

Wybory 2023 i zielona transformacja sektora transportu

postulaty dla partii politycznych



Spis treści

- 4 s. **Dlaczego elektryfikacja transportu jest ważna**
- 5 s. **Elektryfikacja transportu rozwija się zbyt wolno**
- 6 s. **Polska ma solidne podstawy do rozwoju**
- 7 s. **Bariery rozwoju**
- 7 s. **Elektryczne pojazdy to rozwiązanie lepsze dla klimatu**
- 8 s. **Elektryfikacja transportu to jedyny realny scenariusz**
- 9 s. **Postulaty wyborcze**
 - na rzecz elektryfikacji transportu publicznego dla obywaterek i obywateli
 - na rzecz biznesu
 - na rzecz przemysłu
 - postulaty natury ogólnej

Publikujemy kompas wyborczy dla wszystkich partii politycznych, które chcą Polski dostatniej, zdrowej i bezpiecznej. Zaprezentowane postulaty dotyczące sektora transportu to element większej transformacji w stronę zeroemisyjnej gospodarki. Od tego jak szybko przejdziemy tę ścieżkę, zależy będzie nasza jakość życia i kondycja gospodarki.

Po pierwsze, zdrowie i jakość środowiska. Samochody elektryczne nie emitują zanieczyszczeń, które są szkodliwe dla naszego zdrowia. Smog jest niezwykle szkodliwy dla zdrowia wszystkich z nas – niezależnie od płci, wieku, czy zasobności portfela. Smog w polskich miastach jest też największym problemem wynikającym z zanieczyszczenia środowiska, z jakim na co dzień borykamy się w Polsce. Emisje z transportu są głównym źródłem emisji bardzo szkodliwych tlenków azotu w polskich miastach. Badania opinii społecznej pokazują, że Polki i Polacy chcą eliminować z polskich dróg najbardziej zanieczyszczające samochody. Najlepszym sposobem na eliminację zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu jest wymiana pojazdów na zeroemisyjne, czyli elektryczne.

Dekarbonizacja transportu powinna towarzyszyć dekarbonizacji krajowego systemu elektroenergetycznego i być impulsem rozwojowym dla gospodarki. Przed nami dekada zmian, które wyłonią zupełnie nową mapę gospodarczą Europy. Zamiast napychać kieszenie eksporterom paliw kopalnych, możemy sami wytwarzać niezbędną energię do napędzania samochodów jeżdżących po polskich drogach – powinna to być zielona energia. Możemy na tym zyskać miliardy złotych w podatkach i dziesiątki tysięcy miejsc pracy w perspektywnym i innowacyjnym sektorze gospodarki.

Równie dużo możemy stracić, zarówno miejsca pracy w polskim przemyśle motoryzacyjnym jak i w międzynarodowych usługach transportowych, w których Polska jest bezsprzeczną liderką w Europie. Bez przemysłanej polityki

w tym obszarze czeka nas kryzys w branży zatrudniającej 10 razy więcej pracowników niż w górnictwie, czyli w transporcie i logistyce. To ważny element polskiej gospodarki bardzo podatny na kryzys związany z okresem dekarbonizacji. Ślad węglowy będzie jednym z głównych czynników wpływających na konkurencyjność polskich firm w najbliższych latach.

Warunkiem utrzymania obecnych i tworzenia nowych mocy produkcyjnych w przemyśle motoryzacyjnym w Polsce jest zapewnienie dostępu do zeroemisyjnej energii elektrycznej. Przemysł motoryzacyjny na świecie i w Europie przechodzi gruntowną rewolucję. Obniżanie śladu węglowego produkcji jest nowym wyznacznikiem „nowoczesności”. Takiego podejścia oczekują również konsumenci. Jeżeli nie zapewnimy polskiemu przemysłowi motoryzycznemu dostępu do zeroemisyjnych źródeł energii to, w krótkim czasie będzie on tracił zamówienia, a inwestorzy stracą zainteresowanie poszukiwaniem dogodnego miejsca do lokowania inwestycji produkcji w Polsce.

Każdy zeroemisyjny pojazd na drogach to mała cegielka w walce o poprawę jakości powietrza w Polsce, a jednocześnie mały krok w walce ze zmianami klimatu. W opracowaniu prezentujemy elementy większej transformacji gospodarki i naszego codziennego życia. Cicha rewolucja w transporcie już się dzieje, możemy z niej skorzystać lub zostać spalinowym skansenem Europy. Namawiamy do tego pierwszego scenariusza.

