



Biuletyn Zielonej Transformacji

nr 3 / 2024

Szanowni Państwo,

Z przyjemnością przekazuję na Państwa ręce czwarty numer Biuletynu Zielonej Transformacji. Celem tego elektronicznego wydawnictwa jest przedstawianie biznesowych, społecznych, naukowych oraz samorządowych analiz i postulatów dotyczących polskiej transformacji w kierunku gospodarki niskoemisyjnej oraz o obiegu zamkniętym. Aby to cywilizacyjne przedsięwzięcie zakończyło się sukcesem, konieczny jest mądry dialog i zrozumienie punktu widzenia różnych interesariuszy.

Zakończyły się wybory do Parlamentu Europejskiego. Wstępnie można założyć, że nie przyniosą one istotnych zmian w budzącym wiele dyskusji publicznych obszarze Zielonego Ładu. W kraju oczekujemy wciąż na regulacje sprzyjające transformacji energetycznej oraz dekarbonizacji naszej gospodarki.

W dobie małej obecności tematu dekarbonizacji w mediach, emocjonalnego podejścia do tego tematu przez wiele osób ze świata polityki, obecnej czasami dezinformacji, co do rzeczywistego znaczenia Zielonego Ładu dla naszego kraju, Konfederacja Lewiatan musi być świecącą latarnią wiedzy w dobie rewolucyjnych przemian w światowej gospodarce. Powinniśmy dostarczać środowisku przedsiębiorców najlepszej wiedzy oraz dostępu do głosu eksperckiego różnych środowisk. Dlatego zorganizowaliśmy konferencję o przyszłości Zielonego Ładu, do której zaprosiliśmy przedstawicieli biznesu oraz strony społecznej, aby uzyskać wiedzę, jak na to zagadnienie patrzą różni interesariusze. Relację z tej konferencji przedstawiamy w niniejszym wydawnictwie.

Dzięki życzliwemu dialogowi pogłębiać się będzie nasze rozumienie, w jakim momencie jesteśmy na drodze do gospodarki net-zero i jak wygląda ta droga w różnych sektorach. Mamy również nadzieję, że wiedza ta służyć będzie także decydentom w podejmowaniu lepszych decyzji na rzecz budowy wspierającego środowiska regulacyjnego dla gospodarki w czasie transformacji. Nie możemy zapomnieć, że dodatkowo mierzymy się z wyzwaniami geopolityki i następstw imperialnej wojny Rosji z Ukrainą, której obywatele wierzą w wolną, demokratyczną i praworządną przyszłość oraz przystąpienie do wspólnoty państw UE.



W Polsce, wobec braku konkretnych działań na rzecz wspierania zapóźnionej o wiele lat dekarbonizacji, co zagraża konkurencyjności całej naszej gospodarki poprzez wysoki ślad węglowy oraz jedne z najwyższych cen energii elektrycznej w Europie, trzeba głośno zawołać – w nawiązaniu do Billa Clintona – Decarbonisation, you fool!

Doskonałym wprowadzeniem w tematykę dekarbonizacji jest artykuł dr hab. dr hab. Doroty Niedziółki, który pokazuje historyczną genezę tego procesu oraz wyjaśnia cel, jakim jest ograniczenie wpływu człowieka na klimat i zapewnienie zrównoważonego rozwoju, gdzie rozwój społeczno-gospodarczy jest osiągany przy minimalnym wpływie na środowisko.

W zakresie dekarbonizacji transportu zapraszam do pogłębienia wiedzy poprzez relację z webinaru Konfederacji Lewiatan „Dekarbonizacja transportu. Wyzwania i szanse”, który odbył się 29 maja 2024 r. z udziałem sektora biznesu oraz ekspertów Międzynarodowej Agencji Energetyki oraz WiseEuropa.

Na koniec zapraszam do zapoznania się ze wspólnym apelem na rzecz przyspieszenia transformacji energetycznej, którego Konfederacja Lewiatan jest jednym z sygnatariuszy.

