

Włączenie transportu drogowego i budynków mieszkalnych do EU ETS to dla gospodarstw domowych UE27 koszt 1 112 mld EUR w latach 2025-2040

Potencjalne roczne koszty wynikające z konieczności płacenia za możliwość emisji dwutlenku węgla w przeliczeniu na gospodarstwo domowe w UE27 szacuje się na 373 EUR w przypadku transportu i 429 EUR w przypadku budynków mieszkalnych. Co istotne, średni wzrost wydatków na energię z tytułu kosztów emisji z transportu dla gospodarstw domowych UE27 w I kwintylu dochodowym może wynieść 44%, podczas gdy wzrost z tytułu kosztów emisji pochodzących z budynków mieszkalnych może osiągnąć 50%. W przypadku Polski przez koszty emisji z budynków mieszkalnych wydatki na energię wśród najbiedniejszych gospodarstw domowych zwiększą o 108% - wynika z raportu Polskiego Instytutu Ekonomicznego "Koszt dla gospodarstw domowych włączenia transportu i budynków mieszkalnych do EU ETS".

W raporcie przedstawiono wpływ rozszerzenia systemu EU ETS, czyli wprowadzenia opłat za emisję dwutlenku węgla w sektorach transportu i budynków mieszkalnych na budżety gospodarstw domowych w UE. Ewaluacja kosztów została przeprowadzona w oparciu o kilka scenariuszy. Zastosowano dwa podejścia. W pierwszym do oceny potencjalnych kosztów rozszerzenia wykorzystano egzogeniczną cenę EUA pochodzącą z trzech różnych scenariuszy. W drugim podejściu cena jest obliczana w sposób endogeniczny, czyli w ramach modelu jako cena uprawnień potrzebna do osiągnięcia pożądanej redukcji emisji (-40%) w sektorach transportu i budownictwa, zgodnie z ogólnym celem 62% dla całego ETS. Porównujemy uzyskaną redukcję emisji i odpowiadające im ceny CO₂.

Jak pokazała nasza analiza, przeniesienie transportu i ogrzewania z ESR (rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego) do systemu EU ETS utrudniłoby w szczególności dekarbonizację transportu, ponieważ taka konfiguracja nie tworzyłaby zachęt dla państw członkowskich do utrzymywania obecnie istniejących podatków emisyjnych i paliwowych. Z kolei włączenie transportu i budownictwa zarówno do ESR, jak i ETS sprawiłoby, że odpowiedzialność za redukcję emisji w tych sektorach byłaby rozłożona w sposób mało transparentny. Jednocześnie, taki system wymagałby bardzo wysokich cen uprawnień, aby móc szybko dekarbonizować oba sektory do 2030 r. Oznaczałoby to bowiem, że cena uprawnień powinna osiągnąć blisko 180 euro za tonę (w cenach z 2015 r.) do 2030 r. – mówi Magdalena Maj, starszy analityk zespołu energii i klimatu Polskiego Instytutu Ekonomicznego.

Potencjalne skutki rozwiązań

Ze względu na to, że zarówno sektor budowlany, jak i transportowy są stosunkowo mało wrażliwe na fluktuacje cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla, rozszerzenie systemu ETS zmusiłoby firmy z sektorów nim objętych do zwiększenia wysiłków redukcyjnych.

W konsekwencji doprowadziłoby to do spadku konkurencyjności sektorów objętych obecnie systemem ETS oraz niewielkiego spadku produkcji i zatrudnienia.

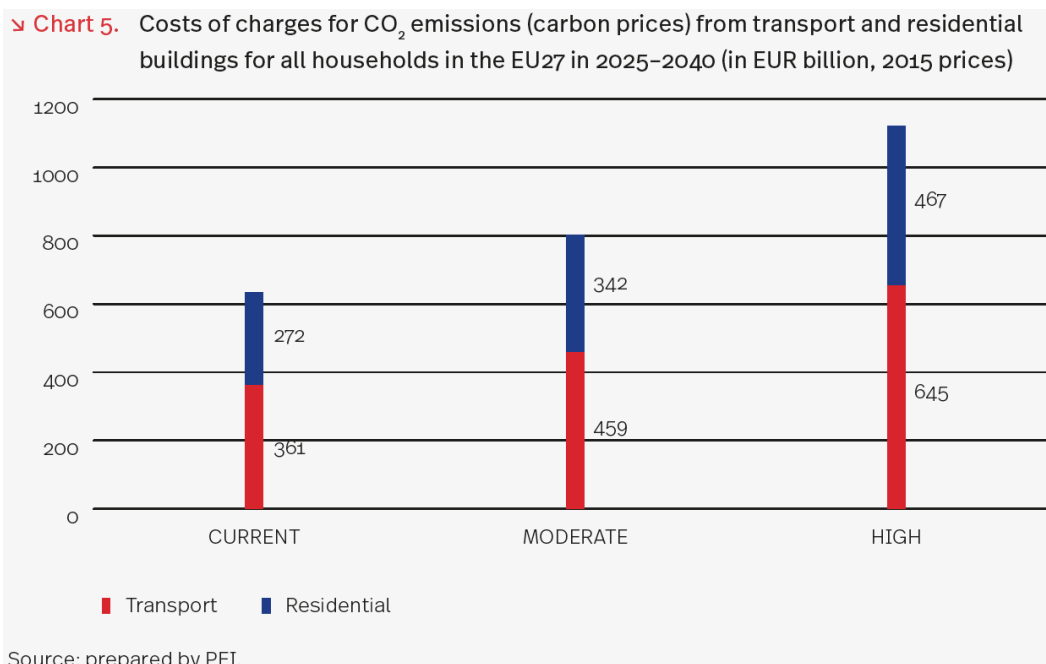
Bez wprowadzenia mechanizmów redystrybucji środków, negatywne skutki dla produkcji i zatrudnienia miałyby także wprowadzenie równoległego systemu, dedykowanego tylko tym dwóm sektorom. Przy założeniu 100% redystrybucji, scenariusz równoległego ETS dla transportu i budownictwa może przyczynić się do zwiększenia aktywności gospodarczej w Europie, przy jednoczesnym zapewnieniu takiej samej redukcji emisji. Z kolei jeżeli część przychodów z tak skonstruowanego systemu byłaby wykorzystywana na inwestycje w technologie niskoemisyjne oraz na poprawę efektywności energetycznej, to koszty technologii niskoemisyjnych dla wszystkich konsumentów uległyby obniżeniu i spadłyby również ceny uprawnień do emisji.

