

Ciąg dalszy ze strony 4

rezerwę stabilności rynkowej (MSR). Wcześniej ceny emisji dwutlenku węgla oscylowały w okolicach 5 euro za tonę, a wiara w determinację UE w rozwoju rynku emisji dwutlenku węgla była dość niska.

Reforma z 2018 r. była krokiem, który miał zaradzić tej historycznej nadpodaży uprawnień na rynku. Od dłuższego czasu spodziewaliśmy, że lata 2021-2023 będą wyjątkowo napięte pod względem podaży uprawnień do emisji dwutlenku węgla, ponieważ w tym okresie w ramach MSR miało dojść do wycofania około 300 mln uprawnień rocznie. Podaż nie będzie już wystarczała do zaspokojenia potrzeb m.in. producentów energii.

Spodziewaliśmy się wzrostu cen uprawnień, ale nie myśleliśmy, że tak szybko osiągnie takie poziomy. Jednak znaczenie mają też inne czynniki. Komisja Europejska nie zrezygnowała ze swojego celu utrzymania kursu w zakresie polityki klimatycznej i zmniejszenia emisji UE o co najmniej 55 proc. do 2030 r., mimo pandemii COVID-19, która poważnie uderzyła w Europę.

Przed pandemią Komisja mówiła o celu 50-55 proc., teraz jest to „co najmniej 55 proc.”. To zwiększenie ambicji było ważnym krokiem, który przyciągnął nowych graczy na rynku.

Poza tym rynek wciąż napędzany jest głównie przez producentów energii. Duże znaczenie jako czynnik napędzający cenę emisji dwutlenku węgla miały w ciągu ostatniego pół roku wysokie ceny gazu.

W 2019 i 2020 r. były one dość niskie, w konsekwencji czego odnotowano szybkie tempo przechodzenia w produkcji z węgla na gaz. W tym roku zima była wyjątkowo

długa, gazu w całej Europie jest mało i dlatego jest on drogi. Wysokie ceny spowodowały tendencję powrotu do wykorzystania węgla w produkcji. W konsekwencji producenci energii musieli ponownie zakupić uprawnienia do emisji.

Mamy więc z jednej strony ten długoterminowy element, jakim jest perspektywa naprawdę napiętego rynku uprawnień do emisji. Z drugiej strony napięcie na rynku wywołane jest też przez rezerwę stabilności rynkowej. Ostatnim elementem, bardziej krótkoterminowym, jest rynek gazu. Widzimy, do czego prowadzą tak wysokie jego ceny.

Jakie strategie hedgingowe stosują gracze rynkowi, aby poradzić sobie z wyższymi cenami emisji w ramach EU ETS? Czy według Pana niektóre podmioty mogą gromadzić swoje uprawnienia do emisji, spodziewając się mniejszej podaży w nadchodzących latach?

Już w 2018 r. kilku dużych producentów energii zaczęło tworzyć swoje rezerwy. Niemiecki koncern RWE ogłosił np., że jest zabezpieczony finansowo do 2030 r., aby zapewnić swoim elektrowniom na węgiel brunatny i kamienny ochronę przed wszelkimi wahaniami cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla. Innymi słowy, firma trzyma pewnego rodzaju rezerwę uprawnień jako zabezpieczenie finansowe przed wzrostem cen emisji w nadchodzących latach.

Podobnie postępują też inni producenci energii – są oni aktywni na rynku od dłuższego czasu i całkiem dobrze rozumieją, jak działa system.

Co ciekawe, nie tylko zabezpieczają się, ale pozostają również aktywnymi graczami na rynku.

Zaobserwowaliśmy to np. w 2019 r., kiedy UE jasno dała do zrozumienia, że przygotowuje się do podniesienia swojego celu redukcji gazów cieplarnianych. A ponieważ ci gracze planują na dłuższą metę, w pewnym sensie przewidzieli konsekwencje i przygotowali się na nie.

Komisja Europejska szacuje, że cena emisji CO₂ w 2030 r. może wynieść około 85 euro za tonę, a niektóre analizy mówią o 120 euro. Naszym zdaniem prawdopodobnie należy się spodziewać czegoś pomiędzy. Nasze pierwsze prognozy sugerują, że ceny do 2030 r. sięgną nieco powyżej 85 euro za tonę.

Wróćmy jednak do producentów energii, którzy zakupują uprawnienia, spodziewając się „zacieśnienia” rynku. W pewnym sensie można to nazwać „gromadzeniem” uprawnień. Czy przyczyniło się to do niedoboru uprawnień na rynku, który spowodował z kolei wzrost cen?

Mamy tutaj dwa czynniki. „Gromadzenie” uprawnień jest – rzecz jasna – problemem, jeśli są one rękach jednego gracza. Ale na rynku jest całkiem sporo podmiotów. A jeśli wszyscy gracze trochę gromadzą, to rynek się równoważy.

Firmy kupują uprawnienia, ponieważ obawiają się mniejszej podaży. A na rynku obserwujemy rosnącą liczbę graczy. Jeśli cena teraz rośnie, oznacza to również, że mogą je sprzedać, gdy widzą szansę na zysk. Na przykład, gdy ceny rosną zbyt szybko.

Czy w tym momencie można mówić o wystarczającej płynności na rynku?

Tak. Propozycja Komisji Europejskiej pozwala na funkcjonowanie na rynku około

Ciąg dalszy na stronie 6

Ciąg dalszy ze strony 5

833mln uprawnień. Reszta jest stopniowo odkładana do rezerwy stabilności rynkowej.

Oznacza to, że nawet w czasie mroźnych zim uprawnień będzie wystarczająco dużo, aby zrównoważyć rynek i by producenci mogli zabezpieczyć ceny. W przeszłości widzieliśmy to głównie w przypadku producentów energii, ale zakup przez nich uprawnień będzie raczej spadać wraz z szybką dekarbonizacją sektora, więc nawet jeśli branża zacznie się bardziej aktywnie zabezpieczać, płynność powinna być wystarczająca.

Obecny system handlu uprawnieniami do emisji charakteryzował się nadmiernym przydziałem uprawnień, który przez wiele lat utrzymywał ceny poniżej 10 euro. Teraz, gdy do EU ETS dołącza coraz więcej sektorów, takich jak morski i lotniczy, niektórzy obawiają się potencjalnego niedoboru uprawnień. Czy jest takie ryzyko?

Jednym z ważnych elementów, który został bezpośrednio dodany do obecnego ETS i na pewno obciążą inne sektory, jest transport morski.

Żegluga wiąże się z wysokimi kosztami redukcji emisji, wykorzystywane tam technologie nie są tak rozwinięte jak w sektorze energetycznym, gdzie fotowoltaika i energia wiatrowa stały się bardzo tanie i są doskonałym sposobem redukcji emisji.

Czy istnieje ryzyko, że za sprawą transportu morskiego rynek stanie się zbyt „ciasny”? Nie sądzę, żeby tak się stało, ponieważ ważnym czynnikiem będzie cena.

A jeśli cena rośnie zbyt szybko, nadal istnieją mechanizmy

bezpieczeństwa. Jeśli na przykład liczba uprawnień w obiegu spadnie poniżej 400 mln, zostaną wykorzystane rezerwy stabilności rynkowej, z których można uwolnić dodatkowe 100 mln uprawnień. Może się tak stać, że ceny wzrosną szybko w krótkim czasie.

Temat ten nie wzbudził jeszcze szerszej dyskusji, ale niektóre państwa członkowskie, takie jak Polska i Hiszpania, wyraziły już swoje obawy. Dlatego możemy spodziewać się dalszych propozycji modyfikacji tego mechanizmu.