Jakub Safjański

Dyrektor Departamentu Energii i Zmian Klimatu
Konfederacji Lewiatan

jsafjanski@lewiatan.org



Spis treści

- 1. Dekarbonizacja – stan i perspektywy procesu** 6
- 2. Przyszłość Zielonego Ładu – Konferencja Konfederacji Lewiatan** 10
- 3. Dekarbonizacja transportu. Wyzwania i szanse** 14
 - Dekarbonizacja to szansa dla transportu, ale niesie za sobą wiele wyzwań 15
 - Ropa naftowa pozostaje ważna, ale przyszłość należy do elektryczności i nowych paliw 15
 - Rośnie presja na dekarbonizację sektora transportu 16
 - Zwiększenie udziału aut elektrycznych jest nieodwracalne 16
 - Szczególne wyzwania dla branży transportu ciężkiego i logistyki 17
- Apel do Premiera Donalda Tuska ws. przyspieszenia działań na rzecz dekarbonizacji energetyki** 18



1.

Dekarbonizacja – stan i perspektywy procesu



Dekarbonizacja to jeden z najistotniejszych współcześnie procesów zmian gospodarczych. Polega na ograniczaniu lub całkowitym wykluczeniu emisji CO₂. Dekarbonizacja narodziła się jako odpowiedź na obserwowane negatywne skutki zmian klimatu i konieczność podjęcia skutecznych działań związanych z ochroną ekosystemów.

Pierwotnie dekarbonizacja miała być programem wyznaczającym zakres i tempo zmniejszania emisji gazów cieplarnianych. Obecnie stała się częścią głębokiego procesu przeobrażeń gospodarczych służących nie tylko działaniom prospołecznym i prośrodowiskowym, ale przede wszystkim wzrostowi konkurencyjności gospodarek.

Dekarbonizacja pojawiła się jako idea w latach 80 XX wieku, gdy pierwsze analizy i raporty w tym raport H. Gro Brutland wskazywały na skale zagrożeń i poziom kosztów związanych z postępującym zanieczyszczeniem środowiska. Towarzyszący dyskusji o zmianach klimatu aspekt zrównoważonego rozwoju stał się tłem dla inicjatyw służących wdrażaniu rozwiązań ograniczających emisję.

Kluczowym stało się uznanie iż nie tylko rozwój rynków energii ale i rozwoju gospodarek w tym realizacja strategii industrializacji i serwicyzacji wymaga uwzględnienia wymogów środowiskowych i działań znacznie wykraczających poza przestrzeń kraju, regionu i kontynentu. Dekarbonizacja miała zatem wpływać na coraz bardziej świadome działania służące realizacji zmian, których zakres uwzględniałby nie tylko wszystkie sektory gospodarki ale i szerokie grono interesariuszy.

Dekarbonizacja wywodząc się z dyskusji o skutkach obecności i aktywności człowieka w przestrzeni ewoluowała w kierunku szeroko zdefiniowanego procesu transformacji energetycznej. Stała się elementem strategii przeobrażania gospodarek nie tylko w niskoemisyjne ale jednocześnie innowacyjne i konkurencyjne. Będąc celem zmian przełomu XX i XXI wieku jest obecnie głównym impulsem działań uzasadniających inicjatywy dla zmiany filozofii myślenia nie tylko o rynkach energii ale produkcji, przemysłowej, usługach, transporcie i urbanizacji.

Dekarbonizacja oznacza wdrażanie rozwiązań technologicznych, które powinny przyczyniać się nie tylko do modernizacji procesu wytwarzania dóbr i usług, ale także stosowania rozwiązań sprzyjających zwiększeniu udziału OZE w „energy mix”, a w konsekwencji obniżeniu kosztów wytwarzania energii elektrycznej z OZE. Podkreślenie znaczenia efektywności w procesach wytwórczych, zmiany procesu organizacji, wzrost świadomości i odpowiedzialności są odpowiedzi na coraz intensywniejsze wdrażanie rozwiązań technicznych i technologicznych w obszarze nie tylko pozyskania energii, jej przetwarzania, ale także przesyłu i dystrybucji.

Dekarbonizacja to proces nieodwracalny. Jego uwarunkowaniami są zmiany klimatu, sposobem realizacji - zmiany technologiczne a skutkiem zwiększenie OZE w bilansie energetycznym i nieodwracalna, pozytywna zmiana procesów przetwórczych.

Proces dekarbonizacji wymaga odpowiednio sformułowanej polityki energetycznej i szeregu narzędzi zwiększających skuteczność realizacji jej celów. Poza aspektami prawnymi i instytucjonalnymi istotne pozostają zakres i źródła finansowania inwestycji oraz postawa uczestników rynku. Świadomość potencjalnych korzyści skłania przedsiębiorców do realizacji projektów inwestycyjnych a świadomość konsumentów do wyboru odpowiednio dóbr i usług. Zrozumienie i akceptacja zmian pozwala na zwiększenie skuteczności procesu dekarbonizacji.

