujących na drodze warunków, wymuszania pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowego wyprzedzania, alkoholu oraz braku wyobraźni. Nie zawsze jednak przywiązujemy wystarczającą wagę do stanu technicznego pojazdów, który jest jednym z podstawowych warunków bezpiecznej jazdy (według nieopublikowanych szacunków policji najbardziej znaczącym). Czasem okazuje się, że wyniki oględzin pojazdów, które brały udział w zdarzeniu drogowym, świadczą o tym, że do tragedii mógł przyczynić się niesprawny samochód¹.

¹ Szczególnie w przypadku młodych kierowców, którzy siadając za kierownicą leciwych samochodów, bez żadnych zahamowań przekraczają granicę swoich umiejętności i możliwości samochodu.

Struktura wiekowa samochodów osobowych

Już na koniec 2011 roku w Polsce było zarejestrowanych 18,1 mln samochodów osobowych, o 50% więcej niż w roku 2003, bo przystępując do Unii Europejskiej (UE) w 2004 roku, Polska jako jedyne państwo UE zniósła wszelkie ograniczenia w imporcie samochodów osobowych i Polacy sprowadzali co roku blisko 1 milion używanych samochodów osobowych (tab. 1). W tym czasie sprzedaż nowych pojazdów nie mogła odbić się od dna — od wstąpienia do Unii z salonów dilerkich wyjechało zaledwie około 2 mln pojazdów (tab. 2). W porównywalnej pod względem wielkości Hiszpanii tyle aut sprzedaje się w ciągu dwóch lat, i to w czasach kryzysu.

Średnioroczna sprzedaż i rejestracje nowych samochodów w Polsce w analizowanym okresie wynosiły jedynie 30% w stosunku do średniorocznego importu samochodów używanych. Około połowy ze sprowadzonych samochodów ma ponad 10 lat, czyli są mocno wyeksploatowane. Jak wytłumaczyć tak duże dysproporcje?

Po pierwsze, Polaków nie stać na nowe samochody. Importowane samochody używane, sprowadzone do Polski w latach 2006–2011 w liczbie prawie 5 mln szt., stanowiły w 2011 roku ok. 30% parku samochodów osobowych w naszym kraju (co 3 samochód zarejestrowany w Polsce pochodził z importu z lat 2006–2011). Jak można się przekonać, dominują samochody stare (tab. 3). Część samochodów, które w chwili sprowadzenia nie miały 10 lat, w chwili obecnej należy przesunąć do grupy wiekowej powyżej 10 lat. Samochody sprowadzone na początku analizowanego okresu w całości zmieniły kategorię i dziś są w grupie samochodów mających powyżej 10 lat. W 2012 roku największym hitem używanych samochodów z importu

Tabela 1

Skala importu używanych samochodów osobowych w Polsce w latach 2006–2011

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2006–2011	Średnia za rok
Roczna liczba używanych samochodów osobowych pochodzących z importu							
816 789	994 564	1 103 970	693 324	718 286	665 314	4 992 247	832 041
% w stosunku do ogółu zarejestrowanych samochodów osobowych							
6,1	6,8	6,9	4,2	4,2	3,6	27,5*	4,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Samar.

Tabela 2

Sprzedaż i rejestracje nowych samochodów osobowych w Polsce w latach 2006–2011

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2006–2011	Średnia za rok
Roczna liczba sprzedanych nowych samochodów osobowych							
238 683	293 220	320 007	320 010	333 552	274 807	1 780 269	296 711
% w stosunku do ogółu zarejestrowanych samochodów osobowych							
1,78	2,00	1,99	1,94	1,93	1,52	11,16*	1,86
Rejestracje nowych samochodów osobowych							
206 770	277 016	318 348	233 456	219 866	274 223	1 529 679	254 946

*Suma rocznych wartości z lat 2006–2011 w stosunku do liczby zarejestrowanych samochodów osobowych w roku 2011.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Samar.

Tabela 3

Struktura wiekowa i liczba importowanych samochodów używanych w latach 2006–2012

Wiek samochodu	Lata						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ogółem	816 789	994 564	1 103 970	693 324	718 286	665 314	657 392
do 4 lat (%)	6,73	10,10	13,60	11,8	11,1	9,8	8,1
do 4 lat (szt.)	54 970	100 451	149 776	81 662	79 522	64 476	53 305
4 < 10 (%)	34,47	39,70	43,40	46,7	45,9	43,5	45,6
4 < 10 (szt.)	281 547	394 842	478 951	323 678	329 755	284 798	299 758
> 10 (%)	58,80	49,20	42,10	41,5	43,0	46,7	46,3
> 10 (szt.)	480 272	489 325	465 881	287 647	308 583	305 751	304 165
nieustalony (%)	b.d	1,0	0,9	—	0,1	—	—
nieustalony (szt.)	b.d	9 945	10 362	337	426	289	164

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów i Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

w Polsce był VW Passat 1,9 Diesel (130 KM). W 2012 roku Polacy zarejestrowali 6189 takich aut (dane: SAMAR). Drugie miejsce — 5323 rejestracje — zajęło Audi A4 1,9 Diesel, a trzecie VW Golf, także z silnikiem 1,9 Diesel, ale o mocy 90 KM (4677 szt.). Kolejne miejsca w pierwszej dziesiątce używanych samochodów osobowych z importu zajęły: Renault Scenic 1,6, VW Golf 1,4 i VW Golf 1,9 Diesel (105 KM), VW Passat Diesel (140 KM), Ford Focus 1,8 Diesel i 1,6 oraz Opel Zafira 2,0 Diesel².