Polska może na tym skorzystać, zadbajmy o to.



Marcin Korolec

Dlaczego elektryfikacja transportu jest ważna?

Dekarbonizacja transportu to szansa na zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego. Jeśli przesiądziemy się z samochodów spalinowych na samochody elektryczne, to niezależnie od oczywistych korzyści środowiskowych, będzie to miało bezpośrednie korzyści ekonomiczne. Dziś całą ropę naftową, jaką używamy w silnikach spalinowych, musimy importować. Do niedawna importowaliśmy ją głównie z Rosji, dziś najwięcej importujemy z Arabii Saudyjskiej.

Przejechanie odcinka drogi pojazdem elektrycznym wymaga zużycia dużo mniejszej ilości energii, niż przejechanie takiego samego odcinka pojazdem spalinowym, a możliwość ładowania w swoim garażu lub na prywatnym miejscu parkingowym oznacza dużo niższe koszty paliwa. Dodatkowo energię

elektryczną możemy i powinniśmy produkować w Polsce. Powinna to być energia pochodząca ze źródeł odnawialnych.

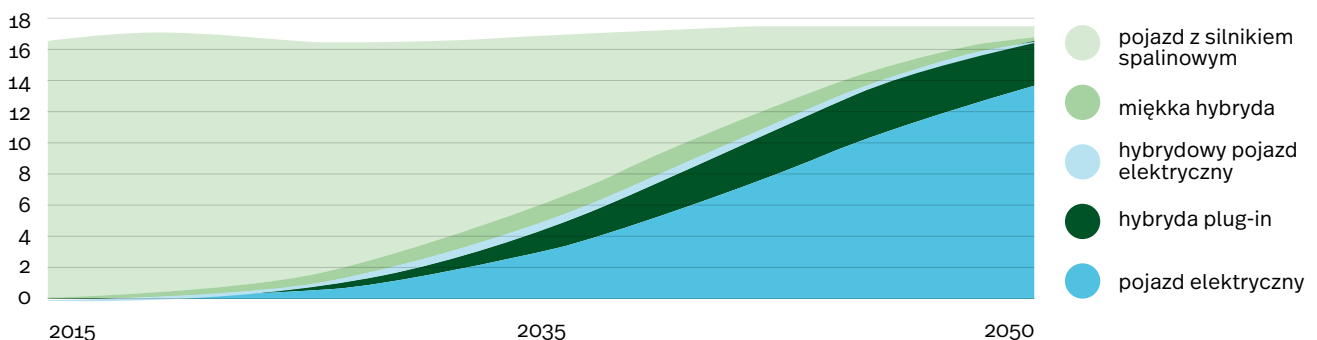
Poniższe wykresy przedstawiają:

- możliwą ewolucję polskiego parku samochodów osobowych w Polsce do 2050 roku,
- wydatki na paliwo do samochodów osobowych, jakie dziś i w przyszłości ponosić może polska gospodarka.

Jednocześnie pojazdy elektryczne są dziś mniej popularne i droższe od pojazdów spalinowych. Dlatego więc należy zbudować system wsparcia pojazdów elektrycznych w Polsce.

Polska flota samochodów samochodowych

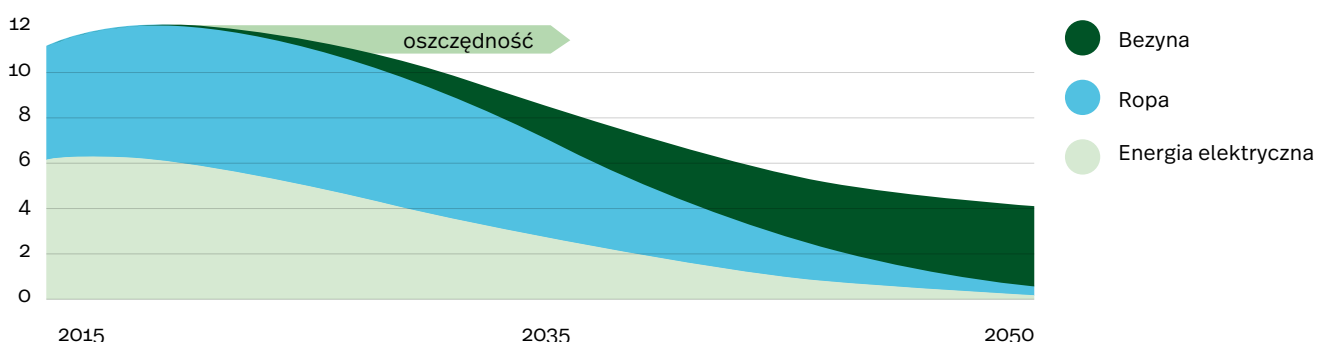
(w milionach egzemplarzy, TECH RAPID)