Najbiedniejsze gospodarstwa domowe i mniej zamożne kraje najbardziej narażone na negatywne skutki rozszerzenia ETS

Rozszerzenie ETS na budynki i transport znacznie przyspieszyłoby proces redukcji emisji. Jak jednak pokazały analizy modeli, aby osiągnąć wymaganą 40% redukcję, ceny EUA powinny kształtować się na poziomie prawie 180 EUR/t CO₂ (w cenach z 2015 roku). Patrząc z perspektywy UE27, tak wysokie ceny doprowadziłyby do ogromnych kosztów dla gospodarstw domowych, szacowanych na 1 112 miliardów euro w latach 2025–2040, a także miałyby potencjalnie niszczący wpływ na europejski przemysł funkcjonujący w ramach obecnego EU ETS.

Wyższe ceny uprawnień do emisji byłyby szczególnie dotkliwe dla biedniejszych gospodarstw domowych. Szacujemy, że średnioroczny wzrost kosztów zużycia energii wyniósłby 44% w transporcie i 50% w sektorze budynków dla gospodarstw domowych z pierwszego (najbiedniejszego) kwintylu dochodowego.

Skutki wzrostu cen uprawnień silniej odczują również najbiedniejsze państwa członkowskie UE. W przypadku Polski, niezależnie od scenariusza, wzrost kosztów dla gospodarstw domowych w porównaniu do scenariusza BASELINE jest wyższy niż w UE27. W scenariuszu pośrednim (MODERATE) całkowity koszt jest o 84% wyższy niż w scenariuszu BASELINE, natomiast w scenariuszu HIGH jest aż o 163% wyższy. Poza tym koszty emisji z budynków mieszkalnych stanowią 57% całkowitych kosztów i jest to o ok. 15 punktów procentowych więcej niż dla całej UE27.



Co należy zrobić, aby rozszerzenie ETS było ekonomicznie efektywne i społecznie akceptowalne?

Aby złagodzić negatywne skutki społeczne rozszerzenia ETS na sektor budynków i transport drogowego, należałoby przede wszystkim wprowadzić mechanizm redystrybucji wspierający gospodarstwa domowe znajdujące się w najtrudniejszym położeniu. W przypadku budynków mieszkalnych może to obejmować transfery, dopłaty do rachunków za energię lub programy wspierające poprawę efektywności energetycznej. Z kolei w sektorze transportu kluczowe byłoby zapewnienie rabatów dla konsumentów na pojazdy niskoemisyjne i elektryczne oraz ulg podatkowych rekompensujących wzrost cen paliw spowodowany cenami emisji dwutlenku węgla.

Ponadto, rekomendujemy wdrożenie nowych polityk w zakresie efektywności energetycznej i energii odnawialnej oraz ulepszenie istniejących, ze szczególnym uwzględnieniem przepisów ukierunkowanych na sektor budownictwa mieszkaniowego i transportu, gdyż w tych obszarach możliwe jest przyspieszenie wykorzystania technologii niskoemisyjnych i obniżenie zapotrzebowania na energię. Aby to osiągnąć, niezbędne jest utrzymanie i wzmocnienie unijnych narzędzi, takich jak mechanizm solidarności umożliwiający redystrybucję środków na rzecz biedniejszych państw członkowskich. W związku z tym należy wprowadzić zasadę obowiązkowego przeznaczania 100% dochodów generowanych przez dodatki solidarnościowe na cele energetyczne i klimatyczne. Ponadto dostrzegamy potrzebę zwiększenia środków i zakresu działań w ramach Funduszu Modernizacji i Innowacji, celem łagodzenia skutków rozszerzenia ETS, w krajach, w których transformacja energetyczna jest największym wyzwaniem.

Polski Instytut Ekonomiczny to publiczny think tank gospodarczy, którego historia sięga 1928 roku. Obszary badawcze Polskiego Instytutu Ekonomicznego to przede wszystkim handel zagraniczny, makroekonomia, energetyka i gospodarka cyfrowa oraz analizy strategiczne dotyczące kluczowych obszarów życia społecznego i publicznego Polski. Instytut zajmuje się dostarczaniem analiz i ekspertyz do realizacji Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, a także popularyzacją polskich badań naukowych z zakresu nauk ekonomicznych i społecznych w kraju oraz za granicą.

Kontakt dla mediów:

Ewa Balicka-Sawiak

Rzecznik prasowy

T: +48 727 427 918

E: ewa.balicka@pie.net.pl