



Biuletyn Klimatyczny

W tym numerze:

Felieton Redaktora	2
Pyrrusowe zwycięstwo.....	4
Transport morski a zmiany klimatyczne.....	5
Zmieniaj siebie a nie klimat	7
Reakcja przed szkodą, czyli adaptacja do zmian klimatu w Polsce	8
Stanowisko Koalicji Klimatycznej w sprawie adaptacji.....	9
Komisja Europejska o finansowaniu ochrony klimatu w krajach rozwijających się.....	10
Z ostatniej chwili.....	11
Informacja o nowej publikacji Koalicji Klimatycznej.....	12
Portale edukacyjne Fundacji na rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii.....	12

Od redaktora:

Zostały dwa miesiące do kolejnej Konferencji Stron Konwencji Klimatycznej, a niewiele wskazuje na to, że zakończy się ona sukcesem. Pierwszy tydzień dodatkowej rundy negocjacyjnej w Bangkoku nie przyniósł przełomu. Rozmowy grzęzną w debatach na temat mało istotnych szczegółów, negocjatorzy stosują sztuczki, by nie dopuścić do podjęcia konkretnych decyzji. Nie wróży to dobrze przed konferencją w Kopenhadze. Píše o tym Zbigniew Karaczun w felietonie redaktora Biuletynu.

O Pyrrusowym zwycięstwie Polski w Europejskim Trybunale Sprawiedliwości pisze Andrzej Kassenberg. Wyrok ETS przyznał rację naszemu krajowi w sporze z Komisją Europejską dotyczącym sposobu zatwierdzania II Planu Alokacji Upwnień do Emisji. Polscy politycy ogłosili sukces. Jest on jednak pozorny, nie oznacza bowiem, że Polska automatycznie uzyska żadaną początkowo liczbę upwnień. Konieczne będzie ponowne przygotowanie Planu na podstawie najnowszych, dostępnych danych, a te są dla Polski druzgocące. W 2008 roku emisja z krajowych podmiotów objętych handlem upwńieniami była o ponad 25proc. niższa niż żadane przez Polskę 284 mln ton i tylko o 1,5 proc. wyższa od przyznanych przez UE 208,5 mln ton. Ponadto prognozy gospodarcze nie są już tak optymistyczne i z pewnością Polska nie będzie mogła twierdzić, że będzie rozwijała się w nadchodzących latach z prędkością pięć proc. PKB rocznie. Może to oznaczać, że w efekcie krajowe podmioty otrzymają jeszcze niższą pulę upwńien...

Według danych World Resource Institute transport jest odpowiedzialny za 13,5 proc. globalnej emisji gazów cieplarnianych. Jasne jest, że również ten sektor powinno się objąć działaniami, których celem jest ograniczenie emisji. Powszechnie jednak - myśląc o transporcie - mamy na uwadze motoryzację i lotnictwo. O tym, jak ważna jest gospodarka morska i emisja ze statków, pisze Krzysztof Kamieniecki. Opisuje dokument Komisji Europejskiej „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.”, w którym przedstawiono pogląd Wspólnoty na temat strategii ochrony środowiska, w tym klimatu, w odniesieniu do tego sektora transportu.

Brak adekwatnych działań na rzecz ochrony klimatu sprawia, że coraz ważniejsze stają się te, które mają przystosować społeczeństwo i gospodarkę do zachodzących zmian. Nie oznacza to jednak, że można zaprzestać aktywności, celem której jest redukcja emisji gazów cieplarnianych. Jak pisze w Stanowisku Koalicja Klimatyczna, dalsza znacząca i szybka redukcja emisji jest warunkiem koniecznym powodzenia adaptacji.

Przygotowanie Stanowiska dotyczącego adaptacji towarzyszyło zorganizowanej przez Koalicję Klimatyczną konferencji na ten temat. W jej trakcie specjaliści z wielu dziedzin wskazywali, że konieczne jest podjęcie w Polsce szybkich prac w tym zakresie. Bardzo ważna była informacja Ministerstwa Środowiska, że Rada Ministrów podjęła w lipcu br. decyzję o przystąpieniu do przygotowania planu adaptacji Polski do zmian klimatu.

O innej akcji Polskiego Klubu Ekologicznego Okręg Mazowiecki - członka Koalicji Klimatycznej, zbierania w trakcie koncertu Radiohead podpisów wzywających premiera do podjęcia zdecydowanych działań na rzecz ochrony klimatu, pisze Urszula Burkot.

W tym numerze Biuletynu przedstawiamy też informację o najnowszej publikacji Koalicji Klimatycznej - raporcie analizującym ewolucję polskiej polityki klimatycznej w ostatnich dwudziestu latach. Jej autorzy: Zbigniew Karaczun, Andrzej Kassenberg oraz Mirosław Sobolewski pokazują najważniejsze wyzwania tej polityki na progu XXI wieku.

Biuletyn kończy informacja o nowym dokumencie strategicznym UE dot. finansowania zmian klimatu oraz prezentacja jednej z partnerskich organizacji Koalicji Klimatycznej: Fundacji Efektywnego Wykorzystania Energii.

Milej lektury!

Do rozpoczęcia 15. Konferencji Stron Ramowej Konwencji NZ w sprawie Zmiany Klimatu zostało 65 dni, 19 godzin, 10 minut i trzy sekundy. Przed nami jeszcze tylko pięć dni rozmów w Bangkoku, a potem następne spotkanie - w Kopenhadze.