Jaki wpływ na cenę emisji dwutlenku węgla będzie miało włączenie transportu drogowego i budownictwa do nowego oddzielnego systemu handlu uprawnieniami do emisji?

Ponieważ jest to oddzielny ETS, nie widzimy bezpośredniego wpływu na cenę uprawnień w dotychczasowym systemie. Te dwa systemy nie są od siebie zależne.

Jednak według naszych analiz koszty redukcji emisji w tych sektorach są obecnie znacznie wyższe, w niektórych krajach nawet powyżej 200 euro za tonę. Często ma to związek z faktem, że energia elektryczna dla konsumentów jest w wielu krajach znacznie droższa niż gaz lub ropa do ogrzewania i transportu.

Ale wysokie koszty redukcji emisji w przyszłości spadną. Według wniosku Komisji nowy system zacznie być wprowadzany od 2026 r., a do tego czasu pojazdy elektryczne i pompy ciepła będą prawdopodobnie znacznie tańsze.

Moim zdaniem są więc naprawdę

duże szanse, że ceny w oddzielnym ETS nie osiągną 200 euro w 2026 r.

Sugeruje Pan, że ceny emisji dwutlenku węgla w nowym ETS mogą osiągnąć 200 euro w 2026 r.?

Nie tak szybko, w 2026 r. pewnie jeszcze nie. Jednak w oparciu o obecne koszty redukcji emisji szacujemy, że do 2030 r. cena uprawnień prawdopodobnie musiałaby wynieść nawet 200-250 euro za tonę, aby wymusić dekarbonizację we wspomnianych sektorach.

Ale ponieważ system zostanie wdrożony nieco później, jest czas na wdrożenie infrastruktury mobilności elektrycznej i renowację budynków. Dlatego jest szansa, że cena w 2026 r. nie będzie aż tak wysoka.

Nie ma też obawy, że rynek od razu stanie się bardzo „ciasny”. Na początku prawdopodobnie będzie trochę nadpodaży, aby pomóc uczestnikom rynku w ustaleniu ceny, co pozwoli następnie obniżyć podaż.

Wracając do głównego systemu EU ETS: w swoim planie reform Komisja Europejska oznajmiła, że przewiduje cenę emisji dwutlenku węgla na poziomie około 85 euro za tonę do 2030 r. Inne podmioty przewidują, że będzie to około 100 euro. Sumy te odbiegają od obecnej ceny, która dopiero niedawno przekroczyła 50 euro. Jaki byłby wpływ tak wysokich cen na gospodarkę UE?

Najpierw muszę uściślić: ICIS nie wierzy, że cena osiągnie 100 euro w tym lub przyszłym roku.

W tym roku branża nadal otrzymując sporo bezpłatnych przydziałów. Oczywiście w tym roku sektorowi energetycznemu jest trochę

Ciąg dalszy na stronie 7

Ciąg dalszy ze strony 6

trudniej ograniczyć emisje poprzez przejście na inne źródła energii, ale ogólnie nadal mamy nadpodaż na rynku.

Ważne jest także, by przewidzieć, jakie byłyby polityczne konsekwencje, jeśli ceny osiągną, powiedzmy, 90-100 euro w tym roku. Jeśli ceny będą wciąż rosły, europosłowie na pewno przedstawią propozycje odpowiednich środków. A rynek zazwyczaj dość szybko reaguje na tego typu propozycje.

Spodziewamy się więc bardziej stabilnego wzrostu cen na przestrzeni lat, oczywiście z pewnymi wahaniami, sięgającego 90 euro do 2030 r.

Jakie byłyby jednak konsekwencje gospodarcze, gdyby ceny emisji dwutlenku węgla osiągnęły pod koniec dekady blisko 100 euro? Czy spowodowałyby to realne przyspieszenie transformacji energetycznej w energetyce?

Tak, spodziewamy się przyspieszenia. Widzimy już, że ceny emisji dwutlenku węgla mają wpływ na decyzje o zwiększeniu wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Jeśli spojrzeć na ceny energii na przyszły rok, to na przykład w Niemczech mają one wynieść blisko 90 euro za megawatogodzinę. Jednocześnie uśredniony koszt energii elektrycznej dla fotowoltaiki to około 40-45 euro.

W nadchodzących latach odnawialne źródła energii będą opłacalne dla inwestorów. I wydaje mi się, że zwłaszcza przy obecnych wysokich cenach energii, dojdzie do przyspieszonego przejścia na OZE. Zmiany zawsze wymagają trochę czasu, ale dla sektora energetycznego obecne tendencje naprawdę powinny wywołać falę inwestycji w OZE

Myślę, że zaktualizowana dyrektywa w sprawie energii odnawialnej pomoże lepiej pokierować dekarbonizacją.

W wielu miejscach nie ma już potrzeby dotowania, więc będzie ona napędzana wyłącznie ceną emisji dwutlenku węgla i ceną rynkową energii.

A co z przemysłami energochłonnymi: stalowym, cementowym, chemicznym itp.?

Myślę, że dla przemysłu dekarbonizacja jest trudniejszym procesem. Reagowanie na zmiany zajmuje tym gałęziom przemysłu więcej czasu niż sektorowi energetycznemu, ponieważ są one mniej aktywne w handlu emisjami i mają pewne perspektywy na kilka lat do przodu dzięki darmowym przydziałom. Zławszcza mniejsi gracze nie byli tak naprawdę aktywni w ETS od dłuższego czasu, często kupują uprawnienia w ostatniej chwili, przed terminami.

W następnych latach to nie będzie już tak działać. Będą one musiały zmienić swoją strategię zakupu, zwłaszcza jeśli dojdzie do redukcji darmowych przydziałów. Jednocześnie muszą one zacząć myśleć o opcjach redukcji emisji.

Ale widać, że także i przemysł zaczyna się do tego przygotowywać. Obserwujemy duże projekty związane z wykorzystaniem stali wyprodukowanej przy użyciu „zielonego” wodoru. W tej chwili są to zaledwie pojedyncze przykłady, ale spodziewamy się, że w nadchodzących latach pojawi się coraz więcej takich projektów. A jeśli tak się nie stanie w następnych latach, spodziewałbym

się, że cena węgla będzie dalej rosła, dopóki to się nie stanie.

Jeśli chodzi o koszty redukcji emisji, widzimy, że niektóre z tych innowacyjnych projektów stają się opłacalne już przy cenie emisji wynoszącej 50-60 euro.

Niektóre kraje w Europie stoją przed większym wyzwaniem niż inne, jeśli chodzi o dekarbonizację – zwłaszcza Polska, która wciąż prawie 80 proc. energii elektrycznej pozyskuje z węgla. Czy wyższa cena emisji dwutlenku węgla pomoże wypełnić tę lukę, czy rozbieżności te będą jeszcze większe?

Z jednej strony obserwujemy rosnącą zbieżność cen energii w Europie, co jest dobre, ponieważ w konsekwencji wszyscy będą płacić mniej więcej tyle samo. Na przykład we Francji ceny energii są często napędzane przez węgiel w Niemczech.

A są też kraje takie jak Polska, które są silnie uzależnione od węgla. W tych krajach ceny energii będą średnio wyższe niż w krajach takich jak Francja, które mają i tak już wyjątkowo niskoemisyjny system energetyczny.