Stopień realizacji dekarbonizacji jest bardzo zróżnicowany. Różne tempo, jak i efektywność dekarbonizacji jest skutkiem poziomu rozwoju gospodarki, stopnia industrializacji, wielkości przemysłu ciężkiego, znaczenia węglowodorów w „energy mix”, zamożności państwa, przedsiębiorczości i skłonności do innowacji podmiotów gospodarczych, charakteru polityki energetycznej, poziomu zaangażowania w projekty międzynarodowe.

Dekarbonizacja w Polsce wciąż się dokonuje. Plan jej realizacji przewiduje działania do 2050 r. Oczekuje się, dekarbonizacja przyczyni się do poprawy niezależności energetycznej, rozwoju nowych branż i stworzenia nawet 300 tys. miejsc pracy. W polskich warunkach utożsamiana jest z dużymi inwestycjami infrastrukturalnymi. I choć zakres przewidywanych projektów wskazuje na konieczność modernizacji niezwykle licznych instalacji występujących nie tylko w jednostkach wytwarzających energię elektryczną, energię ciepłą ale także jednostkach działających w transporcie i branżach produkcji przemysłowej.



Przyjęcie dekarbonizacji jako elementu strategii transformacji stwarza możliwość zastąpienia produkcji energii z paliw kopalnych technologiami bezemisyjnymi. Całkowita dekarbonizacja oznacza coraz większy udział energii ze źródeł odnawialnych w całkowitym mieszkaniu energetycznym Polski. Istotną rolę w dekarbonizacji odgrywają nie tylko OZE ale także energia jądrowa i wodorowa, co potwierdza założenie o zmianach technologicznych, a w wielu przypadkach zmianie filozofii funkcjonowania.

Dekarbonizacja należy do wachlarza ambitnych celów ekonomicznych i politycznych. Jest elementem szerszej strategii zmian zakładających nie tylko sprostanie oczekiwaniom międzynarodowej opinii publicznej ale często wyprzedzanie innych i nadawanie swoistości w procesie awansu technologicznego. Interesariuszami zmian są rządy i organizacje międzynarodowe, które zmiany klimatu wpisują na listę kluczowych celów o znaczeniu globalnym. Należy przy tym pamiętać iż realizacja dekarbonizacji nie tylko wpływa na pozytywne postrzeganie postawy przez konkurentów, ale daje także szanse na zajęcie pozycji lidera w wyścigu o dominację w produkowaniu technologii albo bycia wzorem postępowania dla tych, którzy tę drogę zmian dopiero rozpoczynają.

Dekarbonizacja gospodarki polega na do ustalenia celów redukcji emisji gazów cieplarnianych, które mają na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej. Neutralność klimatyczna oznacza, że emisje gazów cieplarnianych są zrównoważone przez usuwanie CO₂ lub innych działań, które kompensują emisje, takie jak zalesianie czy projekty unikania emisji.

Dekarbonizacja gospodarki wymaga szeroko zakrojonych działań na wielu płaszczyznach, w tym politycznych, ekonomicznych, technologicznych i społecznych. Wymaga to inwestycji w nowe technologie, zmiany systemów energetycznych i transportowych, promowanie efektywności energetycznej, zachęcanie do zrównoważonego rozwoju i zmiany zachowań konsumenckich.

Wprowadzenie dekarbonizacji gospodarki ma na celu ograniczenie wpływu człowieka na klimat i zapewnienie zrównoważonego rozwoju, gdzie rozwój społeczno-gospodarczy jest osiągany przy minimalnym wpływie na środowisko.

dr hab. Dorota Niedziółka

Dziekan Studium Magisterskiego
Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie
oraz kierownik Katedry Geografii Ekonomicznej



2.

