

Jak skutecznie zdekarbonizować polską gospodarkę, nie tracąc konkurencyjności?



KRZYSZTOF BOLESTA
Wiceminister Klimatu i Środowiska

Pomimo szoków ostatnich lat, dekarbonizacja pozostaje priorytetem polityki Unii Europejskiej. W praktyce oznacza to, że będą musiały się jej poddać praktycznie wszystkie obszary gospodarki. Czy jesteśmy na to gotowi? W których sektorach czekają nas największe zmiany? Czy istnieje możliwość, by przejść przez ten proces bez uszczerbku na konkurencyjności oraz przy szerokim poparciu społecznym?

*Rozmowę prowadzi Marcin Wandałowski
– redaktor publikacji Kongresu Obywatelskiego.*

Sama dekarbonizacja pozostanie jednak kluczowym celem.

Czy Unia Europejska – pomimo szoków ostatnich lat, które przeniosły akcenty podejmowanych działań w stronę bezpieczeństwa – nadal będzie dążyć do dekarbonizacji?

Tak, zdecydowanie, mając równolegle na uwadze rangę bezpieczeństwa energetycznego czy bezpieczeństwa w ogóle.

Z wyzwaniami transformacji będzie zatem, prędzej czy później, musiała się zmierzyć również Polska...

Tak, choć nasz punkt wyjściowy, z uwagi na system energetyczny oparty na węglu, nie był korzystny, to działania dekarbonizacyjne w polskiej gospodarce widać doskonale już dzisiaj. Redukcje emisji notujemy we wszystkich sektorach gospodarki, z wyjątkiem rolnictwa i transportu. Najszybciej spadają emisje w energetyce, bo tu technologie pozwalające redukować emisje są już dostępne na komercyjnych zasadach – inwestycje w nie postępują, przez co zmiany widać gołym okiem. Tym, co będzie trudniejsze i droższe, jest dekarbonizacja

W obszarze energetyki technologie pozwalające redukować emisje są już dostępne – inwestycje w nie postępują, przez co zmiany widać gołym okiem. Tym, co będzie trudniejsze i droższe, jest dekarbonizacja przemysłu.

przemysłu. Wspomniane rolnictwo i transport to zupełnie inny poziom trudności i tu będzie niezwykle trudno.

W jakich przestrzeniach będziemy mieli do czynienia z największymi wysiłkami dekarbonizacyjnymi?

Zdecydowanie największy wysiłek technologiczny, ale również behawioralny, będzie dotyczył transportu. W chwili obecnej emisje z tego sektora – zarówno w Polsce, jak i w całej Europie – tak jak już wspomniałem – wciąż rosną. Wyjątkiem był ostatni rok, kiedy nieco spadły, ale zobaczymy czy to anomalia, czy początek trendu. Generalnie jest to sektor bardzo „uparty”, jeśli chodzi o ograniczanie emisyjności.

I to w dobie elektryfikacji transportu?

Owszem – dlatego że w sektorze tym odnotowujemy wzmożoną aktywność. Na ulicach widzimy co prawda coraz więcej pojazdów elektrycznych, lecz *suma summarum* jeździmy coraz więcej, przy czym ten drugi proces „wyprzedza” elektryfikację. Stąd też problem rosnących emisji z transportu.

Jakie jeszcze sektory polskiej gospodarki mogą okazać się dość odporne na działania dekarbonizacyjne?

Na myśl przychodzą tu niektóre gałęzie przemysłu ciężkiego, jednakże ich wspólnym mianownikiem jest mniejsza ilość elementu behawioralnego. Oznacza to, że jeśli pojawią się odpowiednio efektywne technologie w przystępnych cenach, to zostaną zastosowane. Nikt nie zwróci uwagi na to, że stal czy cement będą produkowane w inny sposób. Natomiast w transporcie czy w obszarze ogrzewania budynków ludzie

muszą jeszcze chcieć „prześiąć się” z obecnej technologii na bezemisyjną, co w wielu przypadkach będzie stanowiło problem. Samochód spalinowy to strefa komfortu, z której trudno wyjść i pojechać „elektrykiem”.

W kontekście dekarbonizacji zdecydowanie największy wysiłek technologiczny, ale również behawioralny, będzie dotyczył transportu.

Czy z dekarbonizacją zderzymy się brutalnie, czy też będzie to dość łagodny, stopniowo zachodzący proces? Jakie reakcje społeczne może wywołać?

By osiągnąć w UE neutralność klimatyczną do 2050 r., zmiany będą musiały dotyczyć praktycznie wszystkich sektorów gospodarki. Opanowanie przemysłowych technologii pochłaniania CO₂ może nam pozwolić na odpuśczenie redukcji w tych najbardziej trudnych sektorach, bo pochłanianie wytworzy swoisty kredyt emisyjny. Jednak nie będzie to kredyt znaczący, a więc redukcje wszędzie, choć w różnym tempie.

Obecnie w części społeczeństwa – szczególnie w gospodarstwach domowych – widzimy tendencje do odrzucania konieczności przeprowadzenia dekarbonizacji oraz narzędzi mających temu służyć. Nie wszystkich stać bowiem na to, by jeździć samochodem elektrycznym, podobnie jak nie każdy może sobie pozwolić na ogrzewanie domu w ekologiczny sposób.

Rolą państwa powinna być zatem pomoc osobom, które nie dysponują wystarczającą ilością środków finansowych do wcielenia tych

kosztownych zmian. Na ten moment staramy się przede wszystkim dać ludziom więcej czasu na przeprowadzenie inwestycji. Będziemy też zabiegać o odsunięcie pewnych zmian w czasie na szczeblu europejskim, bo uważamy, że terminy i cele są zbyt ambitne.