źródło: Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów (ACEA)

Wydatki na paliwo – auta osobowe w Polsce

(rocznie w mld euro, TECH RAPID)

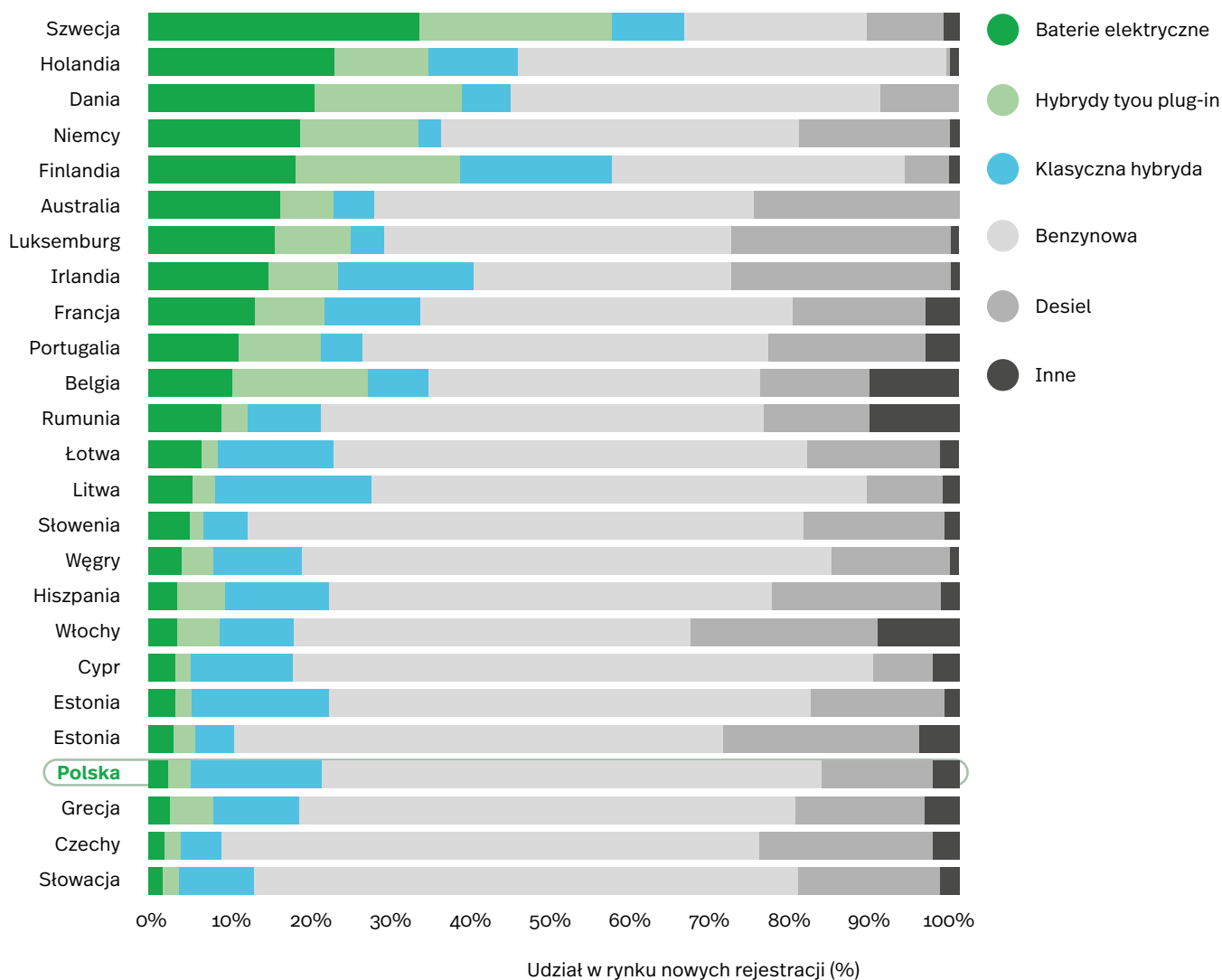


źródło: Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów (ACEA)

Elektryfikacja transportu rozwija się zbyt wolno

Polska jest na końcu unijnej stawki, zbyt wolno odrabiamy dystans do innych krajów.

