Prezentacje i wywiady

2020-12-21

O tym, jakie cele stawia Europejski Zielony Ład do 2030 r.



- mówi Michał Kurtyka, Minister Klimatu i Środowiska, w rozmowie ze Zdzisławem Pisińskim.

Jakie cele stawia Europejski Zielony Ład do 2030 r.? Jakich inwestycji wymaga to od Polski?

Założenia Europejskiego Zielonego Ładu oraz wyznaczenie 2050 r. jako daty osiągnięcia przez UE neutralności klimatycznej w sytuacji kryzysu z jednej strony rysują się jako szansa na uruchomienie wielkiego potencjału gospodarczego poszczególnych państw i całej Wspólnoty oraz budowę nowych sektorów gospodarki z wykorzystaniem najnowszych, przełomowych technologii, z drugiej zaś niesie ze sobą szereg zagrożeń, zwłaszcza dla słabszych ekonomicznie grup społecznych. Dlatego jeżeli chcemy zrealizować cele Zielonego Ładu z korzyścią dla Polski, musimy po pierwsze zapewnić bezpieczne wytwarzanie taniej i czystej energii – zmniejszyć naszą zależność od paliw kopalnych i rozwijać energię odnawialną. Kolejną kwestią jest korzystanie ze wszystkich dostępnych technologii - atomu, słońca, wiatru i wodoru, by zbudować w ciągu 20 lat niskoemisyjny system energetyczny o mocy porównywalnej do obecnie funkcjonującego. O proporcji udziału poszczególnych źródeł energii zadecydują te dwa czynniki - bezpieczeństwo i cena. One z kolei będą uzależnione od tempa rozwoju i wdrażania innowacji.

Co Europejski Zielony Ład oznacza dla polskiej branży paliwowej?

Niewątpliwie Europejski Zielony Ład stanowi pewne wyzwanie dla polskiej branży paliwowej. W ciągu najbliższych lat tradycyjne paliwa nadal w znacznym stopniu będą zasilały polski sektor transportowy, jednakże stopniowo będą zastępowane przez nowe, przyjaźniejsze dla środowiska rozwiązania. Już teraz wiele działających na polskim rynku firm paliwowych prowadzi działania na rzecz poszerzenia oferty na stacjach paliw – jest coraz więcej punktów ładowania samochodów elektrycznych, pojawiają się projekty

stacji wodorowych. Nie należy zapominać o biopaliwach. Już teraz firmy paliwowe są zobowiązane do wprowadzania rosnącej ilości biokomponentów na rynek paliwowy, a zgodnie z przepisami Dyrektywy RED II udział biokomponentów w tym rynku będzie się nadal zwiększał. Dyrektywa wymaga także stosowania coraz bardziej zaawansowanych technologii w tym zakresie – udział biopaliw zaawansowanych zgodnie z przepisami dyrektywy powinien stanowić co najmniej 3,5% najpóźniej w 2030 r.

Branża paliwowa jest także zobowiązana do realizacji przepisów unijnych w zakresie ograniczenia emisyjności paliw transportowych - tzw. Narodowego Celu Redukcyjnego, co jest możliwe jedynie przez aktywny udział w rozwoju rynku paliw alternatywnych.

Na obecnym etapie rozwoju technologii paliw alternatywnych silniki Diesla w transporcie profesjonalnym i żegludze można zastąpić silnikami napędzanymi skroplonym gazem ziemnym LNG. Technologia ta jest już rozwinięta, zarówno w zakresie tankowania pojazdów, jak i bunkrowania statków. W Polsce funkcjonują już stacje LNG, przeznaczone przede wszystkim do tankowania ciężkich pojazdów użytkowych, a w portach istnieje możliwość niestacjonarnego bunkrowania. Natomiast sprężony gaz ziemny CNG zyskuje popularność jako paliwo dla pojazdów komunikacji miejskiej, przyczyniając się do obniżenia zanieczyszczenia powietrza w miastach. Ze względu na ekologiczne i ekonomiczne walory **LNG i CNG**, prowadzone są dalsze prace mające na celu wsparcie rozwoju tego rynku, a Polska ma szansę stać się lokalnym liderem w tym zakresie. Należy jednak pamiętać, że gaz ziemny w polityce europejskiej jest wskazywany jako paliwo przejściowe. Podstawowym priorytetem Ministerstwa Klimatu i Środowiska jest więc promowanie elektromobilności. Energia elektryczna na etapie zużycia w pojeździe samochodowym jest zeroemisyjna, co ma kluczowe znaczenie dla poprawy jakości powietrza w dużych aglomeracjach. Zdajemy sobie jednak sprawę, iż bilans paliw wykorzystywanych w Polsce do produkcji energii elektrycznej w tym kontekście jest niekorzystny i musi ulec zmianie. Ministerstwo Klimatu i Środowiska kontynuuje rozpoczęte przez Ministerstwo Energii programy w zakresie promocji **fotowoltaiki**. Przygotowane zostały także rozwiązania mające na celu promowanie rozwoju farm wiatrowych na morzu. Ustawa w sprawie promowania inwestycji w tym zakresie wkrótce trafi do Parlamentu. Mam nadzieję, że jej przepisy wejdą w życie jeszcze w tym roku.