Wydawałby się więc, że wszystkie ważne kwestie powinny być uzgodnione, a negocjatorzy winni omawiać tylko szczegóły porozumienia. Niestety, jak to przewidywano na początku roku, mimo dodatkowych dwóch rund negocjacyjnych, nie tylko nie osiągnięto porozumienia, ale jest do niego niemal tak samo daleko jak w Poznaniu czy na Bali. Sierpniowe spotkanie w Bonn, poprzedzające negocjacje w Bangkoku, nie przyniosło konkretnych rezultatów czy decyzji.

Podstawą obecnych rozmów jest tzw. skonsolidowany tekst negocjacyjny, który zawiera przedstawione przez różne kraje propozycje porozumienia oraz komentarze do nich. Tekst ten jest trudny i skomplikowany - oprócz różnego podejścia do efektów konferencji w Kopenhadze zawiera liczne powtórzenia i ponad 2000 fragmentów zapisanych w nawiasach (czyli tych, które powinny być negocjowane). Dla porównania tekst negocjacyjny na 3. Konferencję Stron w 1997 roku w Kioto liczył 30 stron. A i tak niemal cudem udało się wtedy osiągnąć porozumienie.

Wśród wielu problemów negocjacyjnych na szczególną uwagę zasługują dwa: zakres uzgodnionego zobowiązania do redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz finansowanie działań na rzecz ochrony klimatu i adaptacji do zmian w krajach rozwijających się.

Gdyby podsumować przedstawione dotychczas przez państwa Aneksu I propozycje pułapów redukcyjnych, to całkowity poziom redukcji z krajów rozwiniętych pozostałby na poziomie 10-15 proc. (przy niezbędnej, zdaniem IPCC, redukcji na poziomie 25-40 proc.). Co więcej, wiele rządów uzależnia proponowany poziom redukcji u siebie od decyzji podjętej przez inne kraje Aneksu I.

Z pewnością jedynym krajem, który rzeczywiście chce działać na rzecz ochrony klimatu jest Norwegia. Jej celem jest redukcja emisji w 2020 roku o 30 proc. (w odniesieniu do 1990 r.), w tym dwie trzecie redukcji mają przynieść działania krajowe, a 10 proc. - inwestycje w państwach rozwijających się. Rząd norweski zamierza też doprowadzić do tego, by w 2030 r. gospodarka norweska była neutralna pod względem emisji CO₂. Propozycje innych państw Aneksu I są mniej ambitne:

Japonia: redukcja o osiem proc. w 2020 r. w odniesieniu do 1990 r. Długoterminowym celem jest redukcja emisji w 2050 roku o 60-80 proc.

Australia: redukcja o pięć proc. w 2020 r. w odniesieniu do 2000 r. (bezwarunkowo). Jeśli uzgodnione zostanie, że stężenie dwutlenku węgla w atmosferze nie będzie mogło przekroczyć 450 ppm, wówczas gotowa jest ograniczyć emisję w 2020 o 20 proc.

Kanada: redukcja o 20 proc. do 2020 r. w odniesieniu do 2006 r.

Islandia: redukcja o 15 proc. w 2020 r. w odniesieniu do 1990 r.

Rosja: redukcja o 10-15 proc. w 2020 r. w odniesieniu do 1990 r. Celem długoterminowym Rosji jest ograniczenie emisji w 2050 roku o 50 proc. Redukcja na poziomie 80 proc. w 2050 r. jest dla Rosji nie do przyjęcia.

Białoruś: redukcja o 10-15 proc. w 2020 r. w odniesieniu do 1990 r.

Nowa Zelandia: redukcja o 10 proc. w 2020 r. w odniesieniu do 1990 r. Jeśli inne kraje Aneksu I uzgodnią taki poziom, to redukcja o 20 proc. w 2020 r. (ale pod wieloma innymi warunkami).

USA: redukcja o 17 proc. do 2020 r. w odniesieniu do poziomu obecnego, czyli o 1-4 proc. w odniesieniu do 1990 r. Redukcję mają zapewnić liczne działania offsetowe, co w praktyce oznacza, że emisja z terenu Stanów Zjednoczonych będzie rosła do połowy trzeciej dekady XXI wieku.

Unia Europejska: 20 proc. redukcji w 2020 r.; ale jeśli dołączą się inne kraje Aneksu I to o 30 proc., z czego dwie trzecie, dzięki działaniom krajowym, a jedna trzecia - inwestycje w krajach rozwijających się.

Tak duże rozbieżności w odniesieniu do celu redukcyjnego, roku bazowego i zasad, jakie mają decydować o wielkości redukcji, sprawią, że negocjacje w tym obszarze będą trudne.

To nie jedyne problemy dotyczące wielkości redukcji emisji. Inne dotyczą zakresu i sposobu redukcji w krajach rozwijających się. Chociaż większość państw G-77 zgadza się, że powinny być w nich realizowane Narodowe Właściwe Programy Ochrony Klimatu (National Appropriate Mitigation Actions – NAMA), to nie wyrażają zgody, by wprowadzały one zobowiązania do redukcji emisji w sposób podobny jak w krajach rozwiniętych. Nie ma też zgody, czy zobowiązania NAMA mają być obligatoryjne, dobrowolne czy też o innym charakterze.

Warto zauważyć, że USA wniosło o dokonanie rozróżnienia między krajami rozwijającymi się w odniesieniu do ich roli i możliwości w ochronie klimatu. Większość państw G-77 podchodzi jednak do tej propozycji sceptycznie.