² W 2012 roku w Polsce sprzedano 270 587 nowych samochodów.

Otwarcie granic w wyniku funkcjonowania jednolitego rynku Unii Europejskiej wpłynęło także na nieoficjalne zwiększenie tej liczby. Statystyki nie obejmują bowiem takich przypadków, jak wprowadzenie pojazdu na terytorium kraju, np. do komisji, i jego oczekiwanie na klienta, a w przypadku niezalezienia klienta przekazanie go na części zamienne, wprowadzenie pojazdu do tzw. naprawy, po której pojazd nie opuszcza kraju, ale staje się zestawem części zamiennych i in. W praktyce oznacza to, że faktyczna liczba pojazdów wprowadzanych na terytorium kraju znacząco przekracza oficjalną liczbę wskazywaną przez

Tabela 4

Struktura wiekowa pojazdów osobowych w Polsce w latach 2006–2011

	Lata											
	2006		2007		2008		2009		2010		2011	
POLSKA	13 384 229		14 588 739		16 079 533		16 494 650		17 239 800		18 125 810	
Struktura (w latach)	szt.	%	szt.	%	szt.	%	szt.	%	szt.	%	szt.	%
do 2	652 453	4,9	684 430	4,7	838 834	5,2	832 504	5,0	772 974	4,5	668 440	3,8
3–5	880 165	6,6	1 009 495	6,9	1 101 054	6,8	1 098 171	6,7	1 143 109	6,3	1 239 298	6,9
6–10	3 368 548	25,2	3 255 369	22,3	3 202 169	19,9	3 048 493	18,5	2 907 921	16,9	2 182 514	12,0
11–15	3 428 743	25,6	3 895 575	26,7	4 435 291	27,6	4 614 201	28,0	4 892 671	28,4	7 884 187	31,5
16–20	1 937 961	14,5	2 326 393	15,9	2 699 360	16,8	2 911 471	17,6	3 254 615	18,9	3 563 559	19,7
21–30	2 572 438	19,2	2 722 319	18,6	2 876 709	17,9	2 819 429	17,1	2 872 231	16,7	3 047 834	16,8
31 i starsze	543 921	4,0	695 158	4,8	926 116	5,8	1 170 381	7,1	1 444 279	8,4	1 687 172	9,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych RP, wyd. GUS.

statystyki krajowe, co podnosi liczbę potencjalnych odpadów, które zasilać stacje demontażu³.

Statystycznie samochód osobowy zarejestrowany w Polsce ma obecnie 17,5 roku, co czyni nas niechlubnymi unijnymi rekordzistami. Nawet Rumuni i Bułgarzy jeżdżą samochodami młodszymi niż nasze. Średnia unijna to 8,2 roku i jest on warty nieco ponad 13 tys. złotych. Prawie 1/3 (29%) samochodów osobowych jest napędzana silnikiem wysokoprężnym. Zdecydowana większość do napędu wykorzystuje benzynę (54%), a w 17% paliwem jest gaz propan-butan (LPG). W ciągu 2011 roku statystyczny samochód osobowy przejechał prawie 14,5 tys. km. Polacy decydują się na sprzedaż swojego samochodu średnio po 4,5 roku użytkowania⁴. W tabeli 4 zaprezentowano ogólną strukturę wiekową pojazdów osobowych w Polsce w latach 2006–2011.

Stan techniczny samochodów osobowych

Usterki techniczne, które mogą być przyczyną wypadków, może być wiele, począwszy od częściowo zapowietrzonego układu hamulcowego, niesprawnego oświetlenia, nadmiernie zużytego ogumienia, na nieprawidłowej geometrii podwozia skończywszy. Z pewnością zły stan techniczny samochodów jest czynnikiem mającym bezpośredni wpływ na dużą liczbę wypadków w Polsce, zwłaszcza że na naszych drogach królują samochody używane. Przeglądy

techniczne to dla wielu właścicieli samochodów wciąż tylko obowiązek, a nie rutyna związana z odpowiedzialnym i bezpiecznym poruszaniem się po drogach. Już po zakupie używanego samochodu właściciel powinien wykonać dodatkowe badania oraz niezbędną obsługę techniczną pojazdu. Dla zwykłego polskiego kierowcy stanowi to dosyć duży wydatek, jednak do świadomości kierowców musi dotrzeć fakt, że sprawny technicznie samochód gwarantuje zwykle większe bezpieczeństwo ich samych, przewożonych przez nich pasażerów oraz innych uczestników ruchu. Im starsze pojazdy, tym częstsze powinny być wizyty ich właścicieli w stacjach diagnostycznych i warsztatach samochodowych. Większość samochodów jeżdżących po polskich drogach to samochody wyprodukowane 10–15 lat temu. Są one wyjątkowo narażone na pozornie drobne, ale z punktu widzenia bezpieczeństwa znaczące usterki⁵.