Realizacja ambitnych celów długoterminowych Europejskiego Zielonego Ładu jest możliwa dzięki rewolucji technologicznej i materiałowej i optymalizacji metod działania, a także dzięki spadkowi kosztów wdrożeń nowych technologii wytwarzania energii odnawialnej i paliw alternatywnych – które miały miejsce w ostatnich latach i nadal szybko postępują. Obiecującą technologią w najbliższej przyszłości jest **biometan** i jego możliwy wkład w transformację. Biometan jest pełnowartościowym surowcem i samoistnym paliwem, a zarazem krajowym zamiennikiem gazu ziemnego w energetyce i ciepłownictwie, w petrochemii oraz - właśnie w transporcie. Jednak obecne wykorzystanie biometanu do realizacji celów OZE w transporcie UE jest jeszcze niewielkie – udział nie przekracza 1% wszystkich biokomponentów. Rozwój tej technologii umożliwiłby jednak pełniejsze wykorzystanie infrastruktury gazowej – punktów tankowania CNG i LNG - obecnie tworzonej dla sektora transportowego, w przyszłości, zgodnie z ideą wprowadzania gospodarki zeroemisyjnej. Polskie firmy mają świadomość konieczności ujęcia biometanu w strategiach swojego rozwoju. Potencjał krajowy w tym obszarze jest znaczący, trzeba jednak wprowadzić odpowiednie mechanizmy wspierające jego wykorzystanie. Nad tym także pracujemy. Podobnie jest z **wodorem**, którego wykorzystanie przyczyni się do ograniczenia zanieczyszczeń powietrza, spowodowanych emisją gazów spalinowych z pojazdów wyposażonych w konwencjonalne silniki. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom branży paliwowej, rozpoczęliśmy prace nad tworzeniem ram prawnych dla rozwoju zastosowania tego paliwa w Polsce. Niemniej należy mieć w pamięci, że wykorzystanie wodoru w transporcie jest na początkowym etapie rozwoju i pełniejsze wykorzystanie tej technologii nie nastąpi od jutra.

Jak ocenia Pan dotychczasową współpracę z branżą paliwową?

W odpowiedzi na zagrożenie związane z epidemią, powołałem działający w trybie ciągłym Zespół Zarządzania Kryzysowego, którego zadaniem jest m.in. prowadzenie codziennego monitoringu sytuacji na rynku paliw, gazu, elektroenergetyki i odpadów. Pomimo sytuacji kryzysowej związanej z rozprzestrzenianiem się wirusa, zachowana została ciągłość dostaw paliw na rynek w Polsce, a funkcjonowanie stacji paliwowych pozostawało niezakłócone. W przypadku tego bezprecedensowego kryzysu należy zaznaczyć, że przede wszystkim zadziałały odpowiedzialność i wysoki profesjonalizm firm paliwowych działających na naszym rynku. Spółki wypracowały i wdrożyły w trybie pilnym praktyki, które pozwoliły im na zachowanie bezpieczeństwa, a przez to ciągłości funkcjonowania całego łańcucha logistycznego. W trakcie ostatniego pół roku współpraca ze spółkami sektora naftowego i paliwowego była zdecydowanie bardziej intensywna niż dotychczas, ale dzięki regularnym kontaktom i szybkim reakcjom cały czas byliśmy bezpieczni. Wszystkie wydarzenia, które służą wymianie opinii na temat funkcjonowania, zmian i wyzwań dla rynku paliwowego są dla mnie ważne. Jeśli tylko pozwolą na to warunki, w tym warunki epidemiczne, postaram się uczestniczyć XXVII Międzynarodowych Targach Stacja Paliw 2021.