Dlatego ETS będzie musiał stworzyć pomost w tym obszarze. Na przykład Polska już kilka miesięcy temu dała jasno do zrozumienia, że chce dodatkowych środków z ETS, aby wspomóc transformację swojego systemu energetycznego. A dzięki większemu unijnemu funduszowi modernizacyjnemu w ramach zreformowanego ETS Polska odniesie bezpośrednie korzyści.

Myślę, że będzie to miało duże znaczenie w debacie. Dopóki uzależnione od paliw kopalnych państwa członkowskie będą uzyskiwać

Ciąg dalszy na stronie 8

Unijna polityka klimatyczna: Dekarbonizacja przemysłu czy dezindustrializacja Europy?

.....

Autor *Frédéric Simon* | EURACTIV.com
Tłumaczenie *Martyna Kompała L Padina Borowska* | EURACTIV.pl



Szefowa Komisji Europejskiej Ursula von der Leyen / Foto via Jan VAN DE VEL [European Union 2021 - Source : EP]

Proponując reformę unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), Komisja Europejska wprowadza politykę cenową w zakresie emisji dwutlenku węgla do nowych obszarów gospodarki, jak żegluga, transport drogowy i budownictwo. Jednak to los przemysłu i zwykłych ludzi skupia na sobie całą polityczną uwagę. Czy zwiększenie cen emisji dwutlenku

węgla jest właściwym sposobem na ich redukcję?

System EU ETS obejmuje obecnie sektor energetyczny, przemysł wytwórczy oraz loty wewnątrzunijne.

W ramach reformy Komisja proponuje rozszerzenie unijnego rynku emisji dwutlenku węgla na żeglugę i lotnictwo, przy jednoczesnym

ustanowieniu nowego, odrębnego systemu handlu emisjami, który miałby przyczynić się do ograniczania emisji z transportu i paliw grzewczych.

Celem jest obniżenie emisji dwutlenku węgla w UE o 55 proc. przed końcem dekady i wprowadzenie czystej energii do takich obszarów, jak transport, budownictwo i przemysł, w których nadal dominują paliwa

Ciąg dalszy ze strony 9

kopalne, a osiągnięcie redukcji emisji jest bardzo kosztowne.

Przewodnicząca Komisji Europejskiej Ursula von der Leyen dała jasno do zrozumienia, że „wysiłki na rzecz dekarbonizacji nie mogą odbywać się kosztem przedsiębiorstw i pracowników, którzy muszą wyjść silniejsi z zielonej transformacji”.

„Europejski Zielony Ład jest naszą strategią wzrostu”, podkreśliła von der Leyen, prezentując w środę (14 lipca) nowy pakiet propozycji, dotyczących unijnej polityki klimatycznej – Fit for 55.

Sprawiedliwość będzie jednym z kluczowych priorytetów przy rozszerzaniu polityki cenowej w zakresie emisji dwutlenku węgla na nowe obszary, wraz z utworzeniem nowego społecznego funduszu klimatycznego w celu ochrony najuboższych gospodarstw domowych przed wyższymi cenami paliw.

Oczekuje się, że w latach 2025-2032 nowy fundusz zapewni 72,2 mld euro w formie bezpośredniego wsparcia dla gospodarstw domowych, znajdujących się w trudnej sytuacji, które odczuwają skutki zmian klimatycznych oraz wspierając inwestycje w czyste ogrzewanie i mobilność.

„Jeśli spojrzeć na wszystkie transformacje w Europie, odnosiliśmy sukces, gdy połączyliśmy działania rynkowe z właściwą równowagą społeczną”, powiedziała von der Leyen. „To jest sedno naszej społecznej gospodarki rynkowej”, wskazała.

WIĘCEJ FINANSOWANIA W RAMACH ZREFORMOWANEGO SYSTEMU ETS

Reforma systemu ETS oznacza, że więcej środków zostanie skierowanych do unijnych funduszy na rzecz innowacji i modernizacji, których wielkość zostanie podwojona.

„Nie zawiedzimy naszej branży. Nie będziemy też prowadzić polityki mającej na celu dezindustrializację UE, bo to nie miałyby sensu z ekonomicznego i środowiskowego punktu widzenia”, powiedział wysoki rangą urzędnik UE.

Jak wyjaśnił, fundusz innowacji ETS, który wspiera początkujących przedsiębiorców w opracowaniu technologii niskoemisyjnych, zostanie niemal podwojony i wyniesie ponad 50 mld euro przy obecnych cenach ETS w ciągu dziesięciu lat.

W tym samym czasie Komisja Europejska chce ponad dwukrotnie zwiększyć Fundusz Modernizacyjny EU ETS, który ma pomóc najbardziej potrzebującym krajom członkowskim UE w inwestowaniu w czystą energię.

Posunięcie to ma uspokoić obawy krajów takich jak Polska, w której węgiel nadal stanowi blisko 80 proc. miks energetycznego. Transformacja energetyczna dla Polski w krótszej perspektywie może wiązać się z wyższymi kosztami dekarbonizacji niż inne państwa członkowskie UE.

Jednakże polska branża elektroenergetyczna twierdzi, że proponowana reforma nie

przyniesie środków niezbędnych do przeprowadzenia transformacji i szacuje, że do 2030 r. w Polsce będą potrzebne nowe inwestycje o wartości 136 mld euro, aby osiągnąć unijne cele w zakresie czystej energii.

„Kwota ta czterokrotnie przekracza łączną kwotę obecnie dostępnych środków krajowych i unijnych na dekarbonizację polskiej gospodarki, dlatego potrzebne będzie dodatkowe wsparcie finansowe”, wskazuje Polski Komitet Energii Elektrycznej (PKEE).

„Uważamy, że Fundusz Modernizacyjny powinien zostać znacznie zwiększony”, napisano w oświadczeniu.

Kolejnym powodem do zmartwień dla Polski są ograniczenia, jakie KE nałożyła na Fundusz Modernizacyjny, które zabraniają inwestowania w gaz ziemny. Według PKEE, elektrownie gazowe i jednostki kogeneracyjne w lokalnych systemach ciepłowniczych są „jedynym rozwiązaniem, pozwalającym na stopniowe wycofywanie jednostek zasilanych węglem i przechodzenie na mniej emisyjny gaz, jako paliwo pośrednie w drodze do neutralności węglowej”.

SPRAWIEDLIWSZY RYNEK?

Postulaty polskiego sektora elektroenergetycznego ilustrują zasadniczą zmianę w debacie politycznej na temat cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla. Wraz z reformą systemu EU ETS oczekuje się, że znaczna część dyskusji skupi się na tym, w jaki sposób wysiłek powinien zostać rozdzielony

Ciąg dalszy na stronie 11

Ciąg dalszy ze strony 10

pomiędzy państwa członkowskie UE i poszczególne gałęzie przemysłu.

Według Komisji Europejskiej, w związku z zaostrzeniem limitów emisji, ceny emisji dwutlenku węgla w UE mają osiągnąć 85 euro za tonę pod koniec dekady. Inni uważają, że do tego czasu cena może osiągnąć nawet 120 euro.

„Cena węgla w wysokości 100euro za tonę jest w zasadzie zgodna z naszymi prognozami”, mówi Hæge Fjellheim, dyrektorka ds. badań nad węglem w Refinitiv, firmie zajmującej się analizą rynku węgla.

Dodaje, że przy takich cenach solidarność z biedniejszymi gospodarstwami domowymi, ale także państwami członkowskimi UE, stanie się centralnym punktem debaty politycznej.

„Przy wyższej cenie emisji dwutlenku węgla uzyskuje się również większe przychody, które mogą pomóc w dekarbonizacji gospodarki. To, kto powinien być odbiorcą tych środków, będzie jednym z kluczowych tematów dyskusji w ciągu najbliższych kilku lat”, powiedziała Fjellheim.