Zdaniem ekspertów stan techniczny pojazdów w znacznym stopniu przyczynia się w Polsce do wielu tragedii. Według nich polscy kierowcy zaniedbują stan techniczny swoich pojazdów głównie z powodów finansowych. Receptą na to mogłoby być zaostrzenie kryteriów badań w czasie przeglądów technicznych pojazdu i częstsze wizyty w serwisach. A przecież na to nie potrzeba specjalnie dużo czasu ani energii. Tak naprawdę wystarczy odrobina dobrych chęci, żeby w ciągu kilkunastu minut sprawdzić newralgiczne punkty w każdym samochodzie. Ponadto specjaliści sugerują, aby:

- uszczelnić możliwość zbyt łatwego przeprowadzenia przeglądu technicznego pojazdu, zaostrzając kryteria badania;
- przeprowadzać obowiązkowe badania techniczne importowanych pojazdów używanych;

³ Europejskie Centrum Doradztwa i Konsultingu Grupa ECDK sp. z o. o., Rynek pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji w Polsce, Ekorecykler 2009, nr 3, s. 29.

⁴ Oczywiście jakość parku samochodowego w Polsce z roku na rok stale się poprawia. Nie powinniśmy się jednak oszukiwać, tobowiem, że mamy samochód pięcio-, czy sześcioletni wcale nie oznacza, że nie powinniśmy jeździć na przeglądy do serwisu samochodowego.

⁵ <http://nowy-sacz.policja.gov.pl/strefa-kierowcy/1063-stan-techniczny-pojazdu-i-wpyw-na-bezpieczestwo-kierowcy-oraz-innych-uczestnikow-ruchu-drogowego>.

Tabela 5

Wypadki drogowe w Polsce w latach 2006–2011 i ich skutki

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2006–2011
Liczba wypadków	46 876	49 536	49 054	44 196	38 832	40 065	268 559
Zabici	5 243	5 583	5 437	4 572	3 907	4 189	28 931
Ranni	59 123	63 224	62 097	56 046	48 952	49 501	338 943

Statystycznie polskie miasto liczy 25,7 tys. mieszkańców. Można więc powiedzieć, że w wyniku wypadków drogowych śmierć poniosła populacja statystycznego polskiego miasta. Jedynie 10 miast w Polsce liczy ponad 300 tys. mieszkańców. Dane zaprezentowane w tabeli informują, że w ciągu 6 lat w wypadkach drogowych została ranna ludność takich miast, jak: Bydgoszcz, Białystok, Katowice czy Lublin. Liczba zabitych i rannych w latach 2006–2011 odpowiada prawie 1% mieszkańców naszego kraju.

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem danych z Roczników Statystycznych RP, wyd. GUS.

- obligatoryjnie kierować pojazdy uczestniczące w kolizji lub wypadku drogowym na badania techniczne oraz ewidencjonować uczestnictwo pojazdów w tego typu wydarzeniach;
- wprowadzić dodatkowe opłaty za użytkowanie pojazdów starych;
- certyfikować sprzedaż używanych części zamiennych o zasadniczym znaczeniu dla bezpieczeństwa;
- rozszerzyć zakres szkolenia w szkołach nauki jazdy o zagadnienia związane z wpływem stanu technicznego na nasze bezpieczeństwo;
- prowadzić telewizyjne kampanie reklamowe poprzez nakręcenie ciekawych spotów pokazujących zagrożenie wynikające ze stanu technicznego pojazdów.

Wypadki drogowe w Polsce w latach 2006–2011

W 2011 r. na polskich drogach doszło do ponad 40 tys. wypadków (średnio prawie 110 dziennie)⁶. To o 3% więcej niż w 2010 roku (tab. 5). W 2011 r. na drogach zginęło 4189 osób (średnio 11 osób dziennie). To o prawie 7% więcej niż w roku poprzednim. Ponadto w wypadkach zostało rannych prawie 50 tys. osób (średnio prawie 136 dziennie). To o 1,3% więcej niż w roku 2010⁷. To zbyt wysoka cena, jaką wspólnie płacimy za postęp motoryzacyjny, niewspółmierny do zbyt wolno zachodzących zmian w świadomości uczestników ruchu drogowego na temat zagrożeń wypadkami, kultury i tolerancji na drodze, a także rozwoju infrastruktury drogowej⁸.

