

MUSIAŁEK: POLSKI SAMOCHÓD ELEKTRYCZNY TO NIEUZASADNIONY POMYSŁ

W rozmowie z red. Jakubem Wiechem Paweł Musiałek, ekspert Klubu Jagiellońskiego, opowiedział o wnioskach płynących z raportu "Z prądem czy pod prąd? Perspektywy rozwoju elektromobilności w Polsce", którego jest współautorem. Według niego, rząd w Warszawie postawił sobie bardzo ambitne cele w zakresie wdrażania technologii samochodów elektrycznych. Nie wszystkie z nich da się zrealizować w obecnym przejściowym okresie zaawansowania elektromobilności.

Jakub Wiech: Jak polski rząd podchodzi do rozwoju elektromobilności? Jakim narzędziem jest ta technologia?

Paweł Musiałek: Rząd postawił sobie cztery cele w zakresie elektromobilności, które zawarte są w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Trzy z nich oceniamy pozytywnie. Zgadza się, że wprowadzenie elektromobilności na szeroką skalę spowoduje poprawę jakości powietrza, choć wciąż powinniśmy pamiętać, że problem ten wynika przede wszystkim z niskiej emisji, a nie z transportu. Po drugie, elektromobilność poprawi nasz bilans handlowy, ponieważ będziemy importować mniej ropy i korzystać z energii elektrycznej wytwarzanej w Polsce. Trzecia kwestia to poprawa bilansu polskich firm energetycznych, które zmagają się z tzw. doliną nocną, czyli spadkiem zapotrzebowania na energię elektryczną w nocy.

Jest też jednak czwarty cel, co do którego mamy pewne wątpliwości – chodzi mianowicie o pobudzenie przemysłu. Uważamy, że owszem, w sektorze autobusów ten bodziec rozwojowy w postaci narzędzi, które państwo stosuje może być atrakcyjny i dać producentom nową dźwignię wzrostu. Inaczej jest w segmencie samochodów osobowych. Uważamy, że sektor automotive w Polsce jest dość duży, ale składa się głównie z podwykonawców dużych koncernów. Dlatego jesteśmy sceptyczni w stosunku do pomysłu na polski samochód elektryczny, widzimy tu więcej ryzyk niż korzyści. Oczywiście to nie jest projekt skazany na porażkę, ale uważamy, że ryzyko jest tak duże, że całe przedsięwzięcie jest nieuzasadnione. Dlatego naszym zdaniem ten ostatni cel jest kontrowersyjny. Spróbujmy najpierw w sektorze autobusów, a jak wyjdzie będziemy myśleć co dalej.

No, właśnie, patrząc na działania rządu można odnieść wrażenie, że elektromobilność odnosi się przede wszystkim do samochodów osobowych. Ale czy Polacy są na to gotowi? Czy mają na to środki?

Teza zawarta w naszym raporcie jest odmienna od tych prezentowanych przez inne dokumenty dotyczące tego tematu. Kluczową barierą w popularyzacji samochodów elektrycznych jest dla nas cena. Elektryki są mniej więcej dwa razy droższe niż te z silnikami spalinowymi. Do tego dochodzi ograniczona funkcjonalność ze względu na niewielką liczbę stacji ładowania. Te problemy dotyczą rynku elektromobilności nie tylko w Polsce, ale też w całej Europie. Niemcy nie zrealizowały swoich planów dotyczących samochodów elektrycznych, ponieważ tamtejszy konsument patrzył jednak w pierwszej kolejności na cenę. Naszym zdaniem okres, w którym samochody elektryczne nie będą

mogły konkurować z samochodami spalinowymi rozciągnie się jeszcze na co najmniej dekadę. I w tym czasie nie da się spopularyzować tych pojazdów na polskich drogach bez dopłat. Tu pojawia się pytanie: co rząd powinien zrobić w tym przejściowym okresie? Naszym zdaniem rząd popełnia błąd sztucznie stymulując popyt na te samochody m.in. wprowadzając prawo, które wymusza na samorządach zakupy samochodów elektrycznych. Uważamy, że to wyrzucanie pieniędzy w błoto. Za te pieniądze można kupić samochody tańsze auta niskoemisyjne, gdzie koszt ekologiczny jest dużo tańszy niż w przypadku elektryka. Według nas, rząd od razu chce się przesiąść z Poloneza do Mercedesa. To błąd, ponieważ jest wiele pośrednich rozwiązań, które dają lepszy bilans zysków i kosztów.

