

Frans Timmermans: Reforma musi być sprawiedliwa

14.07.2021

Aktualizacja: 15.07.2021, 06:00



Frans Timmermans, wiceprzewodniczący wykonawczy Komisji Europejskiej ds. Zielonego Ładu

PAP/EPA

Fit for 55 to rewolucyjny pakiet, który zmieni sposób prowadzenia biznesu we wszystkich sektorach gospodarki, ale będzie miał też wpływ na codzienne życie. Jakie instrumenty proponujecie, żeby te ciężary były rozłożone sprawiedliwie? Żeby biedniejsze kraje i biedniejsze gospodarstwa domowe nie zapłaciły więcej za tę transformację?

Najpierw musimy sobie powiedzieć, że zmianę klimatu odczujemy wszyscy. I jeśli nie będziemy działać, to najwięcej zapłacą ci

Europejczycy, którzy nie mają jak bronić się przed tymi skutkami. Celem pakietu jest walka ze strasznymi konsekwencjami zmiany klimatycznej, ale walka w sposób sprawiedliwy. Jeśli reforma nie będzie sprawiedliwa, to ani państwa członkowskie, ani parlament nie będą jej zaakceptować. Dlatego prezentujemy całościowy pakiet, który tylko widziany jako całość daje uczciwe rozłożenie szans i kosztów. W wielu dziedzinach to po prostu zwiększenie naszych ambicji, bo przechodzimy od już realizowanego celu redukcji CO₂ o 40 proc. do 55 proc. w 2030 roku. Osiem z 12 propozycji to rozszerzenie już istniejącej legislacji. Ale są też zupełnie nowe propozycje, bo widzimy, że w niektórych dziedzinach nasza polityka nie zadziałała. Na przykład emisje w transporcie, zamiast spadać, rosną. Zużycie energii w budynkach spada o 1 proc. rocznie, a powinno o 2 proc., jeśli chcemy osiągnąć cel redukcji na 2030 rok, a potem neutralności klimatycznej w 2050 roku. Proponujemy ambitniejsze cele dla tych sektorów, ale jednocześnie mamy w pakiecie instrumenty, które pozwolą na skorygowanie sytuacji, gdyby w efekcie tych nowych działań miało np. wzrosnąć ubóstwo energetyczne. Dlatego w nowym systemie handlu emisjami dla transportu i budownictwa proponujemy, żeby część dochodów z tego tytułu zasilała fundusz społeczny, z którego państwa członkowskie będą mogły korzystać, żeby niwelować niesprawiedliwe rozłożenie ciężarów.

REKLAMA

Założmy, że jestem przeciętną obywatelką UE. Jeżdżę do pracy samochodem na paliwo, mieszkam w domu ogrzewanym paliwami kopalnymi. Co ten pakiet dla mnie oznacza?

Przejsie na samochody elektryczne dokona się szybciej, niż ktokolwiek prognozował, ale mamy obowiązek stworzyć zachęty. A zatem zadbać o infrastrukturę do ładowania, a także zaostrzyć normy emisyjne dla samochodów. Już teraz samochód elektryczny jest tańszy w użytkowaniu niż ten na paliwo. A według prognozy Bloomburga będzie też tańszy w zakupie już w 2027 roku. Kolejna sprawa to ogrzewanie. Trzeba dać właścicielom i najemcom szansę na zmniejszenie ich śladu węglowego.

Na inwestycje w tej dziedzinie są już pieniądze w funduszu odbudowy po pandemii, ale mamy też inne instrumenty. Cała sztuka polega więc na tym, żeby ten pakiet był odbierany jako sprawiedliwy. Żeby ludzie czuli, że to, co muszą zrobić, jest zgodne z ich możliwościami i że inni też muszą dokonać wysiłku. Nigdy tego nie zrobią, jeśli uznają, że to niesprawiedliwe. Zatem to nie tylko nasz moralny obowiązek, ale też polityczna konieczność.

Jeśli przestaniemy produkować silniki paliwowe, to wiele małych firm wytwarzających do nich części straci rację bytu. Czy są szacunki, ile miejsc pracy może ubyc z tego powodu?

REKLAMA

Będzie długi okres przejściowy, bo nawet jeśli nie będziemy już produkować samochodów nowych, to ciągle będą one jeździły po europejskich drogach i potrzebowały części zamiennych. Poza tym to jest częścią każdej rewolucji przemysłowej: musimy się przystosować do nowej sytuacji. Zresztą to już widać. Małe rodzinne firmy w Niemczech już czują zmiany, już się do nich przystosowują. Miałem spotkanie

z przedstawicielami tej branży. I choć oczywiście mogą oni krytykować tempo zmian i niektóre szczegóły reformy, to przyznają, że branża zmienia się szybko. W normalnej sytuacji taka zmiana zajęłaby więcej czasu. Ale nie mamy tego luksusu, kryzys klimatyczny wymaga pilnych działań. Wymagamy wiele od naszych obywateli, też wiele od firm, ale w słusznym celu. Chcemy, żeby ludzkość uniknęła wojen o wodę i pożywienie.