⁶ W Polsce do wypadku, w wyniku którego są ranni lub giną ludzie, dochodzi średnio co 10 minut.

⁷ W wypadkach drogowych zginęło 6 razy więcej osób, niż w wyniku zabójstw (w 2010 r. — 702, a w 2011 r. — 684 osoby).

⁸ W dwukrotnie większych Niemczech, po drogach których jeździ ponad 40 mln samochodów i gdzie na wielu autostradach nadal nie ma ograniczeń prędkości rocznic, w wypadkach ginie o tysiąc osób mniej.

Niesprawny układ hamulcowy, oświetlenie: kierunkowskazy, światła „stop”, źle ustawione światła mijania i światła drogowe, wycieki z amortyzatorów to przeważające przyczyny wypadków. W następnej kolejności jest zły stan ogumienia, niesprawne zawieszenie: amortyzatory, końcówki drążków kierowniczych, sworznie wahaczy.

Według oficjalnych statystyk Komendy Głównej Policji w 2010 roku stan techniczny pojazdów był przyczyną 66 wypadków drogowych, w których zginęło 13 osób, a rany odniosło 87. Najwięcej braków stwierdzono w oświetleniu (50% przypadków) i ogumieniu (18,2%). Problem w tym, że liczby te nie oddają skali problemu. W wielu przypadkach przyczyna wypadku zostaje zaklasyfikowana jako niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze, bo zwykle nie ma pieniędzy na szczegółowe badania powypadkowe i pokolizyjne. Co gorsza, jak podkreślają eksperci, w efekcie także kierowcy nie zdają sobie sprawy ze skali tego problemu.

Rynek używanych części zamiennych

Właściciele niesprawnych samochodów często nie wiedzą, czym to grozi lub nie wiedzą, jaką część kupić i ostatecznie decydują się na zakup na giełdzie, bo sprzedawca im powiedział, że została wymontowana z „prawie nowego samochodu”, który został tylko „lekką stuknięty”. Na portalach aukcyjnych możemy znaleźć całą gamę używanych części motoryzacyjnych, które kuszą niskimi cenami. Jednak czy na pewno ich zakup niesie za sobą same korzyści? W wielu przypadkach może to być zła decyzja, ponieważ kupując części używane nie mamy pewności czy są one rzeczywiście w 100% sprawne. Pamiętajmy także, że kupując części z drugiej ręki nie otrzymujemy zazwyczaj gwarancji. W przypadku przedwczesnej usterki będziemy więc mieli problem z odzyskaniem pieniędzy lub wymianą produktu. O tym,

że co jakiś czas należy wymieniać takie części eksploatacyjne, jak amortyzatory, paski czy klocki hamulcowe, wie większość kierowców — zazwyczaj łatwo można zauważyć, że te części się zużywają. Niektórym kierowcom błędnie wydaje się, że takie części, jak np. reflektory czy wszelkiego rodzaju elementy elektroniczne, nie zużywają się i nic nie stoi na przeszkodzie, aby wymienić je na używane odpowiedniki. Kiedy trzeba je wymienić, naturalne wydaje się, że należy je zastąpić fabrycznie nowymi elementami. Co zrobić w przypadku, jeśli w samochodzie trzeba wymienić słuczony reflektor, opony czy np. stosunkowo drogi czujnik elektryczny?⁹ Wielu z nas w takiej sytuacji, chcąc zaoszczędzić, decyduje się na kupno okazjonalnych produktów z drugiej ręki. Najbardziej ryzykowne jest kupowanie używanych elementów zawieszenia i układu hamulcowego, mają one bowiem ogromny wpływ na bezpieczeństwo i nawet jeśli nie wyglądają na zniszczone, ulegają tzw. zmęczeniu materiału i mogą w krótkim czasie ulec awarii. Podobnie jest z oponami¹⁰.

Jak widać, zakup używanych części wiąże się z dużym ryzykiem. Często chcąc zaoszczędzić pieniądze kupując używane produkty, możemy zostać narażeni na dodatkowe koszty, jeśli okaże się, że część, którą kupiliśmy, jest wadliwa. Dlatego w wielu przypadkach realną oszczędnością będzie zakup nowych produktów. Nawet jeśli jednostkowa cena części będzie wyższa, możemy zaoszczędzić na dodatkowych wizytach w warsztacie. Nie bez znaczenia jest także fakt, że używane produkty nie gwarantują nam bezpieczeństwa. Kierowcom, którzy cenią swój czas i ponad wszystko dbają o bezpieczeństwo, należy polecić kupowanie markowych części znanych producentów,