Ważnym i trudnym obszarem negocjacyjnym jest wsparcie przez kraje rozwinięte działań w państwach rozwijających się w zakresie finansowania adaptacji i transferu technologii oraz

wdrażania rozwiązań służących ochronie klimatu. O ile w odniesieniu do ochrony klimatu zasadniczym instrumentem wsparcia pozostanie zapewne Mechanizm Czystego Rozwoju (CDM), to kluczowym zagadnieniem staje się finansowanie adaptacji. Potrzeby w tym zakresie są olbrzymie, ich koszt w skali globalnej ocenia się od 4 mld euro rocznie (według raportu Stern'a) do ponad 170 mld/rok (według UNFCCC z 2008 roku [1]). Najnowsze, pochodzące z tego roku oszacowania brytyjskie [2] wskazują, że tylko potrzeby krajów rozwijających się mogą sięgnąć od 90 do 200 mld euro!

O konieczności wsparcia działań w krajach rozwijających się jest przekonana Unia Europejska, która przedstawiła we wrześniu br. propozycję stanowiska negocjacyjnego Wspólnoty w tym obszarze na COP 15. W Komunikacie *Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions: Stepping up international climate finance: A European blueprint for the Copenhagen deal* [3] Wspólnota stwierdza, że jej udział we wspieraniu realizacji polityki klimatycznej w państwach rozwijających się powinien wynieść 10-30 proc. środków przeznaczanych na ten cel, czyli od 2 do 13 mld euro rocznie (do 2020 r.). W praktyce wielkość tej kontrybucji zależy będzie od wielkości uzgodnionej pomocy międzynarodowej, a także wagi, jaką w określeniu udziału poszczególnych gospodarek uzyskają następujące kryteria - wielkość dochodu narodowego i poziom emisji GHG [4].

Niestety, jak się wydaje, inne kraje wysoko rozwinięte nie są gotowe podążyć tropem Wspólnoty Europejskiej i zadeklarować jednoznacznie, jaką wielkość środków będą przeznaczać na działania ochrony klimatu i adaptowania się do zmian w państwach rozwijających się. Na odbywającym się 24 i 25 września br. Szczycie G-20 w Pittsburgu, który miał określić skalę niezbędnej i możliwej pomocy udzielanej przez najbogatsze państwa świata na działania ochrony klimatu w krajach rozwijających się, nie przedstawiono konkretów. Spotkanie zakończyło się typowym, mdłym i nic nie mówiącym komunikatem, że pomoc jest potrzebna i musi być znaczna.

To źle rokuje możliwości osiągnięcia porozumienia w Kopenhadze. Kraje afrykańskie, ustami premiera Etiopii Melesa Zenawi zagroziły, że w przypadku braku porozumienia o pomocy dla krajów rozwijających się nie dopuszczą do podpisania porozumienia w trakcie COP 15 [5]: *Nigdy nie zgodzimy się na umowę, której celem nie będzie ograniczenie ocieplenia klimatycznego do osiągalnego minimum, bez względu na rozmiar oferowanej nam pomocy bądź też kwoty odszkodowania. Jeśli zajdzie potrzeba, jesteśmy gotowi wycofać się z negocjacji, które są*

zagrożeniem dla naszego kontynentu. Afryka domaga się, by kraje Aneksu I przeznaczyły co najmniej 0,5 proc. swojego PKB na walkę ze skutkami globalnego ocieplenia w państwach rozwijających się. To tylko dwa obszary negocjacji, ale kontrowersji jest więcej. Na tyle dużo, że Yvo de Boer, Sekretarz Generalny Konwencji Klimatycznej, podsumowując tempo negocjacji w Bonn i oceniając możliwość osiągnięcia porozumienia stwierdził... *my nie dokonamy tego do Kopenhagi....*

Brak porozumienia w Kopenhadze oznaczać będzie klęskę nie tylko dla ochrony środowiska, lecz także dla społeczeństwa i gospodarki. Nie unikniemy skutków społecznych: katastrof i ofiar z nimi związanych, epidemii i chorób, masowych migracji i niepokojów z nich wynikających. Nie unikniemy skutków gospodarczych: upadku wielu sektorów, fluktuacji rynków, masowych działań spekulacyjnych, trudności z ubezpieczeniem prowadzonej działalności. Brak porozumienia oznaczać też będzie klęskę dla Polski, bowiem Wspólnota nie zdecyduje się na liberalizację polityki klimatycznej, a brak uzgodnień globalnych będzie sprzyjał ucieczce gospodarki do tych regionów świata, które nie mają wymogów ekologicznych. Dlatego Rząd Polski powinien aktywniej niż dotychczas włączyć się do budowy przyszłego porozumienia. Zwłaszcza że do COP 15 prof. Maciej Nowicki jest prezydentem Konferencji Stron. To nakłada na nasz kraj szczególną odpowiedzialność za budowę konsensu przez szczytem w Kopenhadze.

A do COP 15 pozostało już tylko 65 dni, 7 godzin, 12 minut i 27 sekund.