KLUCZ DO DYSTRYBUCJI

Polska znajduje się w sercu tej debaty. W oświadczeniu PKEE stwierdza, że reforma ETS jest „doskonałą okazją do poszukiwania bardziej precyzyjnego klucza alokacji, aby zapewnić krajom o niskich dochodach wystarczające środki w ich budżetach krajowych, aby poradziły sobie z transformacją energetyczną”.

Obecnie 2 proc. przychodów z aukcji ETS we wszystkich 27

państwach członkowskich UE trafia do unijnego Funduszu Modernizacyjnego, gdzie są one redystrybuowane do 11 najbiedniejszych państw członkowskich UE w celu modernizacji ich sektora energetycznego.

Toczą się jednak dyskusje, jak te pieniądze mają być wykorzystane w przyszłości, podczas gdy Komisja Europejska proponuje zakazać inwestycji w gaz.

Według Fjellheim jest to temat, który prawdopodobnie będzie „dość istotny” w nadchodzących dyskusjach politycznych między państwami członkowskimi UE a Parlamentem Europejskim, ponieważ większość przychodów z aukcji trafia obecnie do rządów krajowych, które mogą wykorzystać te pieniądze według własnego uznania.

„Dochody z aukcji są obecnie tym, co pomaga rządów krajowym w finansowaniu polityki dekarbonizacji ich gospodarek i radzeniu sobie z wyższymi cenami emisji dwutlenku węgla. Tak więc wszystkie proponowane zmiany będą prawdopodobnie przedmiotem ożywionej debaty”, powiedziała Fjellheim.

Florian Rothenberg, analityk ds. rynku energii w ICIS, międzynarodowej organizacji analitycznej specjalizującej się w sektorach energii, petrochemii i nawozów, zgadza się z tym stwierdzeniem. Według niego wyższa cena emisji dwutlenku węgla leży w interesie Polski, która bezpośrednio skorzysta z większego Funduszu Modernizacyjnego.

„Tak długo, jak kraje członkowskie uzależnione od paliw kopalnych będą

uzyskiwały wystarczające przychody z systemu ETS, będą w stanie dokonać tych inwestycji i zniwelować różnice w stosunku do bogatszych państw UE”, powiedział. Przewiduje jednak, że przed nami trudne dyskusje na temat podziału przychodów z aukcji pomiędzy kraje członkowskie UE.

„Niektóre państwa są już całkiem zdekarbonizowane i będą musiały zrezygnować z części swoich dochodów z aukcji ETS, jeśli chcą, by inne kraje weszły na pokład”, twierdzi Rothenberg. Według niego „to jest kompromis. To system europejski i trzeba zdecydować, ile z puli dostanie każdy kraj. Trzeba się upewnić, że mamy do czynienia ze sprawiedliwym traktowaniem”.

Jednak wysokie ceny emisji dwutlenku węgla mają również negatywne skutki w perspektywie krótkoterminowej, ponieważ powodują wzrost kosztów dla sektora energetycznego i przemysłu, które muszą płacić wyższą cenę za unijne pozwolenia na emisję.

Kiedy ceny gazu były niskie w latach 2018-2020, dochodziło do zmian wykorzystywanego paliwa i elektrownie gazowe zastąpiły bloki węglowe, wyjaśnia Rothenberg. W tym roku zima była dłuższa i zimniejsza niż zwykle, co spowodowało wyczerpanie rezerw w całej Europie, a w konsekwencji wzrost cen gazu. „A to w zasadzie spowodowało powrót do wytwarzania energii z węgla”, który w rezultacie znów stał się tańszy od gazu, mówi.

Czy zatem ceny emisji dwutlenku węgla mogą być zbyt wysokie? Ponownie Polska jest pierwsza w kolejce do ostrzeżenia przed tym ryzykiem,

Ciąg dalszy na stronie 12

Ciąg dalszy ze strony 11

a minister klimatu i środowiska **Michał Kurtyka** wyraził „zaniepokojenie potencjalną spekulacyjną naturą zmienności”, która może podważyć zdolność rynku węgla do realizacji celów klimatycznych UE.

„Tak długo, jak kraje członkowskie uzależnione od paliw kopalnych będą uzyskiwały wystarczające przychody z systemu ETS, będą w stanie dokonać tych inwestycji i zniwelować różnice w stosunku do bogatszych państw UE”, powiedział. Przewiduje jednak, że przed nami trudne dyskusje na temat podziału przychodów z aukcji pomiędzy kraje członkowskie UE.

„Niektóre państwa są już całkiem zdekarbonizowane i będą musiały zrezygnować z części swoich dochodów z aukcji ETS, jeśli chcą, by inne kraje weszły na pokład”, twierdzi Rothenberg. Według niego „to jest kompromis. To system europejski i trzeba zdecydować, ile z puli dostanie każdy kraj. Trzeba się upewnić, że mamy do czynienia ze sprawiedliwym traktowaniem”.

Jednak wysokie ceny emisji dwutlenku węgla mają również negatywne skutki w perspektywie krótkoterminowej, ponieważ powodują wzrost kosztów dla sektora energetycznego i przemysłu, które muszą płacić wyższą cenę za unijne pozwolenia na emisję.

Kiedy ceny gazu były niskie w latach 2018-2020, dochodziło do zmian wykorzystywanego paliwa i elektrownie gazowe zastąpiły bloki węglowe, wyjaśnia Rothenberg. W tym roku zima była dłuższa i zimniejsza niż zwykle, co spowodowało wyczerpanie rezerw w całej Europie, a w konsekwencji wzrost cen gazu.

„A to w zasadzie spowodowało powrót do wytwarzania energii z węgla”, który w rezultacie znów stał się tańszy od gazu, mówi.

Czy zatem ceny emisji dwutlenku węgla mogą być zbyt wysokie? Ponownie Polska jest pierwsza w kolejce do ostrzeżenia przed tym ryzykiem, a minister klimatu i środowiska Michał Kurtyka wyraził „zaniepokojenie potencjalną spekulacyjną naturą zmienności”, która może podważyć zdolność rynku węgla do realizacji celów klimatycznych UE.

SEKTOR ENERGETYCZNY A OZE

Jednak w dłuższej perspektywie oczekuje się, że wyższe koszty emisji dwutlenku węgla przyspieszą inwestycje w energię odnawialną.

Rothenberg twierdzi, że zainteresowanie rynku odnawialnymi źródłami energii było zauważalne już w poprzednich latach pomimo stosunkowo niewielkiej ceny za emisje CO₂, która do niedawna wynosiła ok. 20 euro za tonę. Według niego teraz, gdy ceny emisji przekraczają 50 euro, nastąpi przyspieszenie w przechodzeniu na czystą energię.

„W najbliższych latach odnawialne źródła energii będą naprawdę opłacalne dla inwestorów. I myślę, że dojdzie do przyspieszonego przejścia na OZE, zwłaszcza przy wysokich cenach energii, które mamy w tej chwili”, stwierdził. Dodał też, że „w wielu miejscach nie ma już potrzeby dotacji, więc będzie to po prostu napędzane przez cenę emisji dwutlenku węgla i przez cenę rynkową za energię”.

Być może większym problemem jest wpływ, jaki ściślejszy rynek emisji CO₂ będzie miał na przemysł.