⁹ Po przebiegu rzędu 180–200 tys. km reflektor traci ok. 30% swoich parametrów, takich jak zasięg światła, jasność wiązki, widoczność granicy światła i cienia. Utrata tych parametrów wiąże się ze zużyciem zewnętrznej powierzchni szkła reflektora oraz zabrudzeniem odbłyśnika wewnątrz obudowy. Szyba zewnętrzna ulega zniszczeniu w wyniku działania drobinek pyłu, uderzeń kamieni, działania środków wykorzystywanych do zimowego utrzymania dróg, skrobienia przez kierowcę lodu zimą czy przecierania reflektorów suchą szmatą. Gładka powierzchnia szyby reflektora powoli matowieje i zaczyna w niekontrolowany sposób rozpraszać światło, zmniejszając jego jasność i zasięg. Efekt niszczenia szyby przedniej reflektora w takim samym stopniu dotyczy szyb wykonanych ze szkła, jak i z poliwęglanów. Gdy reflektor jest zużyty, nie pomogą próby poprawy oświetlenia poprzez zastosowanie np. żarówek o większym strumieniu świetlnym. Inne sposoby ratowania zużytych reflektorów, jak polerowanie szyb, czy domowe sposoby mycia odbłyśników, mogą wprawdzie przynieść skromne efekty, ale nie jest to regułą.

¹⁰ Należy pamiętać, że opony zużywają się także, nawet jeśli nie są intensywnie używane. Ogumienie starzeje się na skutek fizycznych i chemicznych procesów, takich jak promieniowanie UV, wilgotność, ciepło i zimno. Dlatego producenci opon zalecają, aby wszystkie opony starsze niż 10 lat były wymieniane na nowe. Tak jest również w przypadku opon, których historia pochodzenia nie jest znana. Najczęściej nabywając oponę używaną, nie dostajemy do niej dowodu zakupu, a co za tym idzie, nie mamy na nią gwarancji. Nie wiemy też w jakich warunkach opona była przechowywana, ani jak poprzedni właściciel ją eksploatował. Ciężko jest również stwierdzić wizualnie, czy opona nie posiada ukrytych wad. Czasami możemy się o tym przekonać dopiero po zamontowaniu opony na pojazd. Niestety wówczas jest już za późno na ewentualny zwrot. Niektóre wady mogą ujawnić się podczas eksploatacji, co w ekstremalnych warunkach może prowadzić do uszkodzenia opony, tym samym powodując zagrożenie dla użytkownika.

którzy dostarczają swoje produkty na pierwszy montaż do samochodów różnych marek.

Decydując się na kupno części do samochodu, warto zastanowić się nad ewentualnymi konsekwencjami zakupu używanych podzespołów. Choć ostateczna decyzja, jak zwykle, należy do właściciela pojazdu, należy pamiętać, że używane części o niskiej jakości zagrażają nie tylko naszemu bezpieczeństwu, lecz także innych użytkowników dróg¹¹.

Wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego — wskaźnik ciężkości wypadku

Do grupy samochodów o podwyższonym ryzyku, które mają ponad 6 lat, należy dziś ponad 90% samochodów osobowych zarejestrowanych w Polsce. A połowa samochodów w całym prezentowanym okresie ma ponad 10 lat.

W jakim stanie są sprowadzane do Polski używane samochody? Nikt tego nie sprawdza. W minionej dekadzie Komisja Europejska uznała, że Polska łamie unijne przepisy, bo pobiera za wysokie opłaty za badania techniczne używanych samochodów przed ich pierwszą rejestracją w kraju. Ale zamiast poprawić przepisy w 2008 roku, rząd całkowicie zniósł kontrolę stanu technicznego importowanych do Polski używanych samochodów. Już rok później Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu ostrzegła, że jednym z największych problemów bezpieczeństwa drogowego w państwach Europy Środkowej jest stary park samochodów używanych przez kierowców i wpływ używanych samochodów.

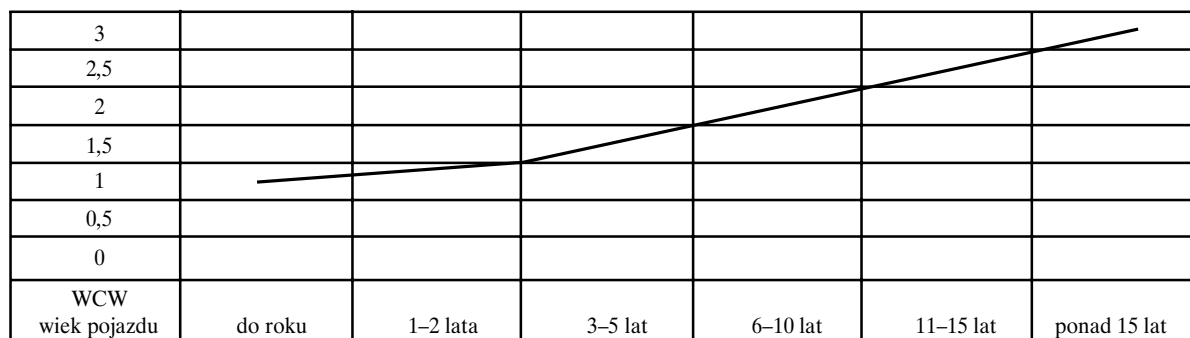
Codziennie na drogach Europy ginie pięć osób z powodu niesprawności technicznej pojazdów. W raporcie opracowanym na zlecenie KE stwierdzono, że *istnieje ścisła korelacja między skalą ciężkości wypadku a wiekiem pojazdu. A dowody empiryczne pokazują, że w przypadku samochodów, które mają ponad 5 lat, gwałtownie rośnie liczba poważnych wypadków (z ofiarami śmiertelnymi), które są związane z niesprawnością techniczną.*