O ile droższa będzie energia w wyniku tych zmian?

Rosnące ceny energii już widzimy, nawet bez nowego pakietu. Ale zmienia się korzystnie miks energetyczny. Międzynarodowa Agencja Energetyczna przez lata w swoich prognozach kompletnie przeszacowywała cenę energii odnawialnej. Większe jej użycie w przyszłości, przy jednoczesnych działaniach na rzecz efektywności

energetycznej, może spowodować, że kwoty na rachunkach energetycznych pójdą nie w górę, ale w dół. Nawet jeśli paliwa kopalne będą droższe, bo CO2 będzie droższe.

Czy energia nuklearna będzie uważana za zieloną?

REKLAMA

Ona ma wielką zaletę neutralności klimatycznej, ale to nie znaczy, że jest zielona. Oczywiście będą państwa, które zamiast rozwijać źródła odnawialne do poziomu niezbędnego do zaspokojenia swoich potrzeb, wybiorą energię nuklearną. Atom zawsze będzie częścią krajobrazu energetycznego, a my będziemy się starali, żeby był coraz bardziej bezpieczny. Ale jednocześnie warto policzyć, czy energia nuklearna jest tańsza od odnawialnej.

Co ta reforma oznacza dla krajów zależnych od węgla?

Jasne jest, że dla nich przejście do energii odnawialnej nie nastąpi w jednym ruchu. Dla takich państw jak Polska gaz jest niezbędnym ogniwem pośrednim. To nie jest złe, bo gaz ma już dużo mniejszy ślad węglowy niż węgiel. Ale nie można się z gazem wiązać na zawsze. Idealnie byłoby więc, żeby infrastruktura gazowa była od razu budowana i przystosowana do wodoru lub innych zeroemisyjnych nośników energetycznych. I to jest coś, nad czym chcemy ściśle współpracować z rządami tych państw. Można oczywiście narzekać, jak daleko są te państwa za innymi w transformacji energetycznej. Ale z drugiej strony właśnie tam zmiana przyniesie ogromne zyski, dużo większe niż w państwach bardziej zaawansowanych. Właściwe inwestycje pozwolą dokonać skoku ponad fazami, przez które inni przechodzili wcześniej.

W tej chwili na polskich drogach jeździ ponad 10 mln używanych samochodów, wiele z nich sprowadzanych z zagranicy. Wraz z coraz bardziej wyśrubowanymi normami emisyjnymi może być więcej tych zachodnich aut w Polsce. Nie obawia się pan, że Polska stanie się złomowiskiem Europy?

REKLAMA

Przypomnę prognozę, że samochód elektryczny będzie tańszy od tego z napędem spalinowym od 2027 roku. Ale nawet wtedy oczywiście będzie mnóstwo samochodów używanych tańszych od używanych elektrycznych. To, co możemy zrobić, to przez system handlu emisjami, przez różne regulacje sprawić, żeby ta różnica w cenie była coraz bardziej na korzyść elektrycznych i żeby to wypychało stare pojazdy z rynku. Tak, żeby czyste samochody były coraz bardziej dostępne dla osób mniej zamożnych. Nie mam złudzeń: elektryczne samochody nie zastąpią spalinowych w jeden dzień. Ale im więcej tańszych elektrycznych, również używanych, tym mniej atrakcyjne będą używane samochody z napędem spalinowym. Myślę, że da się uniknąć tego złomowania starych samochodów w Polsce. Tak w ogóle to uważam, że Polska może nas wszystkich jeszcze zaskoczyć tempem transformacji. Jak spojrzemy, co dzieje się w transporcie publicznym, jak szybko polskie miasta przestawiają się na zeroemisyjne pojazdy, to jest naprawdę niesamowite.

Frans Timmermans jest wiceprzewodniczącym wykonawczym Komisji Europejskiej ds. Zielonego Ładu od grudnia 2019 r. Karierę zaczynał w holenderskim Ministerstwie Spraw Zagranicznych w 1987 r. W latach 2012–2014 był szefem tego resortu. Potem został komisarzem UE ds. lepszej regulacji, rządów prawa i Karty praw podstawowych, a następnie wiceprzewodniczącym KE.

CZYTAJ TAKŻE