Warszawa, 14 grudnia 2021 r.

L.dz. 99/NR/2021/

**Informacja prasowa**

**Jak neutralność klimatyczna zmieni**

**sektor naftowy w Polsce? Raport Polityki Insight**

Transformacja energetyczna Unii Europejskiej przyspiesza. W grudniu 2019 r. przyjęto cel osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r., a następnie podniesiono cele redukcji emisji gazów cieplarnianych na 2030 r. z 40 proc. do 55 proc. Komisja Europejska w ramach pakietu „Fit for 55” pokazała, jak planuje to osiągnąć. W centrum tej propozycji znalazł się transport. Bez jego dekarbonizacji osiągnięcie przez UE neutralności klimatycznej będzie niemożliwe, dlatego Komisja zaproponowała radykalne kroki – zwiększenie kosztów emisji CO2 w transporcie poprzez objęcie sektora nowym systemem handlu emisjami i wyeliminowanie od 2035 r. sprzedaży aut spalinowych; przez najbliższe 2 lata pakiet będzie przedmiotem trudnych negocjacji.

Raport Polityki Insight, na zlecenie Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, pokazuje, że przed nami czas ciężkiej pracy. Trudno jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie,
jak może wyglądać ta przemiana przy uwzględnieniu najnowszych propozycji KE. PI opracowała trzy scenariusze ewolucji popytu na paliwa płynne w Polsce do 2050 r., odpowiadające różnemu tempu transformacji: powolnemu, umiarkowanemu i szybkiemu:

SCENARIUSZ I zakłada niewypełnienie celów klimatycznych UE do 2030 i 2050 r.;

SCENARIUSZ II zakłada realizacje pakietu i osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r.;

SCENARIUSZ III – to osiągnięcie neutralności jeszcze przed 2050 r.

Tylko scenariusze II i III gwarantują osiągnięcie podwyższonych celów klimatycznych
w 2030 r. i neutralności klimatycznej do 2050 r. Aby zrealizować te prognozy Polska powinna zredukować emisje CO2 w transporcie o 10 proc. do 2030 r. i o 60 proc. do 2050 r. w stosunku do 2005 r. Popyt na paliwa płynne w Polsce będzie szybko spadać; w 2050 r. będzie niższy odpowiednio o 75 proc. i 90 proc. w stosunku do poziomu z 2019 r. Rafinerie będą szybko dywersyfikować swoją działalność. Do krytycznego momentu dojdzie na początku lat 40-tych, kiedy może przestać opłacać się produkcja oleju napędowego. Jeśli do tego dojdzie, wymusi to daleko idące zmiany funkcjonowania sektora rafineryjnego w Polsce. Pozostały popyt na paliwa w kraju będzie zaspokajany przez import, który w tej sytuacji gwałtownie wzrośnie, ale w kolejnych latach będzie szybko malał.

Konieczne jest przygotowanie planów wycofania się z wykorzystywania paliw kopalnych i przekierowania środków finansowych na technologie niskoemisyjne. Sektor transportu ma fundamentalne znacznie dla rozwoju gospodarczego i życia społecznego. Żeby umożliwić efektywną transformację sektora trzeba w większym stopniu postawić na produkcję zielonej energii elektrycznej i zielonego wodoru – dwóch najważniejszych rodzajów paliwa, które napędzą transport w przyszłości. Należy przyspieszyć pracę nad zmianą miksu energetycznego, zwiększyć moce przesyłowe prądu oraz inwestować w technologię magazynowania energii
oraz paliwa niskoemisyjne. Tempo dekarbonizacji transportu będzie zależeć od ostatecznego kształtu zmian legislacyjnych zawartych w pakiecie „Fit for 55”.

Przewidując skutki „przymusowego” przestawienia europejskiego przemysłu motoryzacyjnego na elektromobilność, postulowanego przez Komisję Europejską, należy również pamiętać o konieczności daleko idących zmian społecznych - *Polska jest zagłębiem produkcji części do produkcji samochodów. Sektor ten stanowi o sile całego przemysłu motoryzacyjnego i odgrywa istotną rolę w krajowej gospodarce, dając zatrudnienie ok. 167 tys. pracowników i zapewniając kilkadziesiąt miliardów złotych wpływów do budżetu państwa.
Przy wdrażaniu Zielonego Ładu niewątpliwie spadnie liczba etatów związanych bezpośrednio
z produkcją części motoryzacyjnych, zwłaszcza tych wykorzystywanych wyłącznie w pojazdach
z napędem konwencjonalnym.* *W Polsce działa ok. 150 producentów samych tylko części wchodzących w skład układu napędowego. Generują oni 55 tys. pełnowymiarowych etatów - te miejsca pracy są zagrożone. Warto dodać, że nie tylko one, choć oczywiście bardzo trudno precyzyjnie określić wpływ elektromobilności na cały rynek, czyli także dystrybutorów
i warsztaty motoryzacyjne* – mówi Tomasz Bęben, dyrektor zarządzający SDCM.

Do tego trzeba dodać spadek zatrudnienia w obszarach powiązanych z wydobyciem, produkcją i sprzedażą paliw (w tym biopaliw), olejów silnikowych, przekładniowych i innych, całym zapleczem naukowym i infrastrukturą w postaci rafinerii, terminali paliwowych, rurociągów, zbiorników, autocystern, cystern kolejowych, laboratoriów, firm zapewniających rozmaite usługi serwisowe, a także ponad 7700 stacji paliw. Zniknie także wiele miejsc pracy
w rozmaitych obszarach administracji państwowej oraz organów związanych chociażby
z nadzorem, szkoleniami i kontrolą tego rynku. Zakazanie produkcji silników spalinowych
to także wyrok na polską branżę autogazu, która obok włoskiej jest największa w Europie.

*Planeta, na której żyjemy, jest naszym wspólnym dobrem. Ważne jest to, by wspierać różne działania mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, a nie zwalczać silniki spalinowe czy rozbudowywać biurokrację. Pakiet proponowany przez Komisję nie uwzględnia dostatecznie roli, którą mają do odegrania niskoemisyjne paliwa ciekłe. Dywersyfikacja zielonych technologii napędzających transport jest kluczem do zachowania bezpieczeństwa energetycznego. Istotne jest również to, by pakiet „Fit for 55” nie był realizowany kosztem najuboższych mieszkańców Unii* – powiedział Leszek Wiwała, prezes POPiHN.

Bez względu na ścieżkę transformacji, którą ostatecznie podąży Unia, odchodzenie
od paliw kopalnych jest cywilizacyjną koniecznością. Proces ten jest bardzo skomplikowany, czasochłonny i kosztowny. Wszyscy konsumenci energii będą na końcu płacić za tę zmianę. Ropa, stosowana do produkcji paliw płynnych, w przyszłości zostanie zastąpiona przez energię elektryczną, w mniejszym stopniu przez wodór, paliwa pochodzenia biologicznego i  syntetycznego, a także takie technologie, które dzisiaj są na etapie badań laboratoryjnych. Wciąż istnieją szanse, aby w sektorze naftowym uniknąć błędów, które popełniono w górnictwie i energetyce, zbyt długo zwlekając z transformacją.

 Zapraszamy do zapoznania się z całością raportu.

Osoba do kontaktu: Nadia Rybczyńska, Starszy Specjalista POPiHN, tel. 726 965 000,
e-mail: nadia.rybczynska@popihn.pl