Obecnie Polska ma jeden z najwyższych wskaźników ciężkości wypadków w Europie. Ponad 60% ogółu ofiar śmiertelnych umiera na miejscu wypadku. W każdym 100 wypadkach drogowych ginie w Polsce około 10–11 osób, podczas gdy w tym samym czasie w wielu krajach Unii Europejskiej wskaźnik ten wynosi nieco powyżej 3. Ryzyko ciężkich wypadków rośnie wraz z wiekiem pojazdu.

¹¹ <http://nowy-sacz.policja.gov.pl/strefa-kierowcy/1063-stan-techniczny-pojazdu-i-wpyw-na-bezpieczestwo-kierowcy-oraz-innych-uczestnikow-ruchu-drogowego>.

Rysunek 1

Średni wskaźnik ciężkości wypadku (WCW) w UE a wiek pojazdu



Wskaźnik ciężkości wypadku jest to procentowy stosunek wypadków z ofiarami śmiertelnymi do liczby wszystkich wypadków.

Źródło: Raport Komisji Europejskiej.

Tabela 6

Zestawienie wskaźników bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2011 roku

Województwo	Liczba wypadków		Liczba zabitych		Wskaźnik ciężkości wypadków (zabitych na 100 wypadków)		Liczba rannych		Wskaźnik ryzyka (rannych na 100 wypadków)	
	szt.	%	szt.	%	WCW	%	szt.	%	WR	%
PL	40 065	100,00	4 189	100,00	10,5	100,0	49 501	100,00	123,6	100,00
dolnośląskie (D)	2 948	7,36	258	6,16	8,8	83,8	3 948	7,97	133,9	108,33
kujawsko-pomorskie (C)	1 336	3,33	234	5,59	17,5	166,7	1 463	2,95	109,5	88,59
lubelskie (L)	1 798	4,49	252	6,01	14,0	133,3	2 250	4,54	125,1	101,21
lubuskie (F)	823	2,05	122	2,91	14,8	140,9	1 086	2,19	132,0	106,80
łódzkie (E)	4 266	10,65	322	7,69	7,5	71,4	5 231	10,57	122,6	99,19
małopolskie (K)	4 364	10,89	312	7,45	7,1	67,6	5 425	10,96	124,3	100,57
mazowieckie (W)	5 130	12,80	712	17,00	13,9	132,4	6 148	12,42	119,8	96,92
opolskie (O)	836	2,09	99	2,36	11,8	109,2	1 001	2,02	119,7	96,84
podkarpackie (R)	2 104	5,25	224	5,35	10,6	100,9	2 620	5,29	124,5	100,73
podlaskie (B)	816	2,04	152	3,63	18,6	177,1	1 006	2,03	123,3	99,75
pomorskie (G)	2 910	7,26	222	5,30	7,6	72,4	3 711	7,50	127,5	103,15
śląskie (S)	5 031	12,56	347	8,28	6,9	65,7	6 111	12,3	121,5	98,30
świętokrzyskie (T)	1 516	3,78	179	4,27	11,8	112,4	1 855	3,75	122,4	99,03
warmińsko-mazurskie (N)	1 647	4,11	179	4,27	10,9	103,8	2 098	4,24	127,4	103,07
wielkopolskie (P)	2 996	7,48	405	9,67	13,5	128,6	3 663	7,40	122,3	98,95
zachodniopomorskie (Z)	1 544	3,85	170	4,06	11,0	104,8	1 885	3,80	122,1	98,79

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem danych z Roczników Statystycznych Województw, wyd. GUS.

Jednym z zasadniczych celów stawianych przed Krajowym Systemem Recyklingu Samochodów Wycofanych z Eksploatacji jest, poza aspektami ekonomicznymi i ekologicznymi, aspekt poprawy bezpieczeństwa poprzez usunięcie z dróg pojazdów starych, powypadkowych, mocno wyeksploatowanych, a przez to o znacznie obniżonych technicznych parametrach wytrzymałościowych. Realizacja tego celu, w swych założeniach jak najbardziej słuszną, w warunkach naszego kraju wciąż napotyka na poważne przeszkody wynikające przede wszystkim z braku jasnych przepisów prawnych, jak również z atrakcyjności posiadania starszego, a przez to znacznie tańszego samochodu. Trudno mówić o konieczności pozbywania się

