

ZMIANA KLIMATU DLA KLIMATU

W Polsce od prawie dwóch tygodni panują afrykańskie upały, a Warszawa staje się europejską stolicą ciepła z temperaturami przekraczającymi 28 stopni Celsjusza. Trudno jednoznacznie określić czy jest to ewidentny dowód na efekt cieplarniany wywołany działaniami człowieka, ale trudno z tymi faktami dyskutować. W takiej to atmosferze miały miejsce dwa zdarzenia, które dodatkowo podniosły temperaturę wśród osób na co dzień zajmujących się sprawami klimatu i energetyki w Polsce. I mimo przypadkowej zbieżności w czasie, oba zdarzenia mają istotne korelacje i oddziaływanie na siebie.

Na początku tygodnia został opublikowany przez Światową Organizację Zdrowia (WHO) Raport przedstawiający zaktualizowaną, największą bazę danych dotyczącą zanieczyszczenia powietrza na świecie. Drugim zdarzeniem była burzliwa dyskusja w Sejmie nad nowelizacją ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, istotą której jest wprowadzenie opłaty emisyjnej na paliwa sprzedawane w Polsce i utworzenie nowej instytucji w postaci Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (FNT), który ma finansować projekty związane z rozwojem elektromobilności.

Trzeba przyznać, że obraz wyłaniający się z Raportu WHO jest dla Polski przerażający. Polska statystycznie została uznana za drugie – po Bułgarii – najbardziej zanieczyszczone państwo Unii Europejskiej, w którym 72% populacji żyje na terenach nie spełniających wymogów WHO w zakresie norm zanieczyszczenia powietrza. Grozy sytuacji dopełnia fakt, że 16 z 20 najbardziej zanieczyszczonych miast Unii Europejskiej znajduje się właśnie w Polsce. Na czele tego niezbyt chlubnego rankingu znajdują się – skąd inąd bardzo ładne miasta – jak : Opoczno, Żywiec, Rybnik, Pszczyna, Kraków, Nowa Ruda i Nowy Sącz.

Pewnym pocieszeniem jest fakt, że na tle świata Europa – w tym też oczywiście i Polska – wypada całkiem dobrze. Zdecydowanie najbardziej zanieczyszczonym powietrzem na świecie oddychają mieszkańcy Indii, na której terytorium znajduje się 15 z 50 najbardziej zatrutych miast świata. Ale z Raportu WHO jednoznacznie wynika, że „Polska to Indie Europy” – jak to barwnie określił portal tvnmeteo – i jako państwo, nie mamy powodu do dumy, ponieważ wciąż przedwcześnie umiera w Polsce z powodu chorób związanych z zanieczyszczeniem powietrza około 45 tysięcy osób.

Mając na względzie powyższy obraz należy z większą empatią podejść do kwestii opłaty emisyjnej. Punkt wyjścia jest oczywisty i został przez WHO przedstawiony w sposób nie budzący wątpliwości. Poprawa tego stanu wiąże się ze sporymi inwestycjami. Na całym świecie jednym ze sposobów finansowania kosztów związanych z poprawą jakości powietrza, są różnego rodzaju tzw. „opłaty emisyjne”. W zależności od uwarunkowań lokalnych opłaty takie przybierają różne formy, ale cel jest jeden : poprawa stanu zdrowia obywateli, poprzez polepszenie jakości środowiska naturalnego w drodze proekologicznych inwestycji.

W zamyśle Ministerstwa Energii wprowadzenie opłaty emisyjnej ma przynieść efekty ekonomiczne, zarówno popytowe, które zależą od tego kto poniesie koszt opłaty, jak i podażowe uzależnione od celów inwestycyjnych, na które zostanie przeznaczona. Z dość zrozumiałych względów uwaga mediów skupiła się głównie na efektach popytowych, czyli z próbą odpowiedzi na pytanie, jaki będzie efekt

wprowadzenia opłaty emisyjnej na podwyżki cen paliw na stacjach benzynowych.