*Zbigniew M. Karaczun
Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki*

- [1] UNFCCC (2007), Investment and Financial Flows to Address Climate Change, United Nations Framework Convention on Climate Change, Bonn
- [2] Martin Parry, Nigel Arnell, Pam Berry, David Dodman, Samuel Fankhauser, Chris Hope, Sari Kovats, Robert Nicholls, David Satterthwaite, Richard Tiffin, Tim Wheeler (2009) Assessing the Costs of Adaptation to Climate Change: A Review of the UNFCCC and Other Recent Estimates, International Institute for Environment and Development and Grantham Institute for Climate Change, London. Publikacja dostępna na: <http://www.iied.org/pubs/pdfs/11501IIED.pdf>
- [3] COM(2009) 475/3
- [4] Na marginesie warto w tym miejscu zanotować istotną nowość w stanowisku UE zaprezentowaną w tym dokumencie. Zdaniem Komisji Europejskiej, autora Komunikatu, osiągnięcie ambitnego porozumienia w Kopenhadze oznacza m.in. zapewnienie, że działania na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych podejmą także kraje rozwijające się, zwłaszcza te, w których następuje szybki wzrost gospodarczy. Oznacza to, że Wspólnota podziela opinię USA, że trzeba dokonać rozróżnienia między krajami spoza Aneksu I i o ich różnej odpowiedzialności za ochronę klimatu globalnego.
- [5] Informacja za portalem [chronmyklimat.pl](http://www.chronmyklimat.pl): http://www.chronmyklimat.pl/lang/pl/page/aktualnosci/id/14/view/afryka_grozi_wycofaniem_sie_z_rozmow_klimatycznych/

Sąd Pierwszej Instancji UE 23 września br. uznał za zasadną skargę Polski odnośnie nadmiernie restrykcyjnego limitu uprawnień do handlu emisjami CO₂ na okres 2008-2012 [1]. Rząd polski, stwierdzając, że przyznane limity emisji CO₂ są zdecydowanie za niskie, podniósł w skardze kwestie formalne i proceduralne tzn. niedotrzymanie przez Komisję terminu trzech miesięcy na ustosunkowanie się do polskiej propozycji, niezgodny z prawem podział kompetencji między państwa członkowskie i Komisję, niestosowanie zasad równego traktowania oraz niewystarczające uzasadnienie narzuconych ograniczeń. Wyrok w I instancji przyznaje rację Polsce w zakresie błędów proceduralnych w zatwierdzaniu Krajowego Planu Rozdziału Uprawnień do Handlu Emisjami (II KPRU), co oznacza, że nieważna jest decyzja Komisji C (2007) 1295 - wersja ostateczna z 26 marca 2007 r. dotycząca krajowego planu rozdziału uprawnień do emisji gazów cieplarnianych zgłoszonego przez RP na lata 2008-2012. Jeżeli wyrok zostanie utrzymany, zostanie uchylona decyzja KE przyznająca Polsce uprawnienia w wysokości 208,5 mln ton CO₂ przy propozycji polskiego rządu 284 mln ton CO₂. W mediach, w wystąpieniach polityków i urzędników wyrok uznano za sukces Polski. Niestety w znaczącej części nie jest to sukces, gdyż:

- Po pierwsze wyrok pokazał, że były podstawy proceduralne do negocjacji z Komisją Europejską wyższych limitów pod warunkiem bardziej elastycznej postawy polskiego rządu. Upieranie się przy absurdalnej wielkości 284 mln ton CO₂ usztywniło proces negocjacyjny. Istotne jest, że na początku formułowania polskiej propozycji opartej jedynie o propozycje stowarzyszeń branżowych mówiono o tym, że zweryfikuje ją Ministerstwo Gospodarki. Nigdy to nie nastąpiło. Tak więc II KPRU było zlepkiem propozycji branżowych a nie realną oceną sytuacji przygotowaną przez polski rząd. Koalicja Klimatyczna już na początku prac zwracała uwagę na nadmierne oczekiwania co do przydziału uprawnień do emisji. Członkowie Koalicji, na podstawie własnych oszacowań, sugerowali, że Polska powinna domagać się 221 mln uprawnień do emisji (czyli ton CO₂). W kularach wysocy urzędnicy ministerstwa środowiska przyznawali im rację, że faktycznie proponowana wielkość jest około 20 proc. przerysowana, co oznacza limit na poziomie 230 mln ton CO₂. Zaskarżenie stanowiska Komisji Europejskiej opóźniło przyjęcie II KPRU. Wybory, zmiana koalicji rządowej i objęcie teki Ministra Środowiska przez prof. Macieja Nowickiego zmieniły stanowisko Polski w sprawie II KPRU. Nowy minister uznał, że oczekiwanie na werdykt Sądu Pierwszej Instancji UE może doprowadzić

do podobnej sytuacji, jak w przypadku pierwszego okresu rozliczeniowego - krajowe podmioty nie będą mogły obracać na rynku uprawnieniami do emisji. Dlatego też, nie wycofując z Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości skargi na decyzję Komisji Europejskiej, zdecydował się w 2008 r. rozdzielić uprawnienia do emisji zgodnie z wielkością narzuconą przez Komisję, czyli 208,5 mln uprawnień rocznie.

Decyzja zapadła ponad rok od rozpoczęcia okresu rozliczeniowego (rozpoczął się on 1/01/2007 r.), co dla polskich przedsiębiorstw oznaczało stratę - brak zatwierdzonego przez Komisję Europejską planu rozdziału uprawnień uniemożliwił im uczestniczenie w transakcjach na rynku europejskim. Decyzja ministra Nowickiego umożliwiła wejście polskich przedsiębiorstw na rynek. Stało się to jednak w przededniu kryzysu finansowego i ekonomicznego, który zmniejszył zainteresowanie zakupem jednostek emisji dwutlenku węgla.

