

Nowe auta bez dopłat funduszu

Rozmowa z Małgorzatą Skuchą, prezesem Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW)

Marcin
Bołtryk



m.bołtryk@pb.pl ☎ 22-333-99-20

„Puls Biznesu”: Kiedy NFOŚiGW dofinansuje zakup nowych, bardziej ekologicznych pojazdów?

Małgorzata Skucha: Już to robi. W programie Gazela z pieniędzy z handlu emisjami CO₂ około 130 mln zł przeznaczyliśmy na współfinansowanie zakupu ekologicznych hybrydowych autobusów. Wkrótce będą jeździły w Gdyni, Częstochowie i Warszawie.

A dofinansowanie zakupu nowych aut osobowych przez firmy lub osoby prywatne jak to zrobili np. Niemcy?

Najgorętsze dyskusje na ten temat rozgrywały w 2008 i 2009 r., gdy w Europie pojawił się kryzys. Analizowano m.in. przykład niemiecki, polegający na dopłacie do zakupu nowego auta pod warunkiem oddania do demontażu starego. Analizowaliśmy wtedy szczegółowo różne rozwiązania. Brano pod uwagę, że NFOŚiGW, który otrzymuje pieniądze m.in. z ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, mógłby się podjąć takiego działania.

Dlaczego nie wyszło?

Pojawiły się obawy, że taki program będzie de facto wsparciem zagranicznych koncernów motoryzacyjnych. Że Fundusz za pieniądze publiczne, pochodzące z opłat i kar od korzystających ze środowiska podmiotów gospodarczych działających w Polsce, będzie wspierał firmy, które u nas nie produkują. Nie było też przekonania, że z punktu widzenia Funduszu efekt ekologiczny (poprawa jakości powietrza, zmniejszenie ilości odpadów itd.) zostanie skutecznie osiągnięty przez wspieranie sprzedaży nowych samochodów.

Przecież auto u nas ma średnio grubo ponad 10 lat. Dla poprawy jakości powietrza wystarczyłoby przesadzić Polaków do nowych aut, nawet nie niśkoemisyjnych.

To prawda. Ale w ujęciu globalnym produkcja samochodu też wiąże się z emisją szkodliwych substancji. Czasami bardziej – ze środowiskowego punktu widzenia – opłaca się utrzymać pojazd w ruchu kilka lat dłużej, niż produkować nowy. W Polsce wyeksploatowany pojazd często nie trafia do stacji demontażu tylko do kolejnego

użytkownika. Wszystko to wywołało wątpliwości co do ekologicznego efektu wsparcia zakupu nowych aut przez Fundusz.

A może motoryzacja po prostu nie jest dla was priorytetem?

W Polsce to gospodarstwa domowe zużywają ponad 30 proc. energii, więc potencjał efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych jest dla nas ważniejszy w tej dziedzinie. Na przykład dofinansowujemy zakup kolektorów słonecznych – za 450 mln zł ponad 61 tys. gospodarstw domowych wyposażono w takie instalacje. Choć transport jest ważny w strukturze zużycia energii i emisji zanieczyszczeń (około 20 proc.). Według raportu McKinsey&Company „Ocena potencjału emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2030” – budynki i transport to 85 proc. potencjału redukcji emisji metodami związanymi z efektywnością energetyczną. Szkoda byłoby ten potencjał marnować.

NFOŚiGW także przekazuje pieniądze z funduszy unijnych, norweskich itp. Nie można by ich wykorzystać?

Owszem, szeroko rozumiany transport ekologiczny będzie finansowany z funduszy unijnych. Często już tak jest w ramach pieniędzy unijnych na lata 2007-13. W regionalnych programach operacyjnych negocjowanych z Komisją Europejską (KE) województwo może przeznaczać pieniądze, w uzgodnieniu z KE, na ważny dla regionu i Polski cel. Może niektórzy marszałkowie uznają dofinansowanie zakupu aut za dobry pomysł.

Ale pewnie będą to autobusy. Nie możemy pozyskać

pieniędzy na taki krajowy program dla aut osobowych?

My patrzymy na takie zachęty przez pryzmat efektu ekologicznego. Nie wyklucza to uzyskania finansowania z przeznaczeniem na transport ekologiczny, ale może to być np. wsparcie budowy punktów doładowań aut elektrycznych lub działań edukacyjnych albo poprawa zarządzania ruchem.

No to będzie wsparcie dla motoryzacji z udziałem NFOŚiGW?

Nie wykluczamy udziału w jakiejś formie takiego wsparcia. Ale musi to być przede wszystkim akceptowalne finansowo dla odbiorcy końcowego i z atrakcyjnym efektem ekologicznym.

To kiedy i ile?

Trzeba poczekać na zatwierdzenie przez KE regionalnych programów operacyjnych i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-20. W pierwszym kwartale 2015 r. w ramach Forum „Ekologia Edukacja Ekoinnowacje” planujemy też konsultacje dotyczące transportu ekologicznego, wymianę doświadczeń i określenie potrzeb. Potem będzie można rozmawiać o ewentualnym wpisaniu do oferty NFOŚiGW takiego programu. Może się ona pojawić najwcześniej w połowie 2015 r. Suma zależałaby głównie od naszych możliwości finansowych i analizy potrzeb. Np. w ramach programu priorytetowego Prosument chcemy doposażyć gospodarstwa domowe w mikroinstalacje do produkcji energii w sumie za 800 mln zł, a na program likwidacji niskiej emisji KAWKA we współpracy z Wojewódzkimi Funduszami, w ramach którego także finansujemy transport ekologiczny, przeznaczyliśmy 400 mln zł.



► **WARUNKI:** Program wsparcia zakupu nowych aut osobowych musiałby być akceptowalny finansowo dla odbiorcy końcowego i z atrakcyjnym efektem ekologicznym – mówi Małgorzata Skucha, prezes NFOŚiGW.

[FOT. ARC]