

PANEL EKONOMISTÓW

Rynek sam nie zadba o czyste powietrze

Zakaz rejestracji aut spalinowych jest uzasadniony – uważa większość ekonomistów. Daje większą przewidywalność producentom aut i motywuje do nakładów inwestycyjnych w technologie.

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.

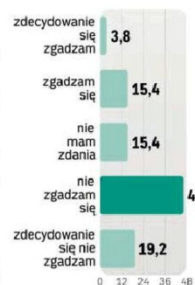
Premier Mateusz Morawiecki tłumaczył później, że to kolejny „pseudoeologiczny wymysł bogatych krajów i biurokratów z Brukseli”, który jest nie do zaakceptowania przez rząd PiS. Do zakazu odniósł się na kwietniowej konferencji prasowej także prezes NBP Adam Glapiński. Jak ocenił, UE przez zbyt szybkie dążenie do „zazielenienia” gospodarki skazuje się na rolę gospodarczego zaścianka.

Rola przewidywalności

Argumentów przeciwko zakazowi rejestracji aut spalinowych w debacie publicznej pojawia się wiele, nie tylko nad Wisłą. Jeden z nich głosi, że Bruksela forsuje zmiany, do których prędzej czy później dojdzie i bez nowych przepisów. Producentom aut, nie chcąc rozwijać równoległe kilku rodzajów napędów, 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 rzeczywiście rynek mógłby ograniczyć emisję samochodów równie skutecznie jak interwencja Brukseli? Zapytaliśmy o to uczestników panelu eksperckiego „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 niepotrzebny, bo nie przyspieszy znacząco spadku emisyjności transportu w wyniku działania mechanizmów rynkowych

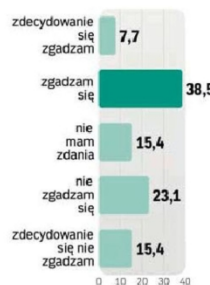


Źródło: panel ekonomistów „Parkiet” i „Rzeczpospolitej”, rozkład odpowiedzi ekonomistów, N=26. Info: K

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



Termin wprowadzenia zakazu rejestracji aut emisyjnych w poszczególnych krajach UE powinien być zróżnicowany i uzależniony od ich miksu energetycznego



O PANELU

Wszystkie odcienie ekonomii

Wbrew pozorom w ekonomii niewiele pytań ma jednoznaczne odpowiedzi. Celem panelu ekonomistów „Rzeczpospolitej”, który zainaugurowaliśmy w lipcu 2020 r., jest pokazanie pełnego spektrum opinii na tematy ważne dla rozwoju polskiej gospodarki.

Do udziału w tym przedsięwzięciu zaprosiliśmy ponad 60 wybitnych polskich ekonomistów z różnych pokoleń i ośrodków akademickich (także zagranicznych) oraz o różnorodnych zainteresowaniach naukowych. Tę grupę ekspertów mniej więcej raz na miesiąc prosimy o opinie i komentarze dotyczące aktualnych zagadnień z zakresu szeroko rozumianej polityki gospodarczej. Takie badania opinii cenionych ekonomistów pozwalają na recenzowanie bez uprzedzeń wszelkich pomysłów, które pojawiają się w debacie publicznej, i wysuwanie nowych. Stanowią też swego rodzaju forum wymiany idei. Szczegółowe wyniki wszystkich dotychczasowych sond i opinie ich uczestników znaleźć można na stronie klubekspertow.rp.pl ■

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.

Prof. Wojciech Czakon, wykładowca Uniwersytetu Jagiellońskiego, dodaje, że unijne regulacje – tak jak w przypadku ochrony danych osobowych (RODO) – wyznaczają często globalne standardy. Z tej perspektywy patrząc, jednakowe normy emisji dla wszystkich państw UE są korzystne. /e/

masz pytanie, wyślij e-mail do autora

g.siemionczyk@rp.pl

„zakaz rejestracji emisyjnych aut od 2035 r. jest w UE 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 Hagemejer, 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.

Motoryzacyjny skansen

Polska była jedynym krajem, który głosował przeciwko zakazowi rejestracji aut spalinowych, ale przedstawiciele Bułgarii, Rumunii i Włoch

wstrzymali się od głosu. To sugeruje, że społeczeństwa biedniejszych państw UE są bardziej sceptyczne wobec śrubowania norm emisji spalin. To nie przypadek. Szczególnie w Europie Środkowo-Wschodniej silne są obawy, że większość mieszkańców nie będzie stać na auta elektryczne, więc rynek zalegałyby 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. Ma-

rian Gorynia z Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, prezes Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego.

W Polsce i części innych krajów UE kontrowersje wokół propagowania elektromobilności wynikają również 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 prezes NBP, auta zasilane energią ze spalania 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? Z taką tezą zgodziło się 46 proc. ankietowanych przez nas ekonomistów. Przeciwnego zdania było niespełna 39 proc.

– Ten termin powinien być uzależniony nie tylko od miksu energetycznego, ale i stanu infrastruktury przesyłowej i możliwości uzyskania dodatkowej mocy. Samochody nie stanowią bowiem jednego 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