Reasumując, gdyby Polska od początku przyjęła realistyczne założenia i domagała się od UE ilości uprawnień na poziomie 220-230 mln ton CO₂, to prawdopodobnie uzyskałaby zgodę Komisji Europejskiej, a krajowe podmioty mogłyby sprzedawać jednostki uprawnień na rynku od początku. W 2008 r. przedsiębiorstw włączone w system ETS wyemitowały 1,5 proc. ponad limit przyznany przez Komisję, co oznacza, że, gdyby polskie podmioty otrzymały 230 mln uprawnień, mogłyby sprzedać około 20 mln ton CO₂. Zarobiłyby na tym 350-400 mln euro! Nic nie zarobiły, wspierając rząd domagający się 284 mln ton uprawnień.

- Po drugie, jeśli wyrok Trybunału uprawomocni się, trzeba będzie przygotować nowe KPRU. Oznacza to konieczność przeliczenia na nowo jego podstaw, w tym przyjęcia realistycznych założeń w odniesieniu do szybkości rozwoju polskiej gospodarki. Przygotowując II KPRU zakładano, że będzie ono wynosić co najmniej cztery proc. rocznie. Rzeczywistość, kryzys gospodarczy, boleśnie zweryfikowały te założenia. Przyjęcie nowych danych może spowodować, że Polska w efekcie otrzyma nawet mniej niż dotychczasowe 208,5 mln CO₂. Będzie to rzeczywista korzyść dla spraw ochrony klimatu, ale dla krajowych podmiotów uczestniczących w handlu oznaczać będzie wymierną stratę.

- Po trzecie, twierdzenie, że gdyby wielkości przydziałów były większe, to polskie przedsiębiorstwa zarobiłyby na tym, jest bezzasadne. Jeżeli na rynku będzie więcej uprawnień, zmniejszy się popyt na nie i ich cena spadnie.

Warto zauważyć, że takie myślenie, nieobce politykom i przedsiębiorcom świadczy o tym, że w Polsce handel uprawnieniami postrzegany jest jako

szansę zarobku, a nie narzędzie ochrony klimatu. To kolosalne nieporozumienie. Systemu handlu nie wprowadzono po to, by zarabiali na tym przedsiębiorcy, ale - by ograniczyć emisję dwutlenku węgla i spowodować, że dokona się to po najniższej możliwej cenie. Jeżeli dodatkowe uprawnienia, o które występują rząd i przedsiębiorcy, mają jedynie służyć sprzedaży, to musi być traktowane jako nielegalna pomoc publiczna. O takim podejściu do systemu ETS świadczy stanowisko Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych, przedstawione po wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, w którym stwierdza ona: *Przede wszystkim liczymy na to, że Rząd zrobi wszystko, by przekonać KE, że średnioroczny przydział emisji w wysokości 208,5 mln ton jest niewystarczający dla potrzeb polskiego biznesu i wywalczy dla Polski wyższe przydziały*

uprawnień. Jak wynika z danych KASHUE, w 2008 r. deficyt uprawnień CO₂ wyniósł cztery mln ton. Oznacza to, że zaproponowany przez KE poziom okazał się niewystarczający nawet w okresie poważnego osłabienia gospodarczego, którego nikt nie przewidywał, gdy zapadały decyzje w Komisji. To fakt, który miejmy nadzieję, trafi do decydentów w KE!

- Po czwarte, wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości jest nieprawomocny i Komisja Europejska może go zaskarżyć do II instancji.

*Andrzej Kassenberg
Instytut na rzecz Ekorozwoju*

[1] Pełny, oryginalny tekst artykułu ukazał się 24 września 2009 r. na portalu www.chronmyklimat.pl prowadzonym przez Instytut na rzecz Ekorozwoju.

Transport morski a zmiany klimatyczne

Nie ulega wątpliwości, że transport to sektor gospodarki, który ma zasadniczy udział w emisji gazów cieplarnianych powstałych w wyniku działalności człowieka. Z transportem nie potrafimy sobie poradzić w żadnej ze sfer decydujących o naszym życiu; ani przestrzennej, ani zdrowotnej, ani organizacyjnej. Wymieniać można by dalej, lecz zamiast tego lepiej stwierdzić, że współczesny człowiek uzależnił się od transportu i jest gotów akceptować wszelkie niedogodności z tym związane.

Próby ograniczenia wpływu transportu na nasze życie są bolesne. Nie wydaje się, by ograniczenie zasobów potrzebnych do produkcji tradycyjnych paliw, zmiany klimatyczne czy niebezpieczeństwa wynikające z koncentracji ruchu zmieniły stosunek człowieka do transportu. W zasadzie wysiłek cywilizacyjny pogłębia to uzależnienie, choć przekształcenia, jakim podlega transport, pozornie zmieniają warunki tego procesu.

Gdy mówimy transport, najczęściej pojawia się skojarzenie z transportem lądowym, rzadziej lotniczym. A transport morski jest prawdopodobnie ostatnią z wielkich branż przewozu ludzi i dóbr, która przychodzi nam na myśl.

W ostatnich miesiącach uwagę przykuwa los polskich stoczni. Być może na naszych oczach znika jedna z kluczowych gałęzi gospodarki. Mówi się o tym ze spokojem - z wyjątkiem najbardziej zainteresowanych pracowników - jakby znikła bańka mydlana, łatwa do odtworzenia. Trudno jednak zaprzeczyć, że wiele stoczni europejskich pożegnało się z budową statków jako podstawową działalnością.