Wykres pt. rejestracje nowych samochodów osobowych wg paliwa w 27 państwach członkowskich UE w 2022 roku



źródło: Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów (ACEA)

Powolny przyrost liczby aut elektrycznych na polskich drogach to skutek przede wszystkim znacznie wyższego całkowitego kosztu użytkowania takich pojazdów. Wyższa cena zakupu, niski poziom wsparcia i brak systemu zachęt podatkowych powodują, że mimo niższych kosztów eksploatacji samochody

elektryczne nadal nie są atrakcyjnym wyborem dla osób prywatnych i firm i postrzegane są jako elitarne dobro. Choć widok samochodu z zielonymi tablicami rejestracyjnymi nie jest już sensacją, to nadal pojawiają się na drogach zbyt rzadko.

Polska ma solidne podstawy do rozwoju

Europejski i polski przemysł motoryzacyjny czeka prawdziwa rewolucja w związku z zachodzącą zmianą technologiczną w zakresie napędu. **Już dzisiaj 2/3 polskich firm produkujących podzespoły może przestawić się na produkcję komponentów dla pojazdów elektrycznych.** Wyliczenia Polskiego Instytutu Ekonomicznego i FPPE pokazują, że

w przemyśle motoryzacyjnym inwestycje w produkcję i użycie baterii będą prowadzić wzrost netto wpływów do budżetu, mimo utraty części produkcji elementów i podzespołów, które nie występują w pojazdach elektrycznych (np. układy wydechowe, układy smarowania, skrzynie biegów, silniki spalinowe z osprzętem).

o 5,3 proc.

może być wyższe PKB W V4 w 2035 r., o ile w regionie będą się rozwijać inwestycje w produkcję baterii; w Polsce to 2,6 proc.

+58,5 mld EUR

tylko może wynieść bilans netto produkcji wyrobów motoryzacyjnych i baterijnych w V4 w 2035 r. po wejściu w życie zakazu rejestracji pojazdów spalinowych* na obszarze UE; w Polsce to 16,9 mld EUR

6,6 mld EUR

wyniosła wartość eksportu baterii litowo-jonowych w 2021 r. w Polsce

13,3 mld EUR

wyniesie wzrost wpływów do sektora finansów publicznych w V4 w 2035 r. w wyniku wzrostu produkcji baterii dla sektora motoryzacyjnego, z czego 7,4 mld EUR w Polsce

Polska jest liderką w europejskim eksporcie autobusów elektrycznych, mamy drugą pozycję na świecie pod względem eksportu ogniw i pakietów baterijnych dzięki fabryce LG Energy Solution pod Wrocławiem. Już w 2022 roku wartość eksportu ogniw i baterii była wyższa niż eksport pozostałych komponentów i samochodów spalinowych łącznie.

Ale ta sytuacja może się szybko zmienić, jeśli nie przyspieszymy dekarbonizacji krajowego sektora elektroenergetycznego oraz nie ułatwimy wyko-

rzystania przez przemysł energii z OZE generowanej na miejscu. Wysoki ślad węglowy energii elektrycznej w Polsce staje się poważną barierą dla nowych inwestycji gospodarczych, również w sektorze motoryzacyjnym.

Polska ma potencjał, aby stać się ważnym ogniwem łańcucha wartości dla produkcji i recyklingu baterii – to oznacza nowe miejsca pracy w perspektywicznej branży, impuls dla rozwoju innowacji i większe wpływy do budżetu.

Bariery rozwoju

Wymianę floty z samochodów spalinowych na elektryczne spowalniają:

- wysokie ceny pojazdów elektrycznych, zwłaszcza samochodów mniejszych i tańszych segmentów rynku;
- brak w polskim systemie podatkowym rozwiązań stosowanych w wielu innych państwach, które mogą poprawić ich konkurencyjność