Do tej pory najbardziej widocznym efektem systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) było spowodowanie przejścia z węgla na gaz i odnawialne źródła energii. Jednak jak wskazuje Hæge Fjellheim z Refinitiv, najtrudniejsze będzie zredukowanie emisji poza sektorem energetycznym, co jest „zupełnie inną grą”.

„Wiele udało się osiągnąć dzięki temu, że wyższe ceny emisji CO₂ skłaniają do przestawienia się z węgla na gaz ziemny, który jest łatwo osiągalnym celem”, mówi. Według niej „potencjał redukcji emisji w sektorze energetycznym zmniejszy się w ciągu tej dekady”.

WYŻSZE CENY EMISJI SPOSOBEM NA ICH REDUKCJĘ?

W związku z tym, że w sektorze energetycznym osiągnięto konsensus w sprawie systemu handlu emisjami, uwagę przyciągają teraz branże związane ze stalą, cementem i materiałami chemicznymi, gdzie redukcja emisji jest bardziej kosztowna.

„Znaczna część obciążeń spadnie na energochłonne gałęzie przemysłu, ponieważ w sektorze energii elektrycznej nie ma już łatwo osiągalnych celów”, mówi Fjellheim. Dodaje, że „wraz z przeniesieniem punktu ciężkości na przemysł, redukcja emisji będzie trudniejsza do osiągnięcia. Dlatego potrzebny jest silny sygnał cenowy, nawet do 100euro za tonę (emisji CO₂- red.)”.

Ciąg dalszy na stronie 13

Ciąg dalszy ze strony 12

Z kolei według Rothenberga do tej pory europejski przemysł był stosunkowo chroniony przed wysokimi cenami emisji dwutlenku węgla, a większość przydziałów CO₂ otrzymywał za darmo. Mniejsi gracze przemysłowi nie byli zbyt aktywni w systemie ETS i często kupowali uprawnienia w ostatniej chwili, tuż przed upływem terminów zgodności, co – według niego – w najbliższych latach już nie będzie możliwe.

Natomiast więksi gracze już zaczęli się przygotowywać. W Szwecji start-up H2Green Steel jest na dobrej drodze do uruchomienia w północnej części kraju pierwszego na świecie dużego zakładu produkcji stali, zasilanego ekologicznym wodorem, a zakład pilotażowy „Hybrit” już wykorzystuje zielony wodór, produkowany wyłącznie w Szwecji.

W Niemczech rząd przekazał grupie Salzgitter AG 5 mln euro na produkcję stali przyjaznej dla klimatu w ramach szerszego projektu dekarbonizacji przemysłu. Jednakże koszty ograniczania emisji CO₂ w tych sektorach są wysokie, co oznacza, że aby były one opłacalne, wymagają wyższych kosztów emisji dwutlenku węgla.

„Zaczynamy dostrzegać pojawiające się projekty dotyczące ekologicznej stali wodorowej”, powiedział Rothenberg. Dodał też, że niektóre z tych projektów stają się opłacalne już przy cenie węgla wynoszącej 50-60 euro.

„W tej chwili są to tylko niewielkie przykłady, ale spodziewamy się, że w kolejnych latach zobaczymy rosnącą liczbę takich projektów. A jeśli tak się nie stanie,

oczekiwałbym dalszego wzrostu ceny węgla, dopóki to nie zostanie zrealizowane”, mówi.

Aby zniwelować różnicę w cenie, Komisja Europejska proponuje wprowadzenie tzw. kontraktów na różnicę w cenie emisji dwutlenku węgla (CCFD), które umożliwiają państwu UE udzielanie pomocy państwowej przedsiębiorstwom inwestującym w czyste technologie.

Wówczas rządy wypłacają różnicę między ceną uprawnień do emisji (EUA) na rynku emisji a wcześniej ustaloną ceną kontraktu na emisję CO₂, zapewniając w ten sposób gwarantowaną cenę emisji dwutlenku węgla dla projektów dotyczących czystej energii. Według Komisji „rozmiar i zakres” Funduszu Innowacji zostanie rozszerzony, aby wspierać projekty finansowane przez rząd, wykorzystujące CCFD.

Pomysł ten był forsowany przez Niemcy i został przyjęty z zadowoleniem przez Petera Liese, wysokiego rangą niemieckiego polityka z Europejskiej Partii Ludowej (EPL) i kluczowego sojusznika przewodniczącej Komisji Ursuli von der Leyen w Parlamencie Europejskim.

Liese wyjaśnia, że na przykład firmy, które zainwestują w produkcję ekologicznej stali, otrzymają darmowe przydziały w ramach systemu ETS, aby zachęcić je do inwestowania. Mogą je otrzymywać przez pięć lat, więc „mogą otrzymać dużo gotówki z ETS”.

„Chcemy dekarbonizacji przemysłu, a nie dezindustrializacji Europy”, podkreślił. „To bardzo ważne dla EPL”, dodał.

NOWA OPŁATA BUDZI OBAWY

W pakiecie Fit for 55 zawarto też inne zachęty dla przemysłu. Najbardziej kontrowersyjną jest propozycja nałożenia ceny emisji dwutlenku węgla na towary importowane do UE, czyli tzw. mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ (CBAM).

Opłata będzie stosowana stopniowo w sześciu sektorach, które już korzystają z bezpłatnych przydziałów w ramach systemu ETS: energii elektrycznej, żelaza i stali, aluminium, nawozów i cementu. Zostaną one całkowicie wycofane do 2036 r., co da tym sektorom czas na dostosowanie się.

Według KE propozycja ta „zagwarantuje, że nasze ambicje klimatyczne nie będą podważane przez zagraniczne firmy, podlegające bardziej łagodnym wymogom środowiskowym”, a także zachęci jednocześnie inne kraje do dekarbonizacji.

Jednak propozycja już wywołała obawy wśród krajów rozwijających się, takich jak Chiny, które wyraziły „poważne obawy”, że opłata węglowa stworzy nowe bariery dla handlu.

Z kolei w Europie niektóre kraje obawiają się, że nowa unijna opłata za emisję CO₂ wywoła wojnę handlową. „Wiadomo, że wiele osób uznałoby istnienie bezpłatnego przydziału uprawnień do emisji obok opłaty granicznej za „podwójną ochronę”, która daje uzasadnienie do działań odwetowych”, twierdzą **Connie Hedegaard**, była komisarz UE ds. klimatu i **Pascal Lamy**, były

Ciąg dalszy na stronie 14

Ciąg dalszy ze strony 13

dyrektor generalny WTO.

„To, że takie napięcia mogą się utrzymywać i ostatecznie doprowadzić do wojny handlowej, nie tylko zaszkodziłoby przywództwu klimatycznemu UE”, ale i groziłoby załamaniem się międzynarodowych negocjacji w sprawach klimatu, napisali w opinii dla [EURACTIV.com](https://www.euractiv.com).

Jednakże analitycy rynku węglowego uważają, że w Europie potrzebna będzie jakaś forma ochrony granic, aby zapewnić przemysłowi wystarczającą przestrzeń do dekarbonizacji.

„W Europejskim Zielonym Ładzie nie chodzi tylko o osiągnięcie celu klimatycznego, ale też o to, aby Europa wyszła z tego procesu z silniejszą, bardziej ekologiczną gospodarką”, mówi Fjellheim. Według niej celem pakietu Fit for 55 jest też pomoc dla przedsiębiorstw w uczynieniu ich działalności bardziej ekologicznej i zachęcić inne kraje do wzmożenia działań na rzecz klimatu.