To, że temat transportu morskiego pojawia się teraz na łamach Biuletynu nie jest jedynie efektem naszego zapewne przejściowego

Zainteresowania polskimi stoczniami. W tle dyskusji o przyszłości przemysłu stoczniowego jawi się problem transportu morskiego - jego przyszłości w ujęciu globalnym i europejskim. W Polsce okrucy dyskusji pojawiały się nie w związku z losem stoczni, ale przy okazji napadów terrorystycznych na statki u wybrzeży Afryki czy Azji Południowo-Wschodniej.

W Europie dyskusja o transporcie morskim stanowi część dużej debaty na temat strategii transportu - kluczowego sektora gospodarczego.

Komisja Europejska 21 stycznia 2009 r. wydała Komunikat „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.[1]”. To wynik szerokich konsultacji z zainteresowanymi stronami, przedstawicielami państw członkowskich i grupą ekspertów zajmujących się tematyką morską. Ważnym, choć nie dominującym wątkiem Strategii jest ekologizacja transportu morskiego.

Europa jest znaczącym przewoźnikiem morskim. Odgrywa ważną rolę w żegludze - 41 proc. ogółu światowej floty stanowi własność europejskich przedsiębiorstw (nośność, DWT). Konieczność przystosowania europejskiej żeglugi do wymogów gospodarki globalnej spowodowała poważne strukturalne zmiany w sektorze. Wskutek globalizacji wzrosła również konkurencja.

Jak czytamy w Komunikacie, wiele poprawiono w europejskim transporcie morskim z punktu widzenia ochrony środowiska. Wzmocniono ramy regulacyjne UE, nawiązano ściślejszą współpracę między państwami członkowskimi, by rozwiązać istotne problemy: zapobiegania wypadkom i incydentom, emisji do atmosfery, oczyszczania wody balastowej i recyklingu statków.

Komisja Europejska stawia kolejne cele przed transportem morskim: zero odpadów i zero emisji. Dlatego - według Komisji - priorytety to:

- Stały postęp w spójnym i wszechstronnym

dążeniu do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z żeglugi międzynarodowej, dzięki kombinacji środków technicznych, operacyjnych i rynkowych;

- czynne zaangażowanie Unii Europejskiej w prace Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), celem którego jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych ze statków [2] i przyjęcie prawnych zobowiązań w tym zakresie w trakcie COP 15 w Kopenhadze. Jeśli postęp w tej dziedzinie okaże się niemożliwy, Unia powinna zaproponować rozwiązania alternatywne na poziomie ogóloeuuropejskim;
- zagwarantowanie, że państwa członkowskie będą zdolne osiągnąć do 2020 r. dobry stan środowiska wód morskich podlegających ich władzy lub jurysdykcji, zgodnie z wymogami nowej dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej [3];
- wzmocnienie prawodawstwa UE dotyczącego portowych urzędzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku, dzięki poprawie środków wdrażających. Należy zapewnić odpowiednie urządzenia i ustanowić procedury administracyjne, które zaspokoją zwiększone zapotrzebowanie w tym zakresie;
- kontynuowanie prac odnośnie wniosków wymienionych w Komunikacie Komisji na temat strategii UE dotyczącej lepszych warunków demontażu statków [4]. Zapewnienie przyjęcia konwencji IMO w sprawie recyklingu statków oraz stałych postępów w jej przyszłym wdrażaniu;
- nadzorowanie sprawnego wdrożenia zmian przyjętych przez IMO w październiku 2008 r. do załącznika VI do Międzynarodowej Konwencji w sprawie unikania zanieczyszczeń ze statków (MARPOL) dotyczących ograniczenia emisji tlenków siarki i azotu ze statków. Oznacza to dokonanie oceny, które z morskich obszarów Europy kwalifikują się jako obszary kontroli emisji, oceny dostępności odpowiednich paliw oraz oddziaływania na żeglugę morską bliskiego zasięgu. Dzięki wnioskowi Komisji powinno nie dojść do ponownego zwiększenia transportu drogowego w miejsce żeglugi morskiej bliskiego zasięgu;
- promowanie możliwości wykorzystania alternatywnych źródeł energii w porcie np. pobierania energii elektrycznej z lądu. Komisja proponuje wprowadzenie ograniczonego czasowo zwolnienia z podatku za pobieranie energii elektrycznej z lądu w ramach przyszłego przeglądu

dyrektywy w sprawie opodatkowania energii i opracuje spójny system zachęt oraz ramy regulacyjne;

- nadanie impetu prowadzonej przez Komisję kampanii na rzecz żeglugi wysokiej jakości poprzez zawarcie umów partnerskich z organami administracji morskiej UE, szeroko pojętym sektorem gospodarki morskiej oraz użytkownikami usług transportu morskiego;
- promowanie europejskiego systemu zarządzania środowiskiem w dziedzinie transportu morskiego, którego celem jest stała poprawa ekologiczności żeglugi. Rozważenie zróżnicowania opłat rejestracyjnych, portowych i innych, by wynagrodzić starania uczynienia żeglugi bardziej przyjaznej środowisku.