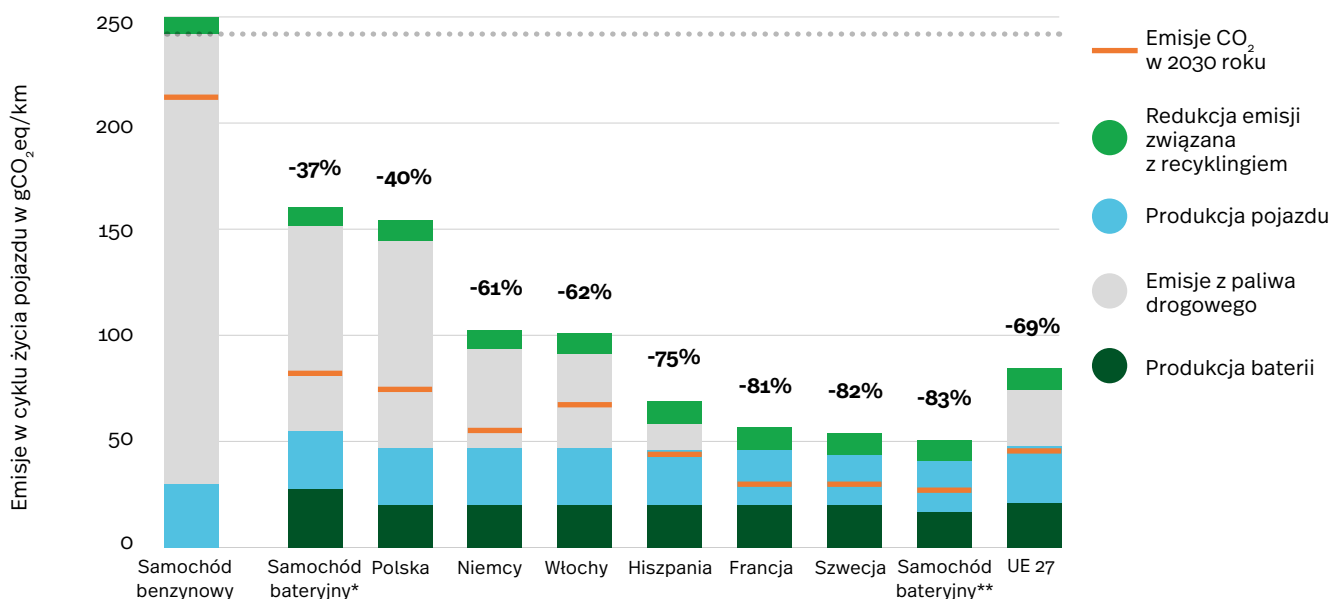
w porównaniu do pojazdów spalinowych (brak zasady zanieczyszczający płaci w przypadku opodatkowania pojazdów);

- zbyt mała dostępność publicznej infrastruktury do ładowania spowodowana, w szczególności, długim i skomplikowanym procesem budowy dedykowanych przyłączy energetycznych dla stacji ładowania.

Elektryczne pojazdy to rozwiązanie lepsze dla klimatu

Już w 2023 roku samochód elektryczny jest w Polsce mniej obciążający dla klimatu od spalinowego – nawet przy obecnym miksie energetycznym.

Samochody elektryczne są średnio trzy razy mniej emisyjne niż samochody spalinowe (benzynowe)



* scenariusz worst case emisyjności miks energetycznego)

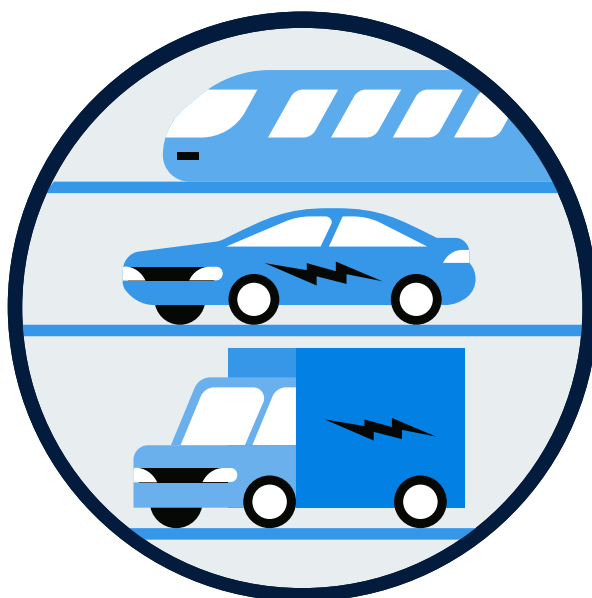
** scenariusz best case emisyjności miks energetycznego

źródło: transenv.eu/lca

Elektryfikacja transportu to jedyny realny scenariusz

Zapowiedzi największych producentów samochodów i światowy trend w motoryzacji wskazują, że elektryfikacja transportu to kierunek rozwoju sektora motoryzacyjnego. Wzrost udziału samochodów elektrycznych w nowych rejestracjach obserwujemy na całym świecie. Europa pod tym względem goni Chiny i USA. Możemy przyspieszyć ten proces w Polsce i tym samym poprawić naszą konkurencyjność – mniejszy ślad węglowy będzie też dużym atutem dla polskich przedsiębiorców.

