



STANOWISKO MINISTER ROZWOJU JADWIGI EMILEWICZ ZWIĄZANE Z WYPEŁNIENIEM DYREKTYW PRZEZ POLSKĘ PRZYJĘTYCH PODCZAS SZCZYTU KLIMATYCZNEGO W PARYŻU

Forbes: Mówiąc o konkurencyjności, mamy inny problem. Nasz sektor energetyczny to muzeum, oparte w 80% na węglu. Takiego prądu nikt w UE nie chce. Czarny prąd jest wypierany i będzie drożał, tymczasem rząd betonuje ten rynek zamrażając ceny dla odbiorców.

Minister Jadwiga Emilewicz: Większość spraw związanych z regulacją rynku energii jest zadaniem nowego Ministerstwa Klimatu. My natomiast zajmiemy się rozwiązaniami nastawionymi na tzw. rynek prosumencki. Widzimy potrzebę nowelizacji ustawy odległościowej, czyli przepisów regulujących techniczne zagadnienia związane z rozwojem farm wiatrowych na lądzie, tak by łatwiej było rozwijać w Polsce lądową energetykę wiatrową, przy jednoczesnym zagwarantowaniu uwzględnienia głosów mieszkańców. Zaznaczę jednak, że zaostrenie przepisów w poprzedniej kadencji miało uzasadnienie. Pozwoliło nam lepiej poznać rynek i uniknąć problemów, jakie z powodu nadmiernej liberalizacji mają dzisiaj np. Niemcy.

F: Polska ma szansę dotrzymać do końca 2020 roku przyjętych zobowiązań w zakresie redukcji emisji dwutlenku węgla o 15% w stosunku do poziomu z 1991 roku?

JE: Myślę, że będziemy bardzo blisko osiągnięcia tego celu. Szczególnie ze względu na tempo, w jakim rozwijają się w tej chwili inwestycje w panele fotowoltaiczne i rosną moce zainstalowane w tej technologii. Dynamika inwestycji realizowanych przez odbiorców indywidualnych oraz małe i średnie przedsiębiorstwa za ostatni rok przekroczyła nasze oczekiwania

F: Jak sfinansować transformację polskiego sektora energetycznego zgodnie z polityką Unii Europejskiej, tak by w 2050 roku osiągnąć podstawowy cel nowej Komisji Europejskiej, neutralności klimatycznej do 2050 roku. Ile to będzie kosztować i o jaki poziom subwencji walczyć będzie Polska w Brukseli?

JE: Pamiętajmy, że po to Unia Europejska stworzyła rynek handlu emisjami (ETS), by energetyka szkodliwa dla klimatu była coraz mniej opłacalna. Dochodzimy właśnie do punktu, w którym nowe technologie są już kosztowo całkowicie konkurencyjne. Farmy wiatrowe na lądzie i na morzu, nawet z uwzględnieniem kosztu systemu wsparcia, oferują tańszą energię, niż źródła węglowe obciążone kosztem uprawnień do emisji. I ta różnica będzie się pogłębiać na korzyść zielonej energii. Tak więc transformacja będzie się finansować – po prostu i przede wszystkim – z dochodów ze sprzedaży prądu. Dodatkowo, nowy system ETS na najbliższą dekadę został uzupełniony o fundusz modernizacyjny, który będzie jednym ze źródeł finansowania zielonej transformacji w polskiej energetyce. Kończą się też prace nad tzw. taksonomią uprzywilejowanego zielonego finansowania. Jaki będzie więc całkowity koszt niezbędnych zmian? Mniejszy niż trwanie przy status quo. Na podstawie kilku scenariuszy transformacji do neutralności klimatycznej w 2050, które właśnie kończymy szacować, widzimy, że relatywnie do PKB będzie to praktycznie neutralne dla gospodarki. Uśredniając, mówimy o kwocie odpowiadającej rocznie dodatkowym 2-3% PKB Polski na inwestycje, które – co chcę podkreślić – i tak muszą się wydarzyć, ponieważ musimy zastępować stare źródła nowymi. Co więcej, do dyspozycji będziemy mieli znaczące środki z tzw. krajowych funduszy europejskich. Na koniec, wciąż czekamy na przedstawienie przez KE koncepcji Funduszu



Sprawiedliwej Transformacji, który będzie przede wszystkim oznaczał inne reguły pomocy publicznej dla regionów silnie zależnych od węgla.