W jaki sposób?

Koronnym przykładem jest tu ETS2, czyli system handlu emisjami, który został przyjęty wiosną 2023 r. i ma spowodować, że emisje w transporcie i ogrzewaniu (innym niż centralne) zostaną wycenione, podobnie jak ma to obecnie miejsce w przypadku dużych elektrowni oraz elektrociepłowni czy zakładów przemysłowych. Każdy z nas będzie wówczas ponosił koszt emisji dwutlenku węgla, kupując paliwo na stacji benzynowej czy olej opałowy do ogrzania domu.

Obecnie w części społeczeństwa – szczególnie w gospodarstwach domowych – widzimy tendencje do odrzucania konieczności przeprowadzenia dekarbonizacji oraz narzędzi mających temu służyć. Nie wszystkich stać bowiem na to, by jeździć samochodem elektrycznym, podobnie jak nie każdy może sobie pozwolić na ogrzewanie domu w ekologiczny sposób.

ETS2 jest częścią ustanowionego już prawa i będzie bardzo trudno go zmienić. Ale trzeba próbować za wszelką cenę. Staramy się przekonać Komisję Europejską, by umożliwiła Polsce opóźnienie terminu jego implementacji. Da nam to – gospodarce oraz społeczeństwu – więcej czasu na sfinansowanie pewnych inwestycji, co spowoduje, że Polacy nie

odczują zmiany w sposób nagły, bezpośredni, lecz stopniowy.

Czy również przedsiębiorstwa, które nie dadzą rady zdekarbonizować się w odpowiednim tempie, będą mogły liczyć na parasol ochronny?

Oczywiście. Temu służy obecnie m.in. Krajowy Plan Odbudowy (KPO) – ogromny program inwestycyjny, nakierowany również na pomoc w dokonaniu transformacji energetycznej. W jego ramach są dostępne miliardy złotych na sieci energetyczne, czyste środki transportu, inwestycje w odnawialne źródła energii czy efektywność energetyczną. To już się dzieje. Przy czym nie nazwałbym tego parasolem ochronnym, lecz raczej sposobem na pokrycie różnicy inwestycyjnej w technologiach bezemisyjnych przez państwo. Wraz z rozwojem technologii różnica ta będzie się kurczyć. Już dziś koszt użytkowania autobusu elektrycznego jest niższy niż diesla. Państwo koncentruje się więc na wspomaganie kosztów inwestycyjnych i rozbudowy infrastruktury.

Czy dekarbonizacja może się okazać dla Polski szansą na rozwój?

Dochodzenie do neutralności klimatycznej musi się odbywać przy jednoczesnym utrzymaniu konkurencyjności i osiągnięciu korzyści gospodarczych. Inaczej proces ten się nie wydarzy – zostanie odrzucony jako „ciało obce”; jako bezsensowny wysiłek, który mają ponieść społeczeństwo i biznes. Dlatego też zależy nam na tym, by mocniej pilnować konkurencyjności firm we wdrażaniu polityki klimatycznej.

Musimy lepiej dbać o tradycyjny przemysł, który jeśli nie otrzyma wsparcia, to z Polski i Europy po prostu się „wyprowadzi”. Z drugiej

strony powinniśmy też mocniej pilnować, żeby transformacja dokonywała się z wykorzystaniem technologii produkowanych u nas. Przymykając na to oko, doprowadziliśmy do sytuacji, gdzie 95% paneli fotowoltaicznych instalowanych w Europie pochodzi z Chin. To porażka walkowerem. Polityka handlowa musi się zdecydowanie poprawić, żeby takie sytuacje się nie powtarzały.

Na szczęście w Polsce mamy branże, które radzą sobie w zielonych technologiach bardzo dobrze. Jesteśmy dziś największym producentem baterii do pojazdów elektrycznych w Europie i warto pilnować, aby nadal tak było. Produkcja autobusów elektrycznych to również polska specjalność. Powinniśmy też lepiej wykorzystywać

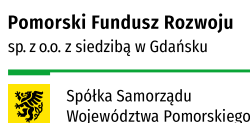
Dochodzenie do neutralności klimatycznej musi się odbywać przy jednoczesnym utrzymaniu konkurencyjności i osiągnięciu korzyści gospodarczych. Inaczej proces ten się nie wydarzy – zostanie odrzucony jako „ciało obce”; jako bezsensowny wysiłek, który mają ponieść społeczeństwo i biznes.

drzemiący w naszej przedsiębiorczości potencjał. Małe i średnie firmy z sektora budowlanego mogą rozwijać się w termomodernizacji, czyli podnoszeniu efektywności energetycznej budynków – i to nie tylko w Polsce. Hiszpańska budowlanka „wyrosła” na autostradach. My możemy wzmocnić polską budowlankę na masowej termomodernizacji. ■

O ROZMÓWCY

Krzysztof Bolesta – Wiceminister Klimatu i Środowiska. Mianowany urzędnik Komisji Europejskiej, w której pracował w latach 2004-2012 oraz 2020-2024. W latach 2012-2015 członek gabinetu politycznego dwóch polskich Ministrów Środowiska oraz członek rady nadzorczej Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Lublinie. Negocjator drugiego europejskiego pakietu energetyczno-klimatycznego. Pełnił ponadto funkcję doradcy Prezydenta COP19 (Konferencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu). W latach 2016-2018 Dyrektor ds. badań w centrum analitycznym Polityka Insight. Współzałożyciel organizacji pozarządowej – Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych, w której pracował jako Wiceprezes od 2018 do 2020 r. W 2014 r. odznaczony przez Prezydenta RP Srebrnym Krzyżem Zasługi za umacnianie i rozwój integracji europejskiej.

Partnerzy



Partnerzy numeru