Z obecnego projektu nowelizacji ustawy wynika, że opłata emisyjna ma wynieść 80 PLN od każdego 1 tysiąca litrów paliwa, który trafi na rynek w kraju. Trudno dziś w sposób ekspercki wyliczyć, jaki miałyby to rzeczywisty skutek na wzrost cen benzyny i oleju napędowego na stacjach benzynowych.

Należy podkreślić, że opłata emisyjna jest opłatą celową, czyli ma służyć finansowaniu konkretnych zadań, których realizacja wymaga inwestycji. W tym kontekście należy więc poddać dyskusji proponowany podział wpływów z opłaty emisyjnej pomiędzy Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, do którego ma wpływać 85% środków i 15% do nowo utworzonego FNT.

Będąc wielkim zwolennikiem rozwoju elektromobilności i gazomobilności postulowałbym zdecydowaną zmianę proponowanej proporcji na korzyść inwestycji związanych elektro- i gazomobilnością, zwłaszcza w kontekście projekcji skutków regulacji, w której zaplanowano, że w 2019 r. wpływy z opłaty emisyjnej wyniosą 1,7 mld PLN, z czego do FNT ma trafić 340 mln PLN. W perspektywie 10 lat Ministerstwo Energii zakłada, że przychody FNT miałyby wynieść 6,75 mld PLN.

Zwłaszcza w początkowym okresie, mając na względzie olbrzymie nakłady za rozwój infrastruktury elektromobilnej, należy uznać, że środki na wsparcie nowej gałęzi gospodarki pochodzące z opłaty emisyjnej, powinny być znacznie wyższe, aby móc mówić o radykalnej poprawie stanu środowiska w Polsce.

Nie można nie zwrócić również uwagi na jednoznaczną deklarację Prezesa PKN Orlen, który zapowiedział, że Spółka nie przerzuci kosztów związanych z opłatą emisyjną na konsumentów, gdyż jest to rozwiązanie korzystne dla firmy i gospodarki kraju. Z analiz Orłenu ma wynikać, że jako spółka nie tylko z silnie rozwiniętą petrochemią, ale i jako istotny dostawca energii elektrycznej, będzie beneficjentem wszystkich rozwiązań promujących rozwój elektromobilności w Polsce.

W połączeniu ze wcześniejszymi zapowiedziami Prezesa PKN Orlen podkreślającymi, że rozwój sektora e-mobility jest jednym z priorytetów koncernu z Płocka, wydaje się, że można z pewną dozą zaufania podchodzić do zapewnień, że konsumenci nie powinni odczuć skutków opłaty emisyjnej, a poniesienie jej kosztów nie będzie wynikać jedynie z polityki CSR Spółki i nie odbije się ujemnie na rentowności tego i innych przedsiębiorstw branży paliwowej. Po stronie PKN Orlen, ale i Lotosu, stoją teraz duże wyzwania, aby stać się liderami rynku elektromobilności, wspierającymi inicjatywy w zakresie ochrony środowiska i rozwiązań niskoemisyjnych.

Na koniec wróćmy do Raportu WHO, w którym stwierdzono, że 9 na 10 mieszkańców globu oddycha powietrzem nie spełniającym norm tej organizacji, co w sposób bezpośredni przyczynia się do obniżenia ich standardu życia i zdrowia. Smog i zanieczyszczenie powietrza są problemami globalnymi ale odczuwanymi lokalnie, stąd też jako odpowiedzialne społeczeństwa musimy mieć świadomość kosztów związanych z komfortem życia w zdrowym środowisku.

Opłata emisyjna jest jednym z narzędzi mogących pomóc w walce o czyste powietrze, pod warunkiem mądrego i efektywnego wykorzystania środków z niej pozyskanych. Jednak nie możemy zapominać, że znacznie efektywniejszym sposobem zadbania o najwyższe standardy środowiskowe jest nieustanny rozwój systemów ciepłowniczych w skojarzeniu z kogeneracją, gdyż to tzw. niska emisja, a nie spaliny samochodów, mają największy udział w tworzeniu efektu smogu nad miastami.

Jerzy Kurella – Ekspert ds. energetycznych Instytutu Staszica; Z-ca Przewodniczącego Sekcji Energetyki SEP