„jeżdżących trumien” w sytuacji, gdy wielu Polaków po prostu nie stać na zakup młodszego samochodu, nie wspominając już o nowym¹². Dlatego też gwałtowna motoryzacja, jaka ma od kilku lat miejsce w naszym kraju, odbywa się dosłownie po trupach i kalekach (dowody na taki stan rzeczy przedstawiono w tabelach 6–8). Oczywiście naiwnością jest twier-

¹² Z analiz Instytutu Samar, badającego rynek motoryzacyjny, wynika, że średnia cena sprowadzanego w 2011 roku auta wynosiła 9,5 tys. zł. Nowego — prawie 79 tys. zł. Na Zachodzie promuje się nowe, ekologiczne i bezpieczne pojazdy, rządy przychylniej traktują je podatkowo. U nas jest dokładnie odwrotnie — za sprowadzonego grata, który ma przejechać 300 tys. km, trzeba zapłacić 300 zł akcyzy, podczas gdy ten sam podatek w przypadku nowoczesnego, bezpiecznego auta może wynieść nawet 20 tys. zł.

Tabela 7

Wskaźnik bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2011 roku w zależności od liczby mieszkańców

Województwa	Liczba ludności		Wskaźnik wypadków na 100 tys. mk		Wskaźnik zabitych na 100 tys. mk		Wskaźnik rannych na 100 tys. mk	
	tys.	%	wsk.	%	wsk.	%	wsk.	%
PL	38 200,0	100,0	104,9	100,0	11,0	100,0	129,6	100,0
D	2 877,8	7,5	102,4	97,6	9,0	81,8	137,2	105,9
C	2 069,5	5,4	64,6	61,6	11,3	102,7	70,7	54,5
L	2 151,9	5,6	83,6	79,7	11,7	106,4	104,6	80,7
F	1 011,0	2,6	81,4	77,6	12,1	110,0	107,4	82,9
E	2 534,4	6,6	168,3	160,4	12,7	115,4	206,4	159,2
K	3 310,1	8,7	131,8	125,6	9,4	85,4	163,9	126,5
W	5 242,9	13,7	100,0	95,3	14,2	129,1	119,9	92,5
O	1 028,6	2,7	81,3	77,5	9,6	87,3	97,3	75,1
R	2 103,5	5,5	100,0	95,3	10,6	96,4	124,6	96,1
B	1 188,3	3,1	68,7	65,5	12,8	116,4	84,7	65,3
G	2 240,3	5,9	129,9	123,8	9,9	90,0	165,6	127,8
S	4 635,9	12,1	108,5	103,4	7,5	68,2	131,8	101,7
T	1 266,0	3,3	119,7	114,1	14,1	128,2	146,5	113,0
N	1 427,2	3,7	115,4	110,0	12,5	113,6	147,0	113,4
P	3 419,4	8,9	87,6	83,5	11,8	107,3	107,1	82,6
Z	1 693,1	4,4	91,2	86,9	10,0	90,9	111,3	85,9

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem danych z Roczników Statystycznych Województw, wyd. GUS.

Tabela 8

Wskaźnik bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2011 roku w zależności od powierzchni i zarejestrowanych samochodów osobowych

Woj.	Powierzchnia		Wskaźnik wypadków na 100 km ²		Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych		Wskaźnik wypadków na 100 tys. zarejestrowanych samochodów osobowych		Współczynnik motoryzacji (liczba samochodów na 1000 mieszkańców)	
	km ²	%	wsk.	%	tys.	%	wsk.	%	szt.	%
PL	312 678	100,0	12,8	100,0	18 125,5	100,0	220,7	100,0	474	100,0
D	19 947	6,4	14,8	115,6	1 389,2	7,7	208,8	94,6	483	101,9
C	17 972	5,8	7,4	57,8	968,2	5,3	134,3	60,8	468	98,7
L	25 122	8,0	7,1	55,5	953,3	5,2	188,9	85,6	444	93,7
F	13 988	4,5	5,9	46,1	498,3	2,7	160,6	72,8	493	104,0
E	18 219	5,8	23,4	182,8	1 200,9	6,6	358,0	162,2	475	100,2
K	15 183	4,9	28,7	224,2	1 507,6	8,3	291,8	132,2	454	95,8
W	35 558	11,4	14,2	110,9	2 737,9	15,1	186,3	84,4	520	109,7
O	9 412	3,0	8,9	69,5	519,6	2,9	153,8	69,7	507	107,0
R	17 845	5,7	11,8	92,2	888,5	4,9	236,5	107,1	422	89,0
B	20 187	6,5	4,0	31,2	491,8	2,7	162,6	73,7	414	87,3
G	18 310	5,9	15,9	124,2	1 066,5	5,9	272,0	123,2	474	100,0
S	12 334	3,9	40,8	318,7	2 144,9	11,8	233,1	105,6	463	97,7
T	11 710	3,7	12,9	100,8	563,2	3,1	266,4	120,7	446	94,1
N	24 173	7,7	6,8	5,3	607,8	3,3	263,1	119,2	426	89,9
P	29 827	9,5	10,0	78,1	1 834,1	10,1	163,6	74,1	535	112,9
Z	22 892	7,3	6,7	52,3	753,9	4,1	397,9	180,3	445	93,9

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem danych z Roczników Statystycznych Województw, wyd. GUS.

dzenie, że wiek pojazdu jest główną przyczyną takiego stanu rzeczy. Przyczyn jest oczywiście cała gama.