Czy nie sądzą Państwo, że projekt, którym zajmuje się ElectroMobility Poland jest niedokapitalizowany? Spółka dysponuje względnie małymi środkami...

Owszem, ale pytanie brzmi czy ElectroMobility Poland powinna posiadać więcej pieniędzy. Uważamy, że rząd przyjął sobie zbyt ambitne założenie, uznając, że ta spółka jest w stanie wytworzyć jakąkolwiek wartość dodaną. Polityka innowacyjna jest jedną z najtrudniejszych polityk, gdzie w skali świata mamy więcej porażek niż sukcesów, a nad Wisłą dopiero się jej uczymy. Volkswagen wydaje na innowacje więcej, niż wydaje się na nie w całej Polsce. Naszym zdaniem powinniśmy podchodzić do niej bardzo ostrożnie, a przy elektromobilności możemy wdrażać ją w łatwiejszym sektorze autobusów, ponieważ tam mamy realne szanse.

Zwracają też państwo uwagę, że elektromobilność nie jest najlepszym remedium na problemy miast. Jaki jest zatem najlepszy sposób na wkomponowanie samochodów elektrycznych w tkankę miejską?

Mówiłem o celach, które rząd postawił elektromobilności. W tym myśleniu jest jednak duża luka – plany te nie zawierają dobrego wkomponowania samochodów elektrycznych w politykę transportową. Dawanie elektrykom przywilej poruszania się po buspasach uważamy za błąd. Chcąc zachęcić kierowców do przesiadania się w komunikację miejską – a to powinien być nasz cel w miastach, które nie są dostosowane do tak dużej ilości samochodów, jaką mamy dziś – należy stworzyć system zachęt do tego. Te udostępniane elektrykom buspasy sprawią, że przewaga komunikacji miejskiej będzie się zmniejszać. Z tego samego powodu nie powinniśmy też dawać samochodom elektrycznym darmowych miejsc parkingowych. Są inne narzędzia obniżania emisyjności w miastach, jak strefy czystego powietrza.

Więc jakie zachęty i kary powinien stosować rząd, by pokierować program elektromobilności na właściwe tory?

W segmencie indywidualnego transportu drogowego rząd powinien wprowadzać rozwiązania promujące samochody niskoemisyjne, czyli spełniające wysokie standardy ekologiczne, ale nie spieszymy się z zeroemisyjnością, ponieważ ona dziś jest bardzo droga. Proponujemy m.in. zmianę systemu obliczania akcyzy poprzez uniezależnienie od wielkości silnika, a skupiające się na wielkości emisji. Potrzebna jest też zmiana przepisów strefy czystego powietrza. Powinny być nieco bardziej liberalne tak aby mogły po nich jeździć niskoemisyjne diesle czy hybrydy. Naszym zdaniem dobrym pomysłem jest opłata paliwowa, bo sprawiedliwie obciąża kierowców. W segmencie autobusów stawiamy od razu na zeroemisyjność. Rolą państwa powinno być animowanie rynku i zbieranie zamówienia publicznego od samorządu tak aby wytworzyć popyt u polskich producentów na autobusy elektryczne. Różnica w podejściu do samochodów i autobusów wynika z innej specyfiki, jak i kosztów eksploatacji, innego odbiorcy, a także innej pozycji polskich firm w tym segmencie.

Dziękuję za rozmowę.