Jej zdaniem propozycja Komisji dotycząca stopniowego wycofywania darmowych uprawnień ETS w okresie dziesięciu lat była prawdopodobnie starannie wyważoną decyzją. „Komisja wybrała ostrożne podejście, prawdopodobnie zarówno w celu zapewnienia poparcia ze strony europejskiego przemysłu i decydentów, jak i w celu uniknięcia podburzania międzynarodowych partnerów”, twierdzi.

Z takim poglądem zgadza się też Rothenberg, nazywając propozycję Komisji „kompromisem”, który ma zrównoważyć interesy europejskiego przemysłu z obawami dotyczącymi handlu.

Przewiduje jednak, że „proces polityczny mający na celu uzyskanie zatwierdzenia będzie trudny, ponieważ Komisja stoi w obliczu presji wewnętrznej ze strony przemysłu i zewnętrznej ze strony krajów, które potencjalnie zostaną dotknięte nowymi regulacjami”.

„Musi to być starannie zaprojektowany instrument, tak aby nie było nadzwyczajnych zysków i aby przydziały były rozdzielane tylko wśród przedsiębiorstw narażonych na ryzyko emisji CO₂”, podsumowuje.

Przemysł krytykuje unijne cło klimatyczne. Obawia się utraty konkurencyjności

.....

Autor Nikolaus J. Kurmayer | EURACTIV.com
Tłumaczenie Paulina Borowska



Przedstawiciele europejskiego przemysłu nie są entuzjastycznie nastawieni do nowych propozycji Komisji Europejskiej. [Canva]

Przstawiciele europejskiego przemysłu, których ma objąć mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ (CBAM), wyrazili obawy dotyczące planów Komisji Europejskiej. Wzywają do wprowadzenia systemu rabatów eksportowych, aby wspomóc ekologiczne produkty z UE w konkurencji na rynkach światowych.

W ubiegłym tygodniu Komisja Europejska w ramach pakietu Fit For 55 przedstawiła propozycję

wprowadzenia ceny emisji dwutlenku węgla na towary importowane do UE, w celu ochrony unijnych producentów przed tańszym importem wysokoemisyjnych towarów pochodzących z zagranicy.

KE argumentuje, że nowy system „zagwarantuje, że nasze [unijne – red.] ambicje klimatyczne nie będą podważane przez zagraniczne przedsiębiorstwa podlegające bardziej łagodnym wymogom środowiskowym”, a jednocześnie zachęci inne kraje do dekarbonizacji.

Opłata będzie stosowana w sześciu kategoriach importu: energii elektrycznej, żelaza i stali, aluminium, nawozów i cementu. System będzie wprowadzany stopniowo od 2026 r. przez okres dziesięciu lat i w tym czasie europejskie sektory przemysłu, objęte systemem, przestaną otrzymywać darmowe pozwolenia na emisję CO₂ na unijnym rynku. Ma to zapewnić zgodność z zasadami Światowej Organizacji Handlu (WTO).

Mechanizmu CBAM, czyli swego unijnego cła klimatycznego,

Ciąg dalszy na stronie 16

Ciąg dalszy ze strony 15

obawia się **Australia**, a także kraje rozwijające się, takie jak **Brazylia** i **Chiny**, które postrzegają regulacje jako protekcyjistyczne. Jednak europejskie branże nimi objęte także nie są entuzjastycznie nastawione.

„Wszystkie sektory metalurgiczne wyraziły obawy, że CBAM w proponowanej formie będzie niekorzystny dla producentów europejskich, niezależnie od produkowanego przez nich śladu węglowego”, wskazuje europejskie stowarzyszenie przemysłu stalowego (Eurofer).

Przedstawiciele przemysłu obawiają się, że stopniowe wprowadzanie opłaty zbiegnie się z wycofywaniem darmowych pozwoleń na emisję CO₂, które otrzymują w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS).

Bezpłatne zezwolenia w ramach ETS są dla nich preferowaną opcją, ponieważ odnoszą się do całej ich produkcji, podczas gdy CBAM odnosi się tylko do importu.

„Bezpłatne zezwolenia ETS i CBAM nie są alternatywami”, powiedziała **Ines Van Lierde**, przewodnicząca AEGIS Europe, koalicji przemysłowej, która zrzesza prawie wszystkie branże objęte propozycją Komisji ws. CBAM. AEGIS przewodzi wysiłkom europejskiego przemysłu w celu uzyskania większego wsparcia ze strony Brukseli.

Chociaż od 2005 r. europejski przemysł podlegał cenie za emisję dwutlenku węgla, był w znacznym stopniu chroniony przed wysokimi cenami dzięki temu, że większość przydziałów CO₂ otrzymywał za

darmo. Jednak teraz, gdy ceny emisji dwutlenku węgla osiągają rekordowy poziom – ponad 50 euro za tonę – przedstawiciele przemysłu obawiają się dodatkowych kosztów, jakie zostaną wygenerowane w związku ze zmianami w ETS.

„Znaczna część obciążeń będzie spoczywać na energochłonnych gałęziach przemysłu, ponieważ łatwo osiągalne cele w sektorze energii elektrycznej już zostały zrealizowane”, stwierdziła **Hæge Fjellheim**, dyrektorka ds. badań nad emisjami dwutlenku węgla w Refinitiv, firmie zajmującej się analizą rynku emisji.

Według niej wraz z przeniesieniem punktu ciężkości na przemysł, redukcja emisji będzie trudniejsza do osiągnięcia. Dlatego potrzebny jest silny sygnał cenowy, sięgający nawet 100 euro za tonę (emisji CO₂ – red.).

RABATY EKSPORTOWE

Wraz z końcem darmowych przydziałów w ramach ETS unijny przemysł będzie miał mniej funduszy na inwestycje w technologie niskoemisyjne, ostrzegają europejscy producenci. Według nich, mimo że CBAM zapewni równość konkurencyjną z producentami zagranicznymi, propozycja Komisji nie przewiduje żadnego odpowiednika w handlu zewnętrznym.

„Proponowane wycofanie bezpłatnego przydziału i brak rabatów eksportowych spowodowałyby znaczne ryzyko dla inwestycji”, stwierdził **Koen Coppenholle**, szef europejskiego stowarzyszenia przemysłu cementowego (Cembureau).

Aby utrzymać konkurencyjność w stosunku do importu z Chin, przemysł europejski liczy na coś, co w rzeczywistości równałoby się subsydiom eksportowym.

„Te dostosowania eksportowe powinny być przyznawane produktom, które są wytwarzane w UE i eksportowane do niektórych krajów, które nie mają równoważnej polityki ograniczania emisji dwutlenku węgla lub polityki cenowej odnośnie CO₂”, powiedział **Hervé Jouanjean**, były dyrektor ds. WTO w Komisji Europejskiej i obecny ekspert ds. handlu w firmie King&Spalding.

Według niego chociaż rabaty eksportowe nie są obecnie częścią polityki klimatycznej i handlowej UE, to mogą być zgodne z zasadami WTO. „Odpowiednio zaprojektowane, czyli takie, jak proponujemy, nie stanowią subsydiów eksportowych w myśl zasad WTO”, mówi w imieniu AEGIS.

AEGIS Europe broni kombinacji bezpłatnych przydziałów w ramach ETS, opłaty granicznej CBAM i rabatów eksportowych, twierdząc, że są to odrębne elementy zintegrowanej polityki UE, zajmującej się różnymi aspektami handlu i klimatu.

„Nie widzimy absolutnie żadnego problemu z zasadnością dostosowania eksportu CO₂ przez WTO, które jest częścią polityki redukcji emisji”, mówi **Bernard O'Connor**, prawnik ds. handlu z włoskiej firmy Nctm.