Wypadku drogowego nie rozpatruje się w kontekście wieku samochodu. W raportach z miejsc wypadku

trudno szukać informacji na temat wpływu stanu technicznego pojazdu na zaistniałe wydarzenie¹³.

Zagrożenie statystycznego Polaka w ruchu drogowym jest bardzo wysokie, wynosi bowiem 123 osoby na 100 tys. mieszkańców i jest dwa-trzy razy wyższe niż w innych krajach europejskich. Jak widać, w Polsce w 100 wypadkach drogowych życie traci ponad 11 osób. Straty społeczne i ekonomiczne spowodowane wypadkami drogowymi wynoszą ponad 30 mld złotych rocznie. I dlatego wypadki drogowe stały się nie tylko problemem społecznym, lecz również ekonomicznym. Śmierć w wyniku wypadku drogowego kosztuje średnio skarb państwa 1,5 mln złotych.

Mimo starań wielu instytucji i podmiotów wchodzących w skład „nieformalnej koalicji” na rzecz przeciwdziałania wypadkom drogowym, w 2011 roku stan bezpieczeństwa w Polsce nie uległ poprawie. Wpływ na to miało wiele złożonych czynników. Przyjmując jednak znaczne uproszczenie, można stwierdzić, że bezpieczeństwo ruchu drogowego jest funkcją działania z jednej strony człowieka, a z drugiej określonego stanu technicznego, to znaczy pojazdu i drogi. Dynamiczny rozwój motoryzacji w Polsce — państwie liczącym ponad 38 mln mieszkańców, o łącznej sieci dróg publicznych blisko 410 tys. km i parku samochodowym wynoszącym ponad 24 mln

zarejestrowanych pojazdów — niesie za sobą szereg zagrożeń.

Zakończenie

Od lat nie widać końca rządowym pracom nad wprowadzeniem choćby przepisów pozwalających eliminować z dróg pojazdy, które z powodu defektów technicznych nie powinny być dopuszczone do ruchu, bo np. mają po wypadku tak uszkodzone nadwozie, że nawet po naprawie nie będą jeździć stabilnie albo w czasie zderzenia to nadwozie się rozpadnie, nie zapewniając żadnej ochrony, ale co gorsza, nie dając żadnych szans na przeżycie osobom w nim przebywającym.

Nad tym rozporządzeniem pracowało już w 2004 roku Ministerstwo Transportu, ale projekt odłożono na półkę. Wrócono do niego, gdy ponad 2 lata temu Sejm w znowelizowanej ustawie o recyklingu samochodów z 2005 roku upoważnił ministra transportu do wydania takiego rozporządzenia. Projekt powstał w 2010 roku, ale po roku prace nad tymi przepisami zawieszono, gdyż według Rządowego Centrum Legislacji w dopiero co znowelizowanej ustawie o recyklingu nie ustalono, kto ma decydować o wycofaniu samochodów z eksploatacji.

Aktualnie w przygotowywanym przez Ministerstwo Środowiska projekcie kolejnej nowelizacji ustawy o recyklingu samochodów na wniosek Ministerstwa Transportu zapisano, że to wojewódzki inspektor ochrony środowiska będzie decydować, czy samochód spełnia wymagania techniczne. Przy decyzji negatywnej powinien wskazać, w jaki sposób właściciel ma się pozbyć tego pojazdu.

¹³ Policjanci ruchu drogowego podczas rutynowych kontroli sprawdzają nie tylko trzeźwość kierowców, ale także stan techniczny pojazdów. Kierowca niesprawnego samochodu może w najmniej oczekiwanym momencie stracić nad nim panowanie, doprowadzając do tragicznego w skutkach wypadku. Nawet kilkunastoletnie auto może być w dobrym stanie technicznym pod warunkiem, że właściciel nie oszczędza na przeglądach technicznych, niezbędnych naprawach oraz właściwych częściach.

Summary

The age structure of passengers cars and the risk of road accident in the context of the need to recycle the end-of-life vehicles

Traffic accidents are one of the greatest threats to civilization. Among them, the most numerous and resulting in the largest number of victims to road accidents. Generated medical and social costs are enormous. A large number of road accidents are caused by young, inexperienced drivers. This contributes significantly to the very low safety on Polish roads. The ever increasing scale of this phenomenon raises questions about the reasons for this state of affairs and the ways to tackle them.