**Przyszłość Zielonego Ładu
– Konferencja Konfederacji
Lewiatan**



Konferencja odbyła się 6 czerwca 2024 r. w siedzibie Konfederacji Lewiatan w Warszawie. Naszą ideą było zebranie głosów biznesu oraz społecznych, które przybliżą nam szanse i wyzwania wynikające z ogromnego pakietu regulacyjnego UE znanego szerzej jako Zielony Ład. Dodatkowo, wydarzenie odbyło się kilka dni przed wyborami do Parlamentu Europejskiego, a Zielony Ład stał się jednym z tematów kampanii wyborczej. Tymczasem o polityce klimatycznej i środowiskowej UE najlepiej rozmawiać z daleka od politycznych sporów. Dopiero rzeczowy głos ekspertów może przybliżyć do zrozumienia rzeczywistych następstw tego ambitnego projektu.

Przedstawiciele biznesu i partnerzy społeczni zaprezentowali stanowiska dotyczące Zielonego Ładu a następnie w dyskusji zastanawiali się, jaki będzie miał wpływ na firmy, prowadzenie biznesu, a także funkcjonowanie społeczeństwa.

Maciej Witucki, prezydent Konfederacji Lewiatan, otwierając dyskusję, przekonywał, że już czas, żeby Zielony Ład został Green Dealem. Angielskie wyrażenie wskazuje bardziej na umowę, porozumienie. A to właśnie w drodze porozumienia między Komisją Europejską, Parlamentem UE a przedstawicielami rządów państw wykuwają się zielone regulacje. Wspieramy Zielony Ład, ale nie możemy zabijać biznesu. Transformacja musi być oparta na faktach, a nie emocjach – dodał.



– Miasta postawiły sobie ambitne cele, aby szybciej dojść do neutralności klimatycznej. Chociaż wiedzą, że zielone inwestycje będą trudniejsze, są jednak w stanie sprostać wyzwaniom. Już dzisiaj odnotowują sukcesy, np. w ograniczaniu smogu (Warszawa, Kraków). Przed nimi kolejne wyzwania związane z dekarbonizacją ciepłownictwa czy kolejną rewolucją odpadową – mówił Tymoteusz Marzec, koordynator komisji Unii Metropolii Polskich. Jest duży potencjał samorządów w absorpcji środków UE i samorzady chcą być ważnym partnerem dla decydentów. Potrzebne są regulacje w zakresie gospodarki obiegu zamkniętego oraz energetyki samorządowej.

Z kolei Artur Wilk, przewodniczący zespołu OPZZ ds. sprawiedliwej transformacji ostrzegął, że zielona transformacja powinna przebiegać w sposób ewolucyjny. – Nie potrzebujemy rewolucji, która nie liczy się ze skutkami społecznymi zmian. Zielony Ład ma być szansą dla społeczeństwa, a nie prowadzić do wykluczenia różnych grup. Ważne jest też, aby zmiany dostosować do specyfiki państw – stwierdził.

Zdaniem Zofii Wetmańskiej, wiceprezeski Instytutu Reform, decyzje w sprawie transformacji klimatycznej na poziomie unijnym już zapadły. Nie będzie innego Zielonego Ładu. Dyskusje mogą dotyczyć tylko implementacji przepisów w poszczególnych krajach. – Teraz dużo zależy od rządu, jak będzie realizował zieloną politykę, czy przyniesie ona korzyści gospodarce i ludziom. Na pewno sporo dyskusji wzbudzą jeszcze cele dotyczące zielonego wodoru czy ETS2 – powiedziała. Należy więcej rozmawiać o konkurencyjności gospodarek.

Szymon Firląg, prezes Związku Pracodawców Producentów Materiałów dla Budownictwa wskazywał na konieczność stworzenia strategii transformacji przemysłu wyrobów w budowlanych, efektywne wykorzystanie wsparcia oraz stabilne prawo jako warunek sukcesu transformacji. – Trzeba zmieniać przemysł, aby stał się mniej emisyjny, ale jednocześnie nie ograniczać produkcji, czy zamykał fabryk. Moją branżę też czeka transformacja chociażby w kontekście tzw. dyrektywy budynkowej – powiedział. Polska obniża emisje CO₂, ale dzieje się tak również w wyniku zamykania produkcji.