Bez działań i mądrej polityki Polska straci miejsca pracy w przemyśle motoryzacyjnym i zostanie europejskim skansenem samochodów spalinowych – już dzisiaj rocznie trafia do Polski ponad 800 000 używanych samochodów, często starych i niesprawnych. Zatrzymanie masowego importu tanich, ale starych i często niesprawnych pojazdów jest konieczne dla przyspieszenia transformacji w kierunku pojazdów zeroemisyjnych. Zamiast starych diesli na nasz rynek wtórny powinny trafiać kilkulatnie samochody elektryczne.



Nasze postulaty



NA RZECZ ELEKTRYFIKACJI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Pelna elektryfikacja autobusów miejskich i autobusów szkolnych do 2040 r.

Nasze postulaty:

- przedłużenie programów wsparcia dla zakupu zeroemisyjnych środków transportu na kolejne lata (w tym dla autobusów szkolnych),
- od 2028 r. możliwość zakupu wyłącznie zeroemisyjnych autobusów miejskich w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców oraz autobusów szkolnych,
- od 2030 r. możliwość zakupu wyłącznie zeroemisyjnych autobusów miejskich we wszystkich gminach,
- możliwość uzyskania dofinansowania do zakupu używanego autobusu zeroemisyjnego, wymiany baterii lub konwersji autobusu spalinowego na zeroemisyjny przez gminy.

Dlaczego to ważne:

Polska już dzisiaj radzi sobie z elektryfikacją transportu publicznego dużo lepiej niż w przypadku pojazdów osobowych czy dostawczych. Istniejące programy wsparcia pomagają samorządom w zakupie zeroemisyjnych środków transportu. W pełni zelektryfikowany transport publiczny pozwoli na zmniejszenie emisji, korzystają z niego w Polsce codziennie miliony ludzi. Na emisje z transportu szczególnie narażone i podatne są dzieci – dlatego nowe, bezpieczne i elektryczne autobusy szkolne powinny być priorytetem.



DLA OBYWATELEK I OBYWATELI

Ułatwienia dla wykorzystania prywatnego samochodu elektrycznego do celów służbowych

Nasz postulat:

- ustalenie stawki za kilometr z tytułu odbywania podróży służbowej pojazdem elektrycznym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy.

Dlaczego to ważne:

Nie ma przepisów określających stawkę zwrotu za wykorzystanie prywatnego samochodu elektrycznego do podróży służbowych i jednolitej, spójnej interpretacji obecnych przepisów przez instytucje podatkowe (skarbowe). W efekcie pracodawca może mieć opory na zezwolenie pracownikowi na wyjazd służbowy samochodem elektrycznym.

Płatność kartą za ładowanie

Nasz postulat:

- każda publicznie dostępna stacja ładowania dużej mocy (DC, >50kW) dofinansowana ze środków publicznych i oddana do eksploatacji od dnia 1 stycznia 2025 roku powinna być wyposażona w terminal płatniczy.

Dlaczego to ważne:

Znoszenie barier w dostępie i obsłudze infrastruktury ładowania to jeden z kluczowych warunków rozwoju elektromobilności. Skomplikowanie obecnego systemu płatności – wymagającego instalacji dedykowanych aplikacji i/lub posiadania kart do konkretnych sieci punktów ładowania – stanowi niepotrzebną barierę. Ładowanie samochodu może odbywać się bez przygotowań i planowania. Powinno być tak jak ze stacjami benzynowymi, które nie mają specjalnych wymagań w zakresie korzystania z ich usług.



NA RZECZ BIZNESU

Przyspieszenie elektryfikacji flot firmowych

Nasze postulaty:

- wprowadzenie instrumentów podatkowych wdrażających zasadę zanieczyszczający płaci w opodatkowaniu pojazdów oraz zwiększających konkurencyjność pojazdów elektrycznych, takich jak:
 - » wprowadzenie możliwości prostego rozliczania kosztów ładowania elektrycznych pojazdów służbowych z prywatnych punktów ładowania (prywatny garaż lub prywatne miejsce postojowe),
 - » urealnienie i zróżnicowanie stawki podatku od korzyści z użytkowania samochodu służbowego w zależności od poziomu emisji CO₂, wartości pojazdu oraz poziomu dochodów korzystającego z pojazdu (system bonus-malus).

