

PANEL EKONOMISTÓW

Rynek jest zawodny w kwestii klimatu

Siły rynku same z siebie nie doprowadzą do neutralności klimatycznej transportu w UE. Zakaz rejestracji aut spalinowych jest uzasadniony – uważa większość ekonomistów.

GRZEGORZ SIEMIONCZYK

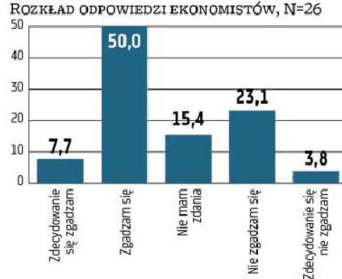
Polska jest jedynym krajem, który na posiedzeniu Rady Unii Europejskiej pod koniec marca opowiedział się przeciwko przepisom, które od 2035 r. pozwolą na rejestrowanie w UE jedynie aut zeroemisyjnych. W praktyce będzie to zakaz wprowadzania na rynek nowych aut z silnikiem spalinowym, z wyjątkiem tych, które korzystają z tzw. e-paliw. Premier Mateusz Morawiecki tłumaczył później, że to kolejny „pseudo-ekologiczny wymysł bogatych krajów i biurokratów z Brukseli”, który jest nie do zaakceptowania przez rząd PiS. Do zakazu odniósł się na kwietniowej konferencji prasowej także prezes NBP Adam Głapiński. Jak oceniał, UE przez zbyt szybkie dążenie do „zazielenienia” gospodarki skazuje się na rolę gospodarczego zaścianka.

Zalety przewidywalności

Argumentów przeciwko zakazowi rejestracji aut spalinowych w debacie publicznej pojawia się wiele – i nie tylko nad Wisłą. Jeden z nich głosi, że Bruksela forsuje zmiany, do których prędzej czy później dojdzie i bez nowych przepisów. Producenci aut, nie chcąc rozwijać równoległe kilku rodzajów napędu, będą wprowadzali do oferty coraz więcej samochodów z napędem elektrycznym, a malejąca skala produkcji samochodów z napędem spalinowym sprawi, że staną się drogie. Właśnie koniecznością ochrony takich mechanizmów rynkowych sprzeciw Polski wobec zakazu rejestracji aut spalinowych tłumaczyła minister klimatu i środowiska Anna Moskwa.

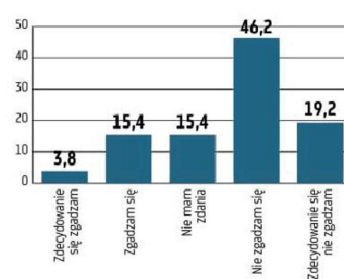
Czy rynek rzeczywiście mógłby ograniczyć emisję samochodów równie skutecznie co interwencja Brukseli? Zapytaliśmy o to uczestników panelu eksperckiego „Parkietu” i „Rzeczpospolitej”. Większość z 26 ekonomistów, którzy wzięli udział w tej sondzie, nie pokłada w mechanizmach rynkowych tak dużej wiary jak minister Moskwa. Tylko 19 proc. z nich zgodziło się z tezą, że „zakaz rejestracji emisyjnych aut od 2035 r. jest w UE

ZAKAZ REJESTRACJI W UE EMISYJNYCH AUT OSOBOWYCH OD 2035 R. SPRAWI, ŻE W MNIEJ ZAMOŻNYCH KRAJACH CZŁONKOWSKICH, TAKICH JAK POLSKA, WYDŁUŻY SIĘ CZAS UŻYTKOWANIA STARSZYCH AUT SPALINOWYCH, CO UTRUDNI DĄŻENIE DO NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ TRANSPORTU
ROZKŁAD ODPOWIEDZI EKONOMISTÓW, N=26



Źródło: PANEL EKONOMISTÓW „PARKIETU” I „RZECZPOSPOLITEJ”

ZAKAZ REJESTRACJI EMISYJNYCH AUT OD 2035 R. JEST W UE NIEPOTRZEBNY, BO NIE PRZYSPIESZY ZNAČĄCO SPADKU EMISYJNOŚCI TRANSPORTU W WYNIKU DZIAŁANIA MECHANIZMÓW RYNKOWYCH
ROZKŁAD ODPOWIEDZI EKONOMISTÓW, N=26



Źródło: PANEL EKONOMISTÓW „PARKIETU” I „RZECZPOSPOLITEJ”

niepotrzebny, bo nie przyspieszy znacząco spadku emisyjności transportu w wyniku działania mechanizmów rynkowych”. Ponad 65 proc. ankietowanych tę tezę odrzuca.

