

Albo inwestujemy w drogie eauta, albo zapłacimy 130 mld zł

8 marca 2019

Zastanawialiście się dlaczego rząd PiS tak mocno akcentuje projekt miliona aut elektrycznych do 2025 roku? Dlaczego mimo gigantycznych kosztów jego wdrożenia nadal w niego brnie? Dlaczego rozważa pomysł budowy fabryki e-aut za 4,5 mld zł, na którą pieniądze miałyby wyłożyć państwowe spółki energetyczne? Otóż wcale nie chodzi o żadne nowe „koło zamachowe” dla polskiej gospodarki. Powód jest znacznie bardziej prozaiczny. To kasa, a dokładnie – widmo potężnej kary finansowej jaką Polska będzie musiała zapłacić, jeśli nie spełni wygórowanych norm UE.

Zgodnie z unijnym porozumieniem o podziale redukcji emisji nasz kraj zobowiązał się do redukcji emisji CO₂ z sektorów nieobjętych handlem uprawnieniami do emisji (non-ETS), do których należą m.in. budownictwo, rolnictwo oraz przede wszystkim transport. Do 2030 roku redukcja emisji z sektorów non-ETS powinna wynieść 7 proc. w porównaniu do poziomu emisji sektora non-ETS z 2005 roku.

Diabeł jak zwykle tkwi w szczegółach. Okazuje się bowiem, że redukcja emisji o 7 proc. jest inna dla kraju, który w 2005 roku miał rozwiniętą gospodarkę (a w konsekwencji – rozwinięty transport; takim państwem były np. Niemcy), a inna dla kraju, który w 2005 roku stał na dużo niższym poziomie gospodarczego rozwoju, a największe wzrosty PKB dopiero były przed nim (np. Polska).

W efekcie powyższego redukcja emisji tylko o 7 proc. w porównaniu z poziomem emisji z 2005 roku będzie w przypadku Polski nie lada wyzwaniem. Wszak musimy zredukować nie tylko

wspomniane 7 proc., ale również cały wolumen emisji, który pojawił się już po 2005 roku (wynikał z rozwoju gospodarczego) i powiększył wynik bazowy sprzed 14 lat.

Co będzie jeśli tego nie zrobimy? Zgodnie z raportem opublikowanym przez federację Transport & Environment oraz Instytutu Spraw Obywatelskich (INSPRO) koszty niezrealizowania unijnego porozumienia o podziale redukcji emisji w przypadku sektorów nieobjętych handlem uprawnieniami do emisji (non-ETS) będą gigantyczne. W najgorszym rozpatrywanym scenariuszu (przewidującym dalszy wzrost kosztów zakupu uprawnienia do emisji CO₂ do wysokości 100 euro za tonę) Polsce zabraknie 47,2 mln ton CO₂ redukcji emisji do celu na rok 2030. Oznaczałoby to wydatek rzędu 130 mld zł!

Nie wykluczam, że u samego zarania pomysłu Mateusza Morawieckiego z „elektromobilnością na masową skalę” mógł mieć wymiar inicjatywy o charakterze „koła zamachowego” dla gospodarki, kolejnego impulsu, który w ostatecznym rozrachunku powiększy polskie PKB. Dzisiaj, kiedy wiemy więcej, kiedy znamy jego rzeczywiste koszty oraz mamy świadomość potęgujących je braków (choćby w sferze wytwarzania energii elektrycznej), pomysł ten jawi się bardziej jako „mniejsze zło”, alternatywa dla kosztu jaki zostanie Polsce narzucony, gdy do 2030 roku nie uda się potężnie zredukować emisji CO₂ z sektora non-ETS, tak aby były one o 7 proc. niższe od poziomu notowanego w 2005 roku. Niestety, wiele wskazuje na to, że w żaden sposób nie możemy obejść tej tragicznej w skutkach alternatywy.

Na podstawie: RynekInfrastruktury.pl, Niewygodne.info.pl
Źródło: Niewygodne.info.pl