Dlaczego to ważne:

Firmy są odpowiedzialne za rejestrację ponad 70% nowych samochodów osobowych w Polsce. Elektryfikacja flot firmowych jest najbardziej pożądana z wielu przyczyn. Firmy z reguły kupują lub leasingują nowe samochody, które po kilku latach trafiają na rynek wtórny, do osób prywatnych. W ten sposób firmy mogą przyczynić się do szybszego upowszechnienia samochodów elektrycznych w Polsce, zwiększając podaż na rynku wtórnym zamiast importu pojazdów z nieznaną historią, często po poważnych kolizjach i naprawianych niezgodnie z wymogami bezpieczeństwa.



NA RZECZ PRZEMYSŁU

Inwestycje w nowe technologie i ludzi – dobrze płatne miejsca pracy

Nasze postulaty:

- zmiana programów nauczania, zwłaszcza na poziomie szkół zawodowych i średnich technicznych, pod kątem dostosowania profili i programów nauczania do zapotrzebowania rynku.

Dlaczego ważne:

Przestawienie przemysłu motoryzacyjnego na elektromobilność sprawia, że rośnie zapotrzebowanie na nowe specjalizacje w przemyśle i usługach – np. mechaników-elektryków, nowych specjalistów i specjalistki od IT etc. W Polsce już teraz rocznie powstaje ok. 7 – 10 tysięcy miejsc pracy w sektorze elektromobilności. Zapotrzebowanie na techników, monterki i mechaników z nowymi specjalizacjami rośnie. Oprócz przestawiania się tradycyjnego przemysłu motoryzacyjnego, powstają także zupełnie nowe specjalizacje – m. in. przy produkcji czy recyklingu baterii. To szansa na stworzenie w Polsce dobrze płatnych miejsc pracy w perspektywicznej branży, zwłaszcza dla osób z kierunkowym wykształceniem zawodowym i średnim technicznym.

Elektryk-mechanik i techniczka elektromobilności to zawody przyszłości, na które już dzisiaj jest ogromny popyt. Powinniśmy pomóc w ich rozwoju i zapewnić odpowiednią kadrę. Podobnie jest z badaniami i specjalizacjami na uczelniach wyższych. Powinniśmy kształcić osoby zdolne do opracowywania i wdrażania innowacji – inżynierki i programistów specjalizujących się w elektromobilności.

Na rzecz polskich firm transportowych

Nasze postulaty:

- wprowadzenie kompleksowego programu wsparcia dla elektryfikacji samochodów ciężarowych. Powinien obejmować następujące elementy:
 - » program wsparcia dla zakupu lub leasingu/wynajmu długoterminowego elektrycznych pojazdów ciężarowych, zróżnicowany pod kątem możliwości inwestycyjnych firm (mikro przedsiębiorstwa, małe i średnie firmy, duże firmy),
 - » program wsparcia budowy niepublicznych punktów ładowania (rampy załadunkowe/wyładunkowe w centrach logistycznych i miejscach wyładunku, place postojowe itp.),
 - » Wprowadzenie preferencyjnych stawek za korzystanie z płatnych dróg dla zeroemisyjnych samochodów ciężarowych i wprowadzenie dedykowanej stawki dla samochodów ciężarowych spełniających normę emisji Euro 6.

Dlaczego to ważne:

Sektor transportu ciężarowego w Unii Europejskiej przechodzi poważne zmiany związane z realizowaną polityką klimatyczną. Oznacza to transformację systemu transportu – również transportu ciężarowego – w kierunku rozwiązań zeroemisyjnych. Ma to również rosnące uzasadnienie ekonomiczne. Jest to szczególnie ważne dla polskiego sektora transportu, gdyż stanowi on ważną część naszej gospodarki. Wsparcie jego rozwoju jest potrzebne, aby mógł utrzymać konkurencyjność i obecną silną pozycję na rynkach UE. Opóźnienie elektryfikacji będzie skutkowało utratą pozycji na kluczowych rynkach i kryzysem branży.

Transport i magazynowanie stanowią jeden z ważnych sektorów polskiej gospodarki. Towarowy transport drogowy odpowiada za największą część wartości wytworzonej i największe zatrudnienie. Jednocześnie wydaje się, że stan ten powinien utrzymać się w najbliższych dekadach, pomimo konkurencji m.in. kolei w ramach transportu intermodalnego.

Polskie firmy przewozowe wyspecjalizowały się w obsłudze przewozów międzynarodowych. Obejmuje ona nie tylko handel międzynarodowy Polski, ale również przewozy kabotażowe na głównych trasach wewnątrz Unii Europejskiej. Polskie firmy realizują ponad 1/3 tonokilometrów w transporcie między Francją a Niemcami i mają wiodącą rolę na rynku kabotażu w Unii.