Magdalena Bezulska, prezeska Veolia term SA poinformowała, że wszystkie firmy z branży ciepłowniczej planują odejście od węgla do 2030 roku, a osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku. – W naszej branży konieczne jest utrzymanie wsparcia dla przedsiębiorstw, bo inaczej mogą nie udźwignąć kosztów transformacji. Tym bardziej, że gospodarstwa domowe nie będą w stanie płacić wysokich cen za ciepło – podkreśliła. Prezeska zwróciła też uwagę, że powinny być zapewnione programy wsparcia. Trzeba patrzeć holistycznie i szukać synergii lokalnych np. biogaz na oczyszczalniach ścieków i spalania odpadów. Istotne jest wsparcie także dla kogeneracji dla biomasy i gazu i uproszczenia w inwestycjach i procedurach, bo proces trwa nawet 5 lat. System taryfowania powinien być bardziej elastyczny i uwzględniać dynamikę otoczenia rynkowego.





Paweł Wideł, prezes Związku Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych w Konfederacji Lewiatan mówił, że Polska bez radykalnej zmiany „koloru” produkowanego prądu na zielony może utracić konkurencyjność, a przemysł motoryzacyjny przestanie być kołem zamachowym naszej gospodarki. Inwestorzy będą wybierali inne kraje.

– Polska dalej na węglu stoi, nie jesteśmy już rezerwuarem taniej siły roboczej. Firmom motoryzacyjnym znacznie bardziej opłaca się teraz inwestować w innych regionach, np. na Węgrzech. Trzeba szybko wdrożyć program dekarbonizacji zakładów przemysłowych.

Odnosił się także do decyzji politycznej UE. rezygnacji z silników spalinyowych. Poza baterią litowo jonowa nie ma obecnie powszechnej technologii do zeroemisyjności w transporcie. Połowa aut elektrycznych produkowana jest obecnie w Chinach. USA podniosły cła, chroniąc swój rynek. Europa jest miejscem ekspansji dla Chin. Ale sprzedaż aut elektrycznych zmniejsza się. Wizja elektrycznego, autonomicznego auta współdzielonego między kierowców opóźnia się. W Polsce motoryzacja to głównie kapitał międzynarodowy. Jest więc częścią globalnych trendów. Odejście od silnika spalinyowego to nawet 30% mniej miejsc pracy, co wynika z zaprzestania produkcji podzespołów.

3.

Dekarbonizacja transportu. Wyzwania i szanse



Dekarbonizacja to szansa dla transportu, ale niesie za sobą wiele wyzwań

Webinar „Dekarbonizacja transportu. Wyzwania i szanse” odbył się 29 maja 2024 r. w siedzibie Konfederacji Lewiatan w Warszawie. Rola pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych źródeł energii w transporcie, dynamika transformacji oraz zarządzanie tym procesem, a także rola prawodawstwa i wsparcia państwa w przeprowadzeniu zmian były głównym tematem tego wydarzenia, zorganizowanego przez Radę Zielonej Transformacji Konfederacji Lewiatan.

Transport poddaje się najtrudniej dekarbonizacji. W Polsce udział oze w transporcie wyniósł w 2022 r. tylko 5,5%. Aby obniżyć ślad węglowy stosować można różne narzędzia. Należą do nich biokomponenty w paliwach klasycznych, stosowanie niskoemisyjnych paliw alternatywnych, takich jak np. biometan oraz elektryfikacja transportu, z zastrzeżeniem, że energia elektryczna powinna pochodzić także ze źródeł oze. Wyzwania są ogromne. Aby skutecznie przeprowadzić dekarbonizację tego sektora potrzebne jest zebranie wiedzy ze strony różnych interesariuszy i głosy niezależnych ekspertów oraz przedstawicieli sektora, dzięki którym będzie możliwe poznanie problemu z różnych perspektyw i uzyskanie szerokiej wiedzy - zauważył Jakub Safjański, dyrektor Departamentu Energii i Zmian Klimatu Konfederacji Lewiatan.

Ropa naftowa pozostaje ważna, ale przyszłość należy do elektryczności i nowych paliw

Adam Ambrozik z BP mówił podczas spotkania, że era dominacji ropy naftowej w transporcie powoli dobiega końca. - Według raportu Energy Outlook, spadki globalnego zużycia tego surowca zauważymy po roku 2030. Trzeba mieć jednak świadomość, że nawet po tej dacie ropa naftowa nadal pozostanie istotnym źródłem energii, szczególnie w transporcie ciężkim i lotnictwie. Obecnie nie widać jednej alternatywy, która mogłaby w prosty sposób zastąpić ropę i zdominować transport w podobny sposób. Obserwujemy stopniowe przechodzenie wszystkich rodzajów mobilności na różne alternatywne, niskoemisyjne źródła energii - podkreślił.