Według niego te trzy środki „mogą istnieć niezależnie tak długo, jak będą potrzebne”, aby zapewnić równe warunki konkurencji.

Ciąg dalszy na stronie 17

Ciąg dalszy ze strony 16

„Chcemy równych szans”, podkreśla **Bernard Lombard**, dyrektor ds. polityki handlowej i przemysłowej w europejskim stowarzyszeniu przemysłu papierniczego (CEPI), należącym do AEGIS Europe.

„Dopóki istnieje różnica pod względem kosztów emisji dwutlenku węgla i redukcji emisji między UE a resztą świata, uważam, że potrzebujemy tych narzędzi, aby zagwarantować, że unijny eksport nie stanie się niekonkurencyjny z powodu naszych wyższych ambicji klimatycznych”, dodaje.

„ZJEŚĆ CIASTKO I MIEĆ CIASTKO”

Ekologiczne organizacje pozarządowe są bardzo sceptycznie nastawione do propozycji rabatu eksportowego, twierdząc, że byłby on sprzeczny z zasadami WTO i podważyłby wiodącą rolę UE w dziedzinie klimatu na arenie międzynarodowej.

„Rabaty eksportowe stwarzałyby ryzyko powstania niepożądanych bodźców i nie byłyby spójne z dążeniem do zwiększenia ambicji klimatycznych na świecie”, powiedziała **Agnese Ruggiero** z Carbon Market Watch.

„Żądanie rabatów eksportowych jako dodatek do bezpłatnych przydziałów i CBAM to jak mieć ciastko, zjeść je i jeszcze sięgnąć po babeczki”, stwierdziła.

Ruggiero nie jest jedyną osobą, wyrażającą sceptycyzm wobec rabatów eksportowych. Kiedy AEGIS Europe konsultował się w tej sprawie z ekspertami ds. handlu Komisji

Europejskiej, oni także byli ostrożni wobec takiej koncepcji.

„Gdy rozmawialiśmy o tym nieformalnie z przedstawicielami Komisji, mówili, że to niemożliwe”, przyznaje O'Connor. „Ale my widzimy to tak, że może to być część zintegrowanej polityki klimatycznej”, wskazuje.

O'Connor uważa jednak, że nie wszyscy w KE są przeciwni temu pomysłowi. „Czy istnieją siły w Parlamencie Europejskim i w państwach członkowskich, które chcą przyjrzeć się tej kwestii? Prosta odpowiedź brzmi: tak”, twierdzi.

Z kolei według Jouanjean, przemysł europejski spotyka się z „dogmatycznymi poglądami” ze strony Komisji Europejskiej, która obawia się, że rabaty eksportowe będą uznawane przez WTO za subsydia eksportowe.

„Według nas jest to ograniczony sposób pojmowania tych kwestii”, mówi Jouanjean. „To nie jest samodzielny środek. Jest to część globalnego podejścia, więc na pewno należy przeprowadzić kampanię informacyjną, aby przekonać decydentów, że muszą zmienić swoje nastawienie”, podsumowuje.

STAKEHOLDER OPINION

DISCLAIMER: Stwierdzenia i opinie zawarte w tym artykule odzwierciedlają poglądy autora i nie przedstawiają stanowiska

PGE: W jaki sposób pogodzić rozbieżne interesy w pakiecie „Fit for 55”?

.....



Wojciech Dąbrowski, prezes zarządu PGE
Polska Grupa Energetyczna S.A. / Źródło:
materiały prasowe PGE

Dla polskich gospodarstw domowych koszty osiągnięcia neutralności węglowej do 2050 roku będą ogromne. Dlatego nowy unijny cel redukcji emisji o 55 proc. do 2030 r. powinien zostać osiągnięty poprzez sprawiedliwy podział obciążeń między sektorami i państwami członkowskimi, pisze Wojciech Dąbrowski, prezes zarządu PGE Polska Grupa Energetyczna S.A.

Chociaż wszystkie państwa członkowskie poparły wyższy cel UE w postaci redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 proc. do 2030 r. w porównaniu do

1990 r., to zaproponowane ostatnio rozwiązania regulacyjne mogą pogłębić różnice zdań między krajami co do realizacji nowych celów.

Już teraz można zaobserwować różną perspektywę pomiędzy Europą Zachodnią, która jest na drodze do pełnej dekarbonizacji sektora energetycznego jeszcze przed 2030 r. i nie musi szukać alternatywy dla stałych paliw kopalnych w systemach ciepłowniczych, a wschodnią częścią kontynentu, która wciąż stoi przed ogromnymi wyzwaniami zarówno w sektorze energetycznym, jak i ciepłowniczym.

To zderzenie różnej skali wyzwań i potrzeb będzie miało swój wyraz w kilkuletniej batalii legislacyjnej. Jednak decyzji biznesowych, mających na celu dostosowanie polskiej energetyki do nowego celu klimatycznego, podejmowanych przez przedsiębiorstwa energetyczne, nie można odkładać na połowę lat dwudziestych. W przeciwnym razie do roku 2030 nie będzie wystarczająco dużo czasu, aby dokonać rzeczywistych zmian i spełnić ambitne cele redukcyjne. Dlatego aby uniknąć katastrofy społecznej musimy znaleźć właściwą równowagę interesów w całym procesie legislacyjnym

Ciąg dalszy na stronie 19

Ciąg dalszy ze strony 18

dotyczącym pakietu „Fit for 55”, a zwłaszcza reformy systemu EU ETS.

Dla polskich gospodarstw domowych koszty osiągnięcia neutralności węglowej do 2050 r. będą ogromne. Same inwestycje w nowe jednostki wytwórcze i magazyny energii będą wymagały od polskich gospodarstw domowych wydania dodatkowych 110 mld euro, [jeśli nie otrzymamy na nie dodatkowych środków unijnych](#). Kwota ta odpowiada wielkości konsumpcji przez gospodarstwa domowe, która miałaby miejsce w przypadku braku tych zmian. Dzieje się tak dlatego, że do osiągnięcia tych celów potrzebne są inwestycje i ktoś musi za nie zapłacić.

JAK OSIĄGNĄĆ NOWY CEL OGRANICZENIA EMISJI O 55 PROC.?

Nowy cel powinien zostać osiągnięty poprzez sprawiedliwy podział obciążeń między sektorami i państwami członkowskimi. W tym zapewnienie, że dystrybucyjne skutki kosztów tej transformacji zostaną rozłożone między państwami członkowskimi proporcjonalnie do zdolności poszczególnych obywateli do sfinansowania tej transformacji.

Dlatego też uważamy, że kontrowersyjnym wyborem Komisji jest nałożenie większego obciążenia na sektory objęte systemem ETS, które jest niepotrzebnie duże i nie może być uzasadnione koniecznością osiągnięcia przez UE neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla do 2050 r.

Propozycja Komisji, aby połączyć zwiększony liniowy współczynnik redukcji (LRF) wynoszący 4,2 proc., znacznie przekraczający dzisiejszy

poziom 2,2 proc., wraz z dodatkową jednorazową redukcją limitu i dalszymi zmianami parametrów projektowych rezerwy stabilności rynkowej (MSR), spowodowałyby rosnącą zmienność cen uprawnień EU ETS. Przy tak wysokim poziomie LRF wynoszącym 4,2 proc. oznacza to, że biorąc pod uwagę obecny zakres systemu ETS do 2040 r. w systemie nie będzie już żadnych uprawnień do emisji.