Na przekór pesymistycznym zapowiedziom o produkcji statków, Międzynarodowa Organizacja Morska przewiduje do 2050 r. podwojenie - a w zależności od scenariusza - nawet potrojenie aktywności związanej z gospodarką morską. W konsekwencji emisja gazów szklarniowych ze statków może wzrosnąć do lat 50. naszego wieku o ponad 250 proc. Z danych za 2007 r. wynika, że statki wyemitowały 1.046 mln ton dwutlenku węgla, co stanowi 3.3 proc. emisji globalnych. Dla porównania - emisja z transportu lotniczego, o której pisze i mówi się znacznie głośniejsz, wynosiła w 2000 r. 1,6 proc. [5], a obecnie udział ten nie jest wiele wyższy (szacuje się go na 1,9 proc.)

Z ogólnej wielkości emisji dwutlenku węgla - 870 mln ton to emisja żeglugi międzynarodowej, a pozostałe 176 mln - żeglugi krajowej i rybackiej.

Czy zapowiadany wzrost gospodarki morskiej, w tym transportu morskiego można ograniczyć w związku z wymogami ograniczenia emisji dwutlenku węgla? Według Międzynarodowej Organizacji Morskiej można ograniczyć wysokość emisji o 25-75 proc. poniżej obecnego poziomu [6].

Redukcja emisji gazów szklarniowych jest częścią szerszej kampanii związanej z ograniczeniem emisji z transportu morskiego. Pewne sukcesy, jakimi z pewnością są utworzone na Bałtyku i Morzu Północnym Obszary Kontroli Emisji koncentrujące się przede wszystkim na emisji dwutlenku siarki, pozwalają przypuszczać, że działania związane z redukcją zanieczyszczeń powietrza z transportu morskiego wpłyną pozytywnie na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych.

Postęp w tworzeniu Obszarów Kontroli Emisji jest znaczący. Jak donosi Acid News[7] z czerwca br., utworzenie Obszarów Kontroli Emisji jest prawdopodobne wzdłuż wybrzeży USA (wybrzeże Pacyfiku z wyjątkiem Alaski) i środkowej części wybrzeży Atlantyku.

Podobne działania podejmie zapewne Kanada. W tym kraju ograniczenia emisji dwutlenku węgla osiągają poszczególne porty (np. Vancouver), zmniejszając zużycie paliwa do diesli. To pozytywne przykłady.

Nie milkną jednak przeciwnicy proponowanych działań, podkreślając zagrożenia, jakie mogą powstać dla transportu morskiego w związku z dalszymi obostrzeniami środowiskowymi, zwłaszcza dotyczącymi ochrony jakości powietrza i przeciwdziałania globalnemu ociepleniu. Na usprawiedliwienie można dodać, że określenie punktów odniesienia - poziomu bazowego dla statków jest trudniejsze niż dla innych rodzajów transportu.

Środowiska związane z gospodarką i transportem morskim zamierzają zaprezentować stanowisko dotyczące redukcji emisji gazów szklarniowych. Niejasne jest, czy stanowisko Międzynarodowej Organizacji Morskiej wzmocni wysiłki Unii Europejskiej w zakresie ochrony klimatu i przybliży włączenie emisji pochodzących z sektora morskiego do

handlu pozwoleniami, czy przeciwnie - będzie kolidowało z europejskimi planami.

*Krzysztof Kamieniecki
Instytut na Rzecz Ekorozwoju*

- [1] COM(2009)8 wersja ostateczna.
- [2] Obowiązkowe środki redukcji powinny mieć zastosowanie do wszystkich statków floty światowej. Obecnie ponad 75 proc. statków światowej floty jest zarejestrowanych w krajach, które nie podpisały Protokołu z Kioto.
- [3] Dz. U. L 164 z 25.6.2008, s. 19.
- [4] COM(2008)767 z 19.11.2008.
- [5] <http://maps.grida.no/go/graphic/world-greenhouse-gas-emissions-by-sector>
- [6] Prevention of air pollution from ships. Second IMO GHG study 2009. Update of the 2000 IMO GHG Study. Kwiecień 2009.
- [7] Christer Agren. The double benefis of climate policy. Acid News czerwiec 2009

ZMIENIAJ SIEBIE A NIE KLIMAT

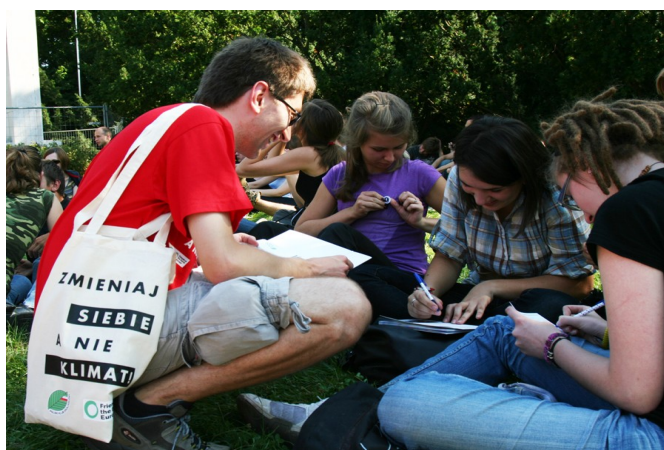
Akcja PKE z Radiohead w tle

Dla fanów zespołu Radiohead 25 sierpnia br. oznaczał jedno - trzeba być na koncercie w Poznaniu. Ale występ Radiohead to nie tylko muzyka, lecz także możliwość przeprowadzenia akcji ekologicznych.