– Koncerny motoryzacyjne przechodzą na elektromobilność przede wszystkim dlatego, że spodziewają się rozwiązań administracyjnych. Gdyby ich nie było, to raczej nie spodziewalibyśmy się działań innowacyjnych w dziedzinie elektromobilności, zwłaszcza biorąc pod uwagę opór konsumentów – ocenia dr hab. Jan Hagemer, profesor Uniwersytetu Warszawskiego, wiceprezes think tanku CASE. – Zakaz daje większą przewidywalność producentom aut, tym samym motywując ich do nakładów inwestycyjnych w technologie i moce wytwórcze – przyznaje dr Maciej Grodzicki z Uniwersytetu Jagiellońskiego, członek Polskiej Sieci Ekonomii.

Polskie auta na węgiel

W krajach Europy Środkowo-Wschodniej silne są obawy, że większości mieszkańców nie będzie stać na auta elektryczne, a rynek zalegają używane auta spalinowe z zachodniej Europy. W ten sposób region stanie się

motoryzacyjnym skansenem, a emisyjność całej floty aut wcale nie spadnie. Te obawy, według ankietowanych przez nas ekonomistów, nie są bezzasadne. Niemal 58 proc. z nich zgodziło się z tezą, że „zakaz rejestracji w UE emisyjnych aut osobowych od 2035 r. sprawi, że w mniej zamożnych krajach członkowskich, takich jak Polska, wydłuży się czas użytkowania starszych aut spalinowych, co utrudni dążenie do neutralności klimatycznej transportu”.

Nie jest to jednak sam w sobie argument na rzecz rezygnacji z zakazu, tylko na rzecz jego uzupełnienia. – Zakazowi rejestracji emisyjnych aut osobowych powinno towarzyszyć określenie bardziej ambitnych norm emisji (dla aut już użytkowanych – red.) oraz ich konsekwentne egzekwowanie – podkreśla prof. Marian Gorynia z Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, prezes Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego.

W Polsce i części innych krajów UE kontrowersje wokół propagowania elektromobilności wynikają też z tego, że w produkcji prądu duży udział ma wciąż węgiel. W Polsce w ub.r. aż 70 proc. energii pochodziło z tego źródła. Jak zauważył na wspomnianej konferencji pre-

zes NBP, auta zasilane energią z węgla trudno uznać za zeroemisyjne. Czy termin wprowadzenia zakazu rejestracji aut emisyjnych w poszczególnych krajach UE powinien być zróżnicowany i uzależniony od ich miksu energetycznego?

Na takie pytanie pozytywnie odpowiedziało 46 proc. ankietowanych przez nas ekonomistów. Przeważające zdanie było niepełne 39 proc. – Ten termin powinien być uzależniony nie tylko od miksu energetycznego, ale także stanu infrastruktury przesyłowej i możliwości uzyskania dodatkowej mocy. Samochody nie stanowią bowiem jedynego dodatkowego obciążenia, jakiego należy się spodziewać – tłumaczy dr hab. Marek Kośny, profesor Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.

Dr Maciej Grodzicki zauważa jednak, że „kraje z dużymi udziałami węgla i gazu w miksie energetycznym powinny być dodatkowo motywowane oraz wspierane finansowo w szybkiej dekarbonizacji”. – Polski rząd, zamiast wetować rozporządzenie, powinien zakończyć bezsensowny spór z Komisją Europejską, odblokować KPO i drastycznie przyspieszyć dekarbonizację – przekonuje. ☺