

Dotowanie "elektryków"

Samochody elektryczne są powszechnie uważane za rozwiązanie ekologiczne. Przekonanie to oparte jest na braku rury wydechowej, z której emitowane byłyby zanieczyszczenia. Jednak faktyczny wpływ "elektryków" na środowisko zależy od pochodzenia prądu służącego do ich ładowania. Zależy również od tego, jaką pracę przewozową zastępuje samochód elektryczny. Skoro przyczynia się do wzrostu pracy przewozowej, to jego pozytywny wpływ na środowisko jest wątpliwy. Tym niemniej "elektryki" są chętnie dotowane, co stawia pod znakiem zapytania racjonalność polityki, która to sankcjonuje.

Subsidies for electric cars

Electric vehicles are considered environmentally friendly. This conviction stems from the fact that they lack an exhaust pipe. However, their real environmental friendliness depends on where the electricity comes from. It also depends on whether they lead to a decline in emissions from the transport sector. The fact that this emission actually increases makes the environmental impact of electric vehicles ambiguous. Nevertheless they attract generous subsidies worldwide, making the rationality of budgetary spending questionable.

Samochody o napędzie elektrycznym mają dobrą prasę. Wprawdzie rzadko stawiane jest pytanie o to, skąd pochodzi prąd do ich ładowania, ale przecież są niewątpliwie czystsze. Specjaliści spierają się o technologię. Możliwe jest ładowanie w trakcie postoju prądem, który akurat został wyprodukowany. Możliwa jest podobno również – przez niespełną minutę – wymiana akumulatora. W tym drugim przypadku akumulator byłby tylko wypożyczony kierowcy do czasu następnej wymiany, kiedy – po rozładowaniu – wracałby do swego właściciela. Gdyby sieć należąca do tego samego właściciela była dostatecznie gęsta geograficznie, to kierowcy nie baliby się takiego rozwiązania, tak jak w tej chwili nie boją się jechać do kolejnej stacji benzynowej bez asekuracji w postaci własnego kanistra.

Zaletą drugiego rozwiązania byłoby ładowanie akumulatorów w okresie pozaszczytowym prądem pochodzącym z tanich albo "zielonych" elektrowni. Jednak jego wadą byłaby konieczność funkcjonowania dość skomplikowanego systemu ubezpieczeń w sytuacji, gdy w samochodzie ma się nie własny, ale wypożyczony akumulator. Prawdopodobnie z tego względu przewagę uzyskała technologia ładowania własnego akumulatora na oczekaniu. I tylko czas owego oczekiwania bywa ustawicznie skracany (obecnie wynosi kilkadziesiąt minut), a pojemność akumulatora – zwiększana (obecnie pozwala na przejechanie około 300 km).

Wygląda na to, że samochody elektryczne oparte na pierwszej technologii czeka kilkadziesiąt lat rozwoju. Cieszą się one sympatią, ponieważ tradycyjne samochody mają złą opinię. Hałasują, zanieczyszczają powietrze, wymuszają fragmentację przestrzeni, a do tego emitują dwutlenek węgla. Nawet w nowoczesnych modelach emisja wynosi około 120 g/km, czyli 2 tony rocznie, jeśli samochód przejeżdża kilkanaście tysięcy kilometrów. Samochody

elektryczne są ciche i nie emitują żadnych gazów. Mają też różne inne zalety, które sprawiają, że słynna firma konsultingowa – Mc Kinsey – szacuje, iż zastąpienie nimi tradycyjnych samochodów pozwoliłoby na świecie na ograniczenie rocznej emisji dwutlenku węgla o kilkadziesiąt milionów ton i jeszcze pozwoliłoby na zaoszczędzenie od 60 do 90 dolarów na każdej niewyemitowanej tonie. Innymi słowy, ochrona klimatu tym sposobem nie tylko nie by nie kosztowała, ale nawet dawałaby zarabiać.

Jest to piękna wizja, ale – niestety – nieprawdziwa. Po pierwsze, badania amerykańskie (czyli przeprowadzone w kraju, w którym jeździ najwięcej samochodów elektrycznych) pokazują, że "elektryki" są nabywane przez najzamożniejszych użytkowników dróg (przez obywateli lub przez korporacje). Stanowią przy tym zazwyczaj nie jedyny, ale drugi, trzeci, albo czwarty użytkowany samochód. Po drugie – a jest to znany w ekonomii od ponad półtora wieku "efekt zwrotny" (*Aura* 5/2010) – zachęty do korzystania z samochodu elektrycznego tak skutecznie zwiększają atrakcyjność motoryzacji, że w sumie emisja z transportu rośnie. Jest to paradoks (*Aura* 7/2019), bo wydawałoby się, że przyrost "elektryków" powinien skutkować ograniczeniem emisji, a nie jej wzrostem.