F: Spójrzmy na rynek energii tu i teraz. Czy Pani zdaniem polskie spółki energetyczne są w stanie dalej, kosztem niezbędnych inwestycji, dopłacać do zamrożonych rok temu cen energii dla odbiorców indywidualnych oraz małych i średnich firm?

JE: Nie będzie dalszej interwencji legislacyjnej w zakresie regulacji cen energii. Rynek rządzi się swoimi prawami i według mojej wiedzy nigdzie nie trwają prace związane z legislacją wstrzymującą wzrost cen. O ile te ceny wzrosną? To będziemy wiedzieć około 17 grudnia, kiedy Urząd Regulacji Energetyki ogłosi decyzje w sprawie wniosków taryfowych zgłoszonych przez producentów energii. Osobiście nie spodziewam się drastycznego wzrostu. Na poziomie gospodarstw domowych może to być około 10%. Ale poczekajmy na decyzje URE. Natomiast z punktu widzenia celu na 2050 rok, powinniśmy dyskutować o sposobie rozkładania kosztów transformacji na różnych odbiorców energii. Należy bowiem pamiętać, że przeciętny konsument indywidualny – wyłączam tu tzw. ubogich energetycznie – przyjmie znaczącą podwyżkę z niezadowolaniem, ale nie zachwieje ona jego budżetem, natomiast przedsiębiorstwa takie jak stalownie, czy papiernie najzwyczajniej analogicznej podwyżki nie wytrzymają.

F: 4 lata temu premier rzucił hasło – 1 milion samochodów elektrycznych na koniec kadencji. Jak teraz powinniśmy jako społeczeństwo zdefiniować sobie cel?

JE: Dobrym przykładem jest rozwój sieci transportu publicznego. Jesteśmy państwem UE, w którym mamy największe publiczne zakupy elektrycznych autobusów.

F: Po Polsce jeździ zaledwie 8 tysięcy samochodów elektrycznych. Ile może być za kolejne 4 lata?

JE: To prawda, ale tylko ostatni rok to wzrost o 30%. Samochody elektryczne różnych typów wciąż są droższe od spalinowych w momencie zakupu, ale wyraźnie tańsze w fazie użytkowania. Widzimy, że firmy mocno inwestują w elektryczne floty. Ogromny potencjał widzę też w systemach carsheringowych. Ekonomia współdzielenia to coś, na co warto zwrócić uwagę. Będziemy uruchamiać Fundusz Transportu Niskoemisyjnego, którego celem będzie przede wszystkim wsparcie takich nowych modeli biznesowych w elektromobilności, ale także infrastruktury dla elektromobilności, takiej jak stacje ładowania.

To szalenie istotne, by użytkownik baterijnego pojazdu elektrycznego nie musiał stresować się, gdzie go naładuje. Idealnie byłoby dojść do sytuacji, w której dotowana z FNT ładowarka do samochodu ładowanego z własnego, przydomowego źródła prądu jest takim dodatkiem jak ładowarka do telefonu komórkowego. W przypadku przestrzeni wspólnych, wprowadzimy wymóg instalowania stacji ładowania we wszystkich nowo powstających budynkach wielorodzinnych w Polsce.

Bezwzględnie. Znajdzie się to w nowelizacji Prawa budowlanego, nad którą prace w sejmie skończą się w przyszłym roku. Podsumowując, 100 tysięcy elektrycznych samochodów za 4 lata – myślę, że to jest realne.

Źródło „onet”, wypowiedź do Forbes-a Minister Rozwoju Jadwigi Emilewicz .