Jego zdaniem w tej zmianie dominuje elektryfikacja transportu drogowego, szczególnie dobrze widoczna w obszarze samochodów osobowych i komunikacji miejskiej. Wydaje się, że biopaliwa i paliwa wodorowe będą stanowić źródła energii przyszłości w lotnictwie i transporcie morskim. Zarówno dynamika tej transformacji, jaki i jej finalny kształt będą w dużej mierze zależać od postępu technologicznego i regulacji prawnych, które mogą być zarówno akceleratorem zmian lub stać się dla nich barierą.

Rośnie presja na dekarbonizację sektora transportu

W Polsce rośnie presja na dekarbonizację sektora transportu. Jednak świadomość tego, że sektor ten jest rosnącym źródłem emisji, nie jest powszechna w debacie publicznej. - W dążeniu do dekarbonizacji sektora można wykorzystać rekomendacje międzynarodowych think tanków. Jednakże niezwykle ważne jest, aby przy wdrażaniu międzynarodowych zaleceń dotyczących dekarbonizacji sektora transportu uwzględniać lokalne uwarunkowania – mówił dr Krzysztof Krawiec, ekspert Wise Europa.

Jego zdaniem nie należy jednak wykorzystywać argumentu, że zalecenia powinny być „spolonizowane”, jako pretekstu do unikania działań, w tym zakresie, ale do utrzymania konkurencyjności polskich firm transportowych poprzez mądre zarządzanie procesem transformacji. Ważny jest tu aspekt społeczny.

Zwiększenie udziału aut elektrycznych jest nieodwracalne

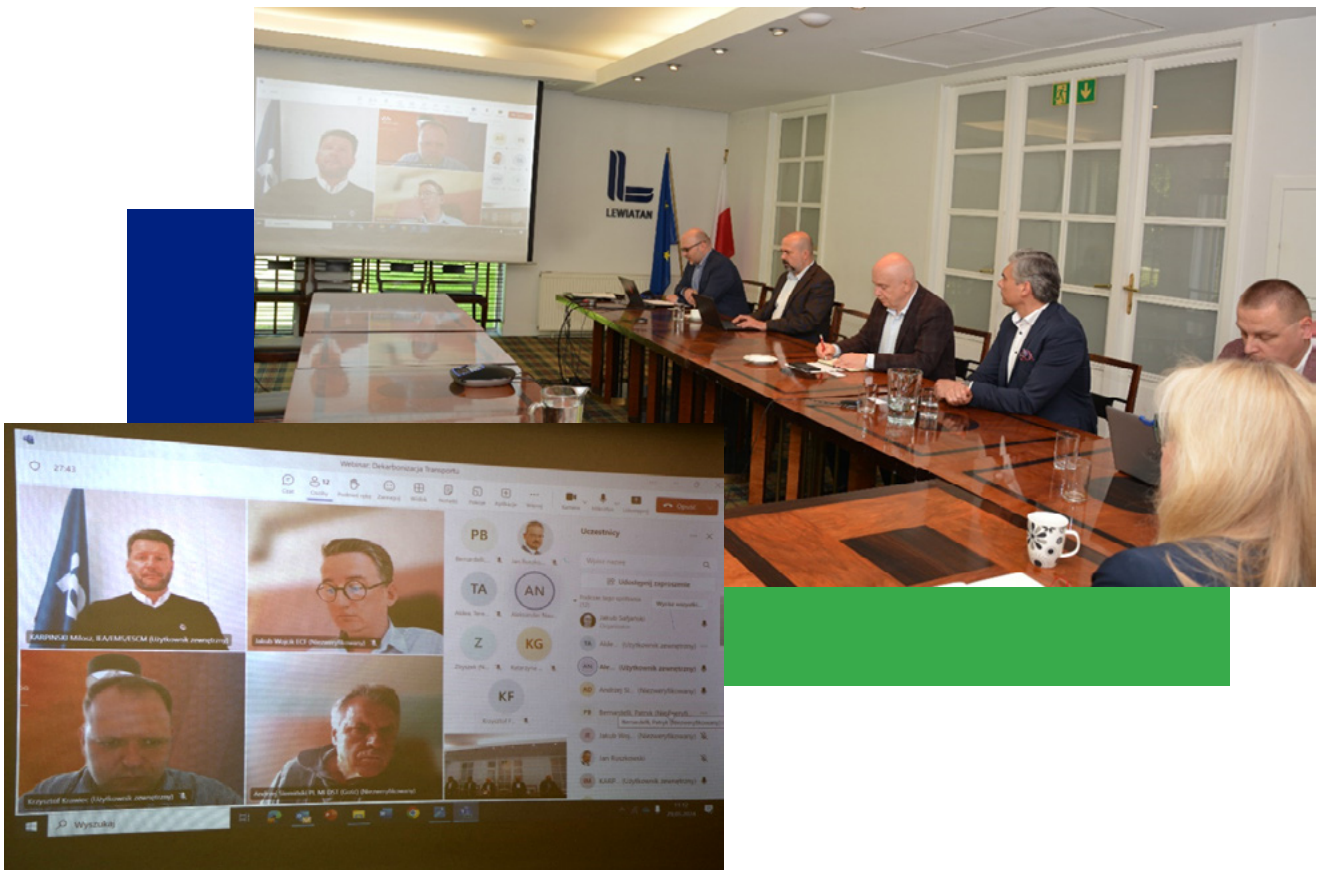
Miłosz Karpiński, ekspert z Międzynarodowej Agencji Energii, podkreślił, że transformacja sektora transportowego potrzebuje bardzo silnych ram regulacyjnych i stałego, długofalowego wsparcia państwa dla jej powodzenia. Od lat 70. XX w. tylko bardzo nieznacznie zmieniła się struktura paliw transportowych i wciąż w 91% oparte są one na paliwach kopalnych.

