

Warszawa, 2 lipca 2021 roku

INFORMACJA PRASOWA

Ile ważą emisje CO₂ w budynkach i transporcie? Unijne plany i polska racja stanu

Prace nad Europejskim Zielonym Ładem przyspieszają. Głównym narzędziem realizacji nowych celów redukcji emisji gazów cieplarnianych w UE będzie pakiet *Fit for 55*. Jednym z jego kluczowych elementów będzie wsparcie redukcji emisji CO₂ z budynków i transportu. Dla Polski ta debata będzie niewygodna, bo na przestrzeni trzech dekad zanieczyszczenia nie tylko nie zmalały, ale w transporcie bardzo wzrosły. To skutkuje fatalną jakością powietrza w Polsce. Nadrabianie zaległości, konieczne nie tylko z powodów klimatycznych, ale także ze względu na niezbędną modernizację przestarzałej infrastruktury i poprawę jakości powietrza będzie wyzwaniem. Ma w tym pomóc wprowadzenie opłat za emisje. W najnowszym opracowaniu Forum Energii przedstawia propozycję działań, które zinternalizować koszty zewnętrzne emisji w sposób łagodny, stopniowy i akceptowalny społecznie.



Zgodnie z przyjętym w grudniu 2020 r. unijnym celem 55% redukcji emisji gazów cieplarnianych Polska do 2030 r. powinna zmniejszyć własne emisje o 44-51%. W nowej perspektywie finansowej UE na wsparcie realizacji tych celów Polska będzie mieć do dyspozycji 30 mld EUR.

Potrzebne są jednak zmiany w regulacjach dla budynków i transportu – inaczej ten cel będzie poza zasięgiem. – *Biorąc pod uwagę duże zaległości w polityce ogrzewania i transportu, Polsce będzie stosunkowo łatwo osiągać duże redukcje emisji. Cel ochrony klimatu wpisuje się w rządowe priorytety poprawy jakości powietrza. Wymaga to jednak determinacji i sprawiedliwego podziału kosztów w społeczeństwie. Uwzględnienie kosztu emisji w ciepłe i transporcie jest pierwszym krokiem do tego, abyśmy zaczęli podejmować właściwe decyzje inwestycyjne. Każdego roku płacimy naszym zdrowiem za zanieczyszczone powietrze. Zmiany muszą być realizowane stopniowo i trzeba zaproponować działania wspierające mniej zamożnych przedstawicieli naszego społeczeństwa. Mechanizm też musi być sprawiedliwy w skali UE, bo nie w każdym kraju koszty tych zmian i punkt wyjścia będą takie same. Nowe regulacje mogą wejść w życie od 2026 r., a więc będzie czas, żeby się do nich przygotować.* – przekonuje dr Joanna Maćkowiak-Pandera, prezes Forum Energii.

Kto płaci za zmiany klimatu

W analizie pt. *Ile waży emisje CO₂ w budynkach i transporcie?* diagnozujemy podstawowe wyzwania związane z koniecznością redukcji emisji w Polsce. Wśród nich są m. in. wysokie koszty zewnętrzne emisji. To koszty zanieczyszczenia powietrza i zmian klimatu, których nie ponosi emitent – są one przenoszone na całe społeczeństwo bez względu na to, kto z jakich rozwiązań korzysta i ile za to płaci.

Dotychczasowe doświadczenia nie pozostawiają wątpliwości, że najskuteczniejszą metodą mobilizowania konsumentów do inwestowania w niskoemisyjne technologie, a producentów do ich oferowania – są bodźce cenowe. Oznacza to, że dla wyrównywania szans i zwiększenia atrakcyjności czystych technologii w budownictwie i transporcie konieczne jest pełnych kosztów produkcji energii. Takie podejście stosowane jest już stosowane w innych sektorach – płacimy za ścieki, emisje w przemyśle i elektroenergetyce, produkcję odpadów. Walka o czyste środowisko staje się coraz ważniejsza.

Jakie opcje proponujemy?

Propozycja Forum Energii dotycząca wprowadzenia mechanizmu wyceny kosztu emisji w budynkach i transporcie skonstruowana jest w taki sposób, aby nie skutkowałą pogłębieniem nierówności społecznych.

Są dwie opcje wprowadzenia wyceny kosztów emisji CO₂ do budynków i transportu:

- **System rynkowy z korytarzem cenowym tzw. CATM (Climate Allowance Trading Mechanism)**
- **Opłata CO₂** – wprowadzana przez państwa członkowskie indywidualnie według unijnych zasad.

W raporcie wskazujemy, w jaki sposób powinny być skonstruowane oba mechanizmy:

- System powinien działać poza systemem ETS.
- 100% środków finansowych generowanych przez system powinno być wykorzystane na przemyślaną redystrybucję do gospodarstw domowych. Działania powinny obejmować efektywność energetyczną, ograniczanie wzrostu kosztów ciepła, wsparcie rozwoju transportu zbiorowego, rozwój elektromobilności.
- Poziom cen dla transportu i budynków powinien być inny – bo inny jest koszt redukcji emisji tony CO₂.
- Kluczowe aby cena CO₂ rosła stopniowo, tak aby uniknąć gwałtownego skoku kosztów ogrzewania i transportu dla użytkowników końcowych oraz zwiększyć przewidywalność systemu.
- Konieczne jest podjęcie systemowych, regulacyjnych zmian związanych z ochroną ubogich energetycznie i transportowo. Polska do tej pory nie stosuje rozwiązań, które skutecznie radziłyby sobie z tym problemem. Trzeba zacząć od poprawnych definicji i progów dochodowych, opracowania celów oraz wdrożenia skutecznych rozwiązań.

- Od wyceny kosztów emisji w budynkach i transporcie nie uciekniemy. Jeżeli chcemy poprawić jakość powietrza i zmniejszyć oddziaływanie na klimat i środowisko. Należy jednak optować za rozwiązaniem, które, mobilizując do transformacji, nie pozbawi szans krajów ze specyficzną pozycją rozwojową, jak Polska. Dobrze skonstruowany mechanizm redystrybucji będzie bardzo zwiększał szanse na osiągnięcie celu pośredniego w 2030 r. – przekonuje dr Sonia Buchholtz, współautorka analizy.

Kontakt dla mediów

Aleksandra Dziadykiewicz, aleksandra.dziadykiewicz@forum-energii.eu

Ile ważą emisje CO₂ w budynkach i transporcie?

Autorzy analizy:

Dr Joanna Maćkowiak-Pandera

Dr Sonia Buchholtz

Tobiasz Adamczewski

Data publikacji raportu

2 lipca 2021 roku

Wszystkie analizy i publikacje Forum Energii są nieodpłatnie udostępniane i mogą być powielane pod warunkiem wskazania źródła i autorów.