Jeżeli mamy już zwiększony LRF o 4,2 proc., dlaczego nadal musimy wzmacniać mechanizm rezerwy stabilności rynkowej, aby osiągnąć ten sam cel? Sam liniowy współczynnik redukcji emisji jest wystarczający, aby obniżyć emisje do wymaganego poziomu redukcji.

Sztuczne wprowadzanie różnych progów dla rezerwy nie ma sensu, ponieważ reforma rezerwy stabilności rynkowej ma niewielki wpływ na osiągnięcie celów redukcyjnych. Wręcz przeciwnie, biorąc pod uwagę niedawny wzrost cen uprawnień do emisji oraz przewidywalne niedobory na rynku w przyszłości, być może najlepszym rozwiązaniem jest złagodzenie tych progów i pozwolenie, aby więcej uprawnień pozostało na rynku?

CO JEST POTRZEBNE, ABY UNIKNĄĆ EUROPY WIELU PRĘDKOŚCI W DZIEDZINIE AMBICJI KLIMATYCZNYCH?

Przed Unią Europejską stoją ogromne wyzwania inwestycyjne związane z realizacją wyższych ambicji klimatycznych. Dokładnej analizy wymagać będą również skutki finalnego podziału kosztów zwiększonych inwestycji

w poszczególnych państwach członkowskich. Ogólny wysiłek będzie nieuchronnie wyższy w sektorach objętych systemem handlu uprawnieniami do emisji ze względu na potrzebę niwelowania negatywnych skutków społecznych dla obywateli, a mianowicie w sektorze budynków i transportu. W przeciwnym razie protesty społeczne, takie jak żółte kamizelki we Francji są nie do uniknięcia.

Należy jednak zdawać sobie sprawę z tego, że takie same protesty miałyby miejsce, gdyby na sektory objęte ETS nałożono zbyt duże obciążenia. Dla krajów nadal bazujących na węglu, w których do realizacji nowego celu potrzebne będą ogromne zmiany społeczne i gospodarcze, pozostaje to naprawdę istotnym ryzykiem. Dlatego konieczne są większe fundusze unijne, aby złagodzić ten wysiłek inwestycyjny.

Musimy zapewnić odbiorców energii elektrycznej i ciepła oraz społeczności lokalne, że wsparcie ze strony UE będzie wystarczające, aby mieć pewność, że nigdy nie pozostaną oni pozostawieni samym sobie. Można to zrobić, jeśli fundusze na transformację energetyczną w państwach członkowskich o różnych punktach startowych zostaną odpowiednio zwiększone. Działając wspólnie w duchu solidarności możemy wszyscy osiągnąć cele UE w zakresie dekarbonizacji.

DLACZEGO MA TO ZNACZENIE DLA ENERGETYKI?

PGE opowiada się za dekarbonizacją w najszybszym możliwym tempie, nie tracąc

Ciąg dalszy na stronie 20

Ciąg dalszy ze strony 19

środków inwestycyjnych na wydatki operacyjne związane z zakupem uprawnień do emisji w ramach EU ETS. Tylko na same uprawnienia wydaliśmy w ubiegłym roku ok. 1,8mld euro, generując prawie 10 proc. przychodów na rynku EU ETS.

Przekłada się to bezpośrednio na ograniczenie naszych możliwości w zakresie nowych zrównoważonych i ekologicznych inwestycji, ponieważ w pierwszej kolejności musimy pokryć koszty emisji dwutlenku węgla. Nawet w świetle tych kosztów operacyjnych nie możemy po prostu zamknąć naszych konwencjonalnych elektrowni ze względu na bezpieczeństwo dostaw, aby uniknąć prawdziwie krytycznych sytuacji.

Wyższa cena CO₂ może jedynie uszczuplić nasze fundusze i możliwości inwestowania w przyszłości w niskoemisyjne i zeroemisyjne źródła energii, ale nie może jeszcze bardziej przyspieszyć naszych planów inwestycyjnych, ponieważ już teraz są one bardzo ambitne. Tytułem przypomnienia, Grupa Kapitałowa PGE zamierza wybudować 2,5 GW nowych mocy w morskich farmach wiatrowych, 3 GW w fotowoltaice oraz rozszerzyć portfolio farm wiatrowych na lądzie o co najmniej 1 GW do 2030 r.

Dzisiejsze ceny uprawnień do emisji CO₂ są już wystarczające wysokie, aby wymusić zmianę paliwa. Dlatego też potrzebujemy skutecznej polityki, aby uniknąć niekontrolowanego wzrostu cen, który w końcu spowodowałby niedopuszczalne obciążenie naszych klientów.

CO JEST POTRZEBNE, ABY ZNALEŹĆ RÓWNOWAGĘ?

Spośród państw członkowskich

Polska ma największe wyzwanie inwestycyjne i jednocześnie największą nierównowagę uprawnień, co oznacza, że polskie przedsiębiorstwa muszą kupować uprawnienia EU ETS w wysokości przekraczającej te dostępne w puli na polskich aukcjach, finansując budżety innych państw członkowskich.

W oczywisty sposób wymaga to korekty, tak aby Polska miała wystarczające środki własne do sfinansowania własnej transformacji. Z tego powodu uważamy, że Fundusz Modernizacyjny powinien zostać znacznie i proporcjonalnie zwiększony do nowych zobowiązań klimatycznych, aby odpowiedzieć na te wyzwania i odpowiednio rozwiązać problem nierównowagi między państwami członkowskimi.

Przyjmujemy do wiadomości fakt, że w propozycji Komisji przewidziano zwiększenie Funduszu Modernizacyjnego, co jest konsekwencją objęcia sektorów transportu i budynków systemem EU ETS. Jednakże nadal nie ma pewności czy nowy przydział środków jest proporcjonalny do nowych zobowiązań i kosztów modernizacji w sektorach energii, przemysłu, transportu i budynków. Komisja nie zdecydowała się na wykorzystanie uprawnień przeniesionych do MSR na Fundusz Modernizacyjny. Mechanizm ten, o ile zostałby zastosowany, nie miałby wpływu na krajowe pule uprawnień państw członkowskich, a w rezultacie na ceny uprawnień do emisji.

Naszym zdaniem rozwiązaniem problemu nierównowagi jest znaczące zwiększenie Funduszu Modernizacyjnego lub wykorzystanie uprawnień, które obecnie trafiają do MSR. Apelujemy również o utrzymanie możliwości finansowania

inwestycji gazowych w ramach Funduszu, jako wyraz uznania dla specyficznych potrzeb naszego kraju.

Wdrożenie wysokosprawnych elektrociepłowni opalanych gazem ziemnym w systemach ciepłowniczych pozostaje dla Polski jedynym realnym rozwiązaniem pozwalającym na przyspieszenie odchodzenia od węgla i przejście na mniej emisyjny gaz jako paliwo przejściowe na drodze do neutralności węglowej. Ułatwiłoby to również poprawę jakości powietrza i ograniczyło wzrost ubóstwa energetycznego.

Wierzymy, że tylko dzięki tym działaniom uda się osiągnąć równowagę w systemie EU ETS, a w efekcie uczciwą i sprawiedliwą transformację, tak ważną dla naszych odbiorców energii elektrycznej i ciepła.



Więcej informacji o
Raportach Specjalnych
EURACTIV.pl

Kontakt

Karolina ZBYTNIEWSKA

Dyrektor Zarządzająca / Redaktor naczelna
zbytniewska@euractiv.pl
tel. +48 604 526 044

Monika MOJAK

Dyrektorka Projektów
monika.mojak@euractiv.pl
tel. +48 605 044 710