- Transformacja sektora ciężkiego transportu wymaga całościowego podejścia, także w zakresie ograniczenia transportu kołowego i zwiększenia udziału frachtów intermodalnych, a efektywność emisyjna w transporcie nie może być utożsamiana z oszczędzaniem zużycia paliw przez środki transportu. Zwiększenie udziału aut elektrycznych (w tym hybryd typu plug-in) jest nieodwracalne i bardzo szkoda, że Polska wydaje się nie mieć ambicji zwiększenia swojej roli w tym sektorze podczas gdy położenie kraju i jego zasoby mogłyby zostać wykorzystane np. w zakresie budowy zdolności przerabiania i rafinacji minerałów krytycznych czy budowy aut elektrycznych lub ich komponentów – zaznaczył Miłosz Karpiński.

Szczególne wyzwania dla branży transportu ciężkiego i logistyki

Maciej Wroński, prezes Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska, wskazał na wyzwania przed jakimi stanęła branża transportu ciężkiego. Podkreślił, że do tej pory wykonała ona ogromną pracę na rzecz poprawy efektywności zużycia paliw dzięki narzędziom cyfrowym i dynamicznemu planowaniu tras przejazdu. Potrzebne są jednak bardzo dobrze zaplanowane programy wsparcia finansowego na rzecz tej branży np. na zakup pojazdów elektrycznych. Należy także pamiętać o różnych drogach dekarbonizacji sektora przewozu.

Jakub Safjański wyraził na koniec przekonanie, że potrzebne jest pogłębienie wyzwań tematu dekarbonizacji transportu u decydentów, aby umożliwić firmom adaptację do zmian regulacyjnych wynikających z prawodawstwa UE poprzez lepsze regulacje oraz programy wsparcia finansowego. Konfederacja Lewiatan jest zaangażowana w przekazywaniu wiedzy eksperckiej dla administracji i świata polityki. Dzięki temu możliwe jest kontynuowanie dyskusji również w szerszym gronie decydentów oraz urzędników, którzy odpowiadają za obszar transportu drogowego.



APEL

**do Premiera Donalda Tuska
ws. przyspieszenia działań na
rzecz dekarbonizacji energetyki**



Działania nowego rządu są pilnie obserwowane przez przedsiębiorców oraz środowiska eksperckie. Oczekiwane są pilne działania na rzecz transformacji energetyki. Obecnie 60% energii elektrycznej wytwarzane jest z węgla, a ceny prądu dla przedsiębiorstw pozostają jednymi z najwyższych w Europie. W wyniku dialogu Konfederacji Lewiatan ze środowiskami eksperckim wypracowaliśmy wspólnie tekst apelu o szybszą transformację energetyczną.