Jakie znaczenie w kontekście Europejskiego Zielonego Ładu ma inicjatywa na rzecz zrównoważonych produktów (*Sustainable Products Initiative*), których Komisja Europejska rozpoczęła właśnie konsultacje publiczne?

Inicjatywa na rzecz zrównoważonych produktów jest jednym z filarów naszych wspólnych działań zmierzających do realizacji jednego z głównych celów Europejskiego Zielonego Ładu – zasobooszczędnej gospodarki. Według Komisji Europejskiej, bez przedsięwzięcia żadnych działań, do 2050 r. światowa gospodarka będzie zużywać zasoby w tempie trzykrotnie większym w stosunku do tempa, w jakim natura może je odnowić. Również do 2050 r. roczna produkcja odpadów wzrośnie o 70%. Średnia długość życia wielu produktów znacznie się skróciła w ciągu ostatnich dziesięcioleci. Produkty psują się częściej, ich naprawa często jest niemożliwa albo nieopłacalna, nie nadają się do recyklingu. Konsumenci zmuszeni są do kupowania nowych produktów, generując z jednej strony nowe odpady, z drugiej – zużywając kolejne zasoby. Inicjatywa na rzecz zrównoważonych produktów ma za zadanie przeciwdziałać temu zjawisku m. in. poprzez wprowadzanie zachęt dla producentów do produkowania bardziej zrównoważonych produktów. Implementacja tej inicjatywy w sposób oczywisty przyczyni się do ochrony środowiska naturalnego i lepszego wykorzystania zasobów naturalnych.

Jak na kluczowe projekty i inwestycje dot. OZE wpływa niepewność gospodarcza spowodowana przez Covid-19?

W celu realizacji europejskiej strategii zrównoważonego rozwoju konieczne są działania, które odpowiedzą na politykę klimatyczną Unii Europejskiej, a także przyczynią się do zmian w Polsce. Przykładem takich działań w zakresie sektora naftowego są inwestycje głównych spółek produkujących paliwa ciekłe w Polsce. Rozpoczęte przeze nie inwestycje mają na celu minimalizację przez branżę transportową emisji gazów cieplarnianych do atmosfery o 30% w stosunku do 2005 r. Chodzi przede wszystkim o budowę instalacji do produkcji wysokiej jakości wodoru, który może być stosowany w ogniwach paliwowych w samochodach. Zarówno PKN Orlen, jak i Grupa Lotos poinformowały, że w 2021 r. planują otwarcie instalacji produkujących taki wodór. Dodatkowo, inwestycje spółek obejmują także budowę infrastruktury logistycznej oraz stacji tankowania. Z uwagi na tworzący się dopiero segment, w pierwszej kolejności wodór będzie dostarczany dla transportu publicznego, a wraz z rozwojem rynku będzie dostępny dla użytkowników samochodów osobowych.

Na dalszym etapie są inwestycje dotyczące rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania

CNG i LNG. Zasady tworzenia sieci bazowych do dystrybucji tych paliw zostały określone w dokumentach strategicznych – Krajowe Ramy na rzecz rozwoju paliw alternatywnych – i przepisach ustawowych – ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Na tę chwile chyba mogę powiedzieć, że Covid-19 w znacznym stopniu nie wpłynął na realizację tych inwestycji. Ale Państwa pytanie dotyczy znacznie szerszego obszaru zastosowania odnawialnych źródeł energii. Obecna sytuacja jest wnikliwie monitorowana przez analityków rynku i instytucje międzynarodowe. Podejmowane są działania, aby ograniczyć negatywny wpływ rozprzestrzeniania się wirusa na realizację planów inwestycyjnych, a nawet wykorzystać obecne ograniczenia zużycia energii jako szansę na przyspieszenie przejścia na czystsze źródła energii. Wierzę, że jest to możliwe, dlatego też staramy się włączać w te inicjatywy. Mam nadzieję, że branża paliwowa będzie także uczestniczyć w realizacji tych inicjatyw.

Dziękuję za rozmowę!

Źródło:
https://paliwa.pl/paliwa-plynne/czytelnia/prezentacje-i-wywiady/o-tym-jakie-cele-stawia-europejski-zielony-lad-do-2030-r