W wielu krajach zakupy "elektryków" były subwencjonowane przez budżet państwa (albo budżety jednostek niższego szczebla). Subwencje wynosiły (albo nadal wynoszą) po kilka tysięcy euro. Również w Polsce zapowiadano wdrożenie stosownych regulacji. Miał to finansować budżetowy Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, płacąc 30% ceny, ale nie więcej niż 37500 zł (a więc w stosunku do cen nie przekraczających 125000 zł). W początku 2020 r. ogłoszono jednak, że dopłaty będą niższe. W tej sytuacji Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA) wystąpiło z propozycją możliwości całkowitego odliczenia VAT w miejsce obowiązującego aktualnie limitu odliczenia tylko połowy VAT. Dla samochodu kosztującego 125000 zł oznacza to zwiększenie odpisu z kwoty 14375 zł do 28750 zł. Stosowane jest trochę inne nazewnictwo, ale *de facto* to jest dotacja. Zwolnienie z VAT oznacza przecież nie innego, jak zwrot potencjalnego przychodu podatkowego i konieczność podreperowania budżetu z innych źródeł.

Ulgi podatkowe mają znakomitą prasę, zresztą nie tylko w Polsce. Przysłuchując się wypowiedziom dziennikarzy, polityków, czy naukowców często można usłyszeć postulat wspomnienia czegoś właśnie za pomocą ulgi podatkowej. Są one powszechnie praktykowane, pomimo niechętnego stanowiska ekonomistów.

Mają bowiem zalety. Są proste w stosowaniu i nie wymagają ustanowienia żadnej dodatkowej biurokracji. Wystarczy ta, która i tak musi istnieć w służbach podatkowych. Do naliczenia ulgi potrzebne jest tylko wymierzenie podatku. To bardzo wygodne. Ekonomiści zarzucają jednak, że ulgi są w rażący sposób sprzeczne z efektywnością kosztową (*Aura* 8/2008 i 6-9/2017). Wysokość ulgi nie zależy bowiem bezpośrednio od efektu dla środowiska, tylko od kosztu rozwiązania. Jeśli dwa różne rozwiązania kosztują tyle samo, to – mimo, że ich efekty mogą być różne – otrzymają tyle samo. Albo jeśli dwa rozwiązania dają taki sam efekt, ale mają różny koszt, to droższe otrzyma więcej. Tymczasem efektywność kosztowa wymaga, aby dotacja była proporcjonalna do efektu, nie do kosztu.

Dotowanie "elektryków" jest często postulowane – nawet przez organizacje, które nie muszą być bezpośrednio zainteresowane spodziewanym strumieniem pieniędzy (w przypadku PSPA zainteresowanie wynika jednak z faktu, że – wbrew nazwie – stowarzyszenie gromadzi przede

wszystkim firmy motoryzacyjne). Wykorzystanie niestandardowych źródeł energii nie zależy od liczby samochodów z napędem elektrycznym; one przecież mogą być ładowane prądem pochodzącym z jakiegokolwiek elektrowni. Badania empiryczne pokazują także, iż pojawienie się "elektryka" nie zmniejsza presji na środowisko. Zmniejszyłoby, gdyby ów "elektryk" pojawił się zamiast samochodu tradycyjnego. Ale on bywa kupowany przez zamożniejszych użytkowników, zazwyczaj takich, którzy mają też inny samochód. Alternatywą często jest nie tyle rezygnacja z jazdy samochodem tradycyjnym (zwłaszcza w mieście), co raczej rezygnacja z jazdy komunikacją publiczną (bo "elektryki" mogą korzystać w mieście z różnych przywilejów), czyli zwiększenie presji na środowisko.

Dotowanie "elektryków" nie stanowi dobrej metody walki ze zmianami klimatu, czy z zanieczyszczeniem powietrza. Stanowi raczej instrument redystrybucji dochodów tak, aby podatnicy zamożniejsi byli nieco mniej obciążeni. Efekt dla środowiska jest wątpliwy (a co najmniej drugorzędny), choć entuzjaści tego rozwiązania lubią posługiwać się argumentacją ekologiczną.