Poniżej zamieszczamy treść tego apelu, który podpisali:

- Maciej Witucki, Prezydent Konfederacji Lewiatan
- Monika Morawiecka, Ekspertka Rada ds. Bezpieczeństwa Energetycznego
- Bogdan Pilch, Dyrektor Generalny Izby Gospodarczej i Klimatu Energetyki i Ochrony Środowiska.

Z satysfakcją i wielkimi oczekiwaniami przyjęliśmy deklaracje rządu powołanego pod koniec 2023 roku w zakresie znaczącego przyspieszenia transformacji polskiego sektora energii – wytwarzania, przesyłu i sprzedaży energii elektrycznej i ciepła. Niestety, z głębokim niepokojem obserwujemy brak działań w tym zakresie pomimo faktu, że od powołania rządu minęło już ponad 5 miesięcy.

Równie niepokojący jest brak szerokiego dialogu przedstawicieli rządu z przedstawicielami sektora, organizacjami pracodawców i innymi interesariuszami, którzy są szczególnie zainteresowani tempem i kosztem transformacji. Bezpieczeństwo energetyczne Polski będzie pod coraz większą presją wobec braku realnej strategii związanej z przebudową systemu energetycznego opartej o racjonalne procesy inwestycyjne. Polska jest szóstym największym rynkiem energii w Unii Europejskiej, który wykazuje poziom emisji CO₂ dwukrotnie wyższy niż średnia Unii. Wynika to między innymi z faktu ponad 60% udziału węgla w produkcji ciepła i energii elektrycznej dostarczanych odbiorcom w Polsce. Tak wysoki udział węgla i związany z tym poziom emisji determinuje jedne z najwyższych w Unii cen energii elektrycznej i ciepła w Polsce, który zagraża dzisiaj konkurencyjności polskiego przemysłu i zasobności portfeli konsumentów.

W perspektywie roku 2030 brak strategicznych działań państwa w zakresie obniżenia emisji CO₂ przez sektor wytwarzania energii zagraża istnieniu przemysłu w Polsce ze względu na niekonkurencyjny poziom tzw. śladu węglowego w produktach wytworzonych w Polsce. Po przemyśle, szczególnie w formie wycofywanych inwestycji zagranicznych z Polski, problem śladu węglowego dotknie kolejne sfery działalności gospodarczej prowadzonej w naszym kraju, w tym również produkcji żywności. Konieczne jest podjęcie racjonalnych zmian na polskim rynku energii, w szczególności odblokowania potencjału rozwoju OZE w Polsce, usunięciu barier w rozbudowie sieci przesyłowych i dystrybucyjnych, przywrócenia mechanizmów rynkowych na rynku hurtowym i detalicznym sprzedaży energii elektrycznej i ciepła, a także podjęcia decyzji w zakresie realnego scenariusza odejścia polskiej energetyki od węgla.

Ten ostatni aspekt jest szczególnie ważny z perspektywy sektora wytwarzania energii w Polsce do roku 2035, zastępowania wycofywanych mocy w latach 2028 – 2035 i ogromnie ważnego aspektu społecznego transformacji górnictwa w Polsce. Podsumowując, potrzebujemy pilnych decyzji!

Apelujemy o:

1. Przywrócenie transparentności i konkurencyjności na rynku energii, a w szczególności przywrócenia obliwa giełdowego w obrocie energią elektryczną;
2. Zintensyfikowanie transformacji energetycznej, w szczególności urealnienie daty odejścia od węgla w energetyce do 2035 roku i zmobilizowanie inwestycji, które go zastąpią;
3. Opracowanie, skonsultowanie i przyjęcie dokumentów strategicznych, w których ta przyspieszona ścieżka transformacji będzie zapisana.

Brak podjęcia działań w kwestii strategicznych decyzji dotyczących mocy w energetyce i ciepłownictwie spowoduje, że Polska ugrzęźnie w wysokich kosztach energii elektrycznej i ciepła oraz będzie tracić konkurencyjność w dłuższej perspektywie. Panie Premierze, jesteśmy świadomi skali wyzwań, przed którą stoi Polska. Jednak energetyka jest silnikiem dla polskiego przemysłu i odbiorców energii. Deklarujemy dialog i współpracę w zakresie wypracowania realnego, bezpiecznego i efektywnego kosztowo planu dla polskiej energetyki.