POSTULATY NATURY OGÓLNEJ

Wsparcie rozwoju infrastruktury

Nasze postulaty:

- opracowanie krajowego programu budowy infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych, obejmującego:
 - » kontynuację programów wsparcia budowy infrastruktury ładowania/tankowania oraz budowy/modernizacji sieci energetycznych, z preferencją dla projektów wykorzystujących energię elektryczną z odnawialnych źródeł energii,
 - » budowę hubów ładowania/tankowania wzdłuż korytarzy transportowych TEN-T, zgodnie z celami ustalonymi w Rozporządzeniu w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR),
 - » budowę infrastruktury ładowania/tankowania wzdłuż dróg krajowych oraz powiatowych,
 - » budowę/modernizację sieci przesyłowych i dystrybucyjnych w celu możliwości realizacji przyłączy energetycznych dla infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, w tym maksymalne uproszczenie i skrócenie niezbędnych procedur,
 - » powierzenie odpowiedzialności za opracowanie i wdrożenie takiego programu wybranej instytucji publicznej.

Dlaczego to ważne:

Infrastruktura dla pojazdów elektrycznych jest kluczowa dla rozwoju elektromobilności. Polska sieć publicznych stacji ładowania stopniowo się rozwija, jednak nadal są miejsca, gdzie nie ma ani jednej takiej stacji.

Realizacja uzgodnionych zadań związanych z transportem z listy kamieni milowych Krajowego Planu Odbudowy (KPO)

Nasze postulaty:

- opracowanie i wdrożenie podatku rejestracyjnego (registration tax) od pojazdów prywatnych i flotowych, którego wysokość uzależniona będzie od poziomu emisji CO₂ i/lub tlenków azotu (NO_x),
- opracowanie i wdrożenie podatku od użytkowania od pojazdów prywatnych i flotowych, którego wysokość uzależniona będzie od poziomu emisji CO₂ i/lub tlenków azotu oraz masy pojazdu,
- utworzenie i operacjonalizacja Funduszu Transformacji Transportu, zasilanego częścią wpływów z powyższych podatków, którego głównymi celami będą: wspieranie dekarbonizacji transportu publicznego, finansowanie krajowego programu budowy infrastruktury ładowania/tankowania oraz likwidacja wykluczenia transportowego na obszarach poza aglomeracyjnych.

Dlaczego ważne:

Obecny system podatkowy w Polsce nie zapewnia zachęt do zmiany pojazdów na zeroemisyjne. W rezultacie do Polski trafia corocznie niemal milion używanych pojazdów spalinowych, których średni wiek sięga obecnie już 14 lat. Ich eksploatacja jest bardzo tania, ponieważ krajowy system podatkowy nie uwzględnia zasady zanieczyszczający płaci w przypadku pojazdów samochodowych. Wprowadzenie proponowanych podatków zwiększy atrakcyjność pojazdów zeroemisyjnych, również używanych. Kontynuacja programów wsparcia dekarbonizacji transportu wymaga zapewnienia źródeł finansowania – część wpływów z nowych opłat może być znaczącym źródłem finansowania takich działań.

Wsparcie dla rowerów elektrycznych

Nasze postulaty:

- objęcie rowerów elektrycznych definicją pojazdu elektrycznego (obecnie takim pojazdem może być wyłącznie pojazd samochodowy),
- umożliwienie realizacji przez instytucje publiczne celu elektryfikacji flot również poprzez zakup rowerów elektrycznych, a nie jak obecnie wyłącznie poprzez zakup samochodów zeroemisyjnych,
- objęcie programami wsparcia nabycia pojazdów elektrycznych również rowerów elektrycznych, w tym cargo.

Dlaczego to ważne:

Polskie miasta zmagają się zarówno z problemem zanieczyszczenia powietrza z transportu drogowego, jak i nadmiernego przeciążenia dróg i ulicznych korków. Rower elektryczny (w tym rower cargo) może pomóc rozwiązać oba te problemy. Rowery generują mniejsze emisje i zanieczyszczenia i korki.

Rower elektryczny (w tym cargo) z powodzeniem może stanowić alternatywę dla samochodu, zwłaszcza w środowisku miejskim. Średnia długość codziennych podróży w Unii Europejskiej waha się między 5,6 km w Grecji, do 19 km w Niemczech. W Polsce ten wskaźnik wynosi 17 km. Taki dystans może być pokonywany rowerem ze wspomaganie elektrycznym.