Lider grupy, wokalista Thome York, jest propagatorem idei ekologicznych i medialną twarzą kampanii BIG ASK realizowanej przez Friends of the Earth Europe (FoEE). Podczas obecnej trasy koncertowej Radiohead, FoEE prowadzi kampanię. Organizacje pozarządowe należące do FoEE miały akcje związane z ochroną klimatu, propagowały efektywność energetyczną, wzywały do rozwoju odnawialnych źródeł energii. Dlatego zespół zgodził się, by podczas koncertu w Poznaniu Polski Klub Ekologiczny (PKE) [1] przeprowadził akcję na rzecz ochrony klimatu. Zorganizowano ją pod hasłem „Zmieniaj siebie a nie klimat!”.

Celem była promocja idei ochrony klimatu i zebranie podpisów na pocztówkach wzywających Polskę do działań na rzecz ochrony klimatu, adresowanych do Premiera RP. Fani Radiohead przed koncertem ochoczo podpisywali się pod tekstem żądającym od rządu RP zdecydowanych działań. Jednocześnie sami podpisujący deklarowali gotowość oszczędzania energii oraz innych zasobów naszej planety. W ciągu dwóch godzin 15 wolontariuszy i członków PKE zebrało 1000 podpisanych pocztówek. Gdyby przygotowano ich więcej, nie byłoby problemu z uzyskaniem podpisu także na nich.

Thome York słynie z ekologicznych przekonań i działań na rzecz ochrony klimatu. Jednak po koncercie przychodzi refleksja, na ile taka masowa impreza może być ekologiczna. Oczywiście można zminimalizować jej negatywne skutki, ale całkowite wyeliminowanie jest niemożliwe.



Fot.1. Zbieranie podpisów pod apelem do Premiera RP przed koncertem Radiohead

Niepokojące było na przykład odbieranie przed wejściem na koncert małych plastikowych czy szklanych butelek z napojami. Później, na koncercie, można było kupić kolejną butelkę, oczywiście dużo droższą. Wydaje się, że był to pomysł polskich organizatorów, a nie grupy Radiohead. Takie podejście sprawiło, że śmieci było dwa razy tyle!

Wydaje się, że menedżerowie zespołu dostrzegają podobne problemy. Sprzedawane przed koncertem gadżety związane z grupą Radiohead były z materiałów wtórnych, koszulki i kurtki z butelek plastikowych, plakaty z makulatury. Podczas koncertu używano ekranów energooszczędnych i sprzętu o wysokich parametrach energetycznych. Zastosowano platformę - rodzaj mini sceny dla osób na wózkach inwalidzkich, usytuowanej w miejscu o dobrej widoczności i akustyce. To przejaw troski zespołu o ludzi niepełnosprawnych, którzy także są fanami zespołu.

Na świecie jest niewiele zespołów i artystów, którzy tak dużą wagę przywiązują do ochrony środowiska.

To, poza wspaniałą muzyką, pozytywnie wyróżnia Radiohead. I być może będzie sygnałem dla krajowych gwiazd, że powinny dbać nie tylko o wysoki poziom artystyczny występów, lecz także minimalizować ich skutki dla środowiska.



Fot. 2. Wolontariusze PKE OM

Czy w Polsce są takie zespoły i artyści? Czy są organizatorzy koncertów, którzy zastanawiają się nad ekologicznymi skutkami organizowanych imprez masowych ?

Akcja PKE nie powiodłaby się bez zaangażowania wolontariuszy. To oni, ubrani w czerwone T-shirty z hasłem akcji zbierali podpisy na pocztówkach, rozmawiali z fanami zespołu i przekonywali ich do aktywności na rzecz ochrony klimatu. Dziękujemy im za zaangażowanie i 24-godzinną pracę. Zebrane pocztówki z podpisami w październiku br. otrzyma Premier RP Donald Tusk z apelem, by Polska w trakcie COP 15 w Kopenhadze aktywnie działała na rzecz globalnego porozumienia, które skutecznie chronić będzie klimat.

*Urszula Burkot
Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki*

Reakcja przed szkodą, czyli adaptacja do zmian klimatu w Polsce

Czy i w jaki sposób adaptować się do zmian klimatu w Polsce? Na to pytanie starali się odpowiedzieć uczestnicy zorganizowanej 30 września br. w Warszawie przez Koalicję Klimatyczną konferencji „Przygotowanie społeczeństwa do zagrożeń powodowanych zmianami klimatu”. Konferencja zgromadziła przedstawicieli administracji publicznej, samorządu, nauki, biznesu, mediów i organizacji pozarządowych, stanowiąc tym samym okazję do wymiany wiedzy i doświadczeń między sektorami. Prelegenci zgodzili się, że Polska nie uchroni się przed zmianami klimatu, powinna zatem solidnie się do nich przygotować.

Dr hab. Zbigniew Karaczun z Polskiego Klubu Ekologicznego Okręg Mazowiecki, przedstawiając stanowisko sektora pozarządowego podkreślił, że w ostatnich latach temat adaptacji do zmian klimatu zyskuje na znaczeniu. Wynika to przede wszystkim z faktu, że mimo apeli i deklaracji o redukcji emisji gazów cieplarnianych, emisja rośnie. Oczywiście staje się, że nie uda się uniknąć negatywnych konsekwencji zmian klimatu. Konieczne jest zatem podniesienie społecznej świadomości zmian oraz stworzenie krajowej strategii adaptacji, opartej na wnikliwej diagnozie zagrożeń, określającej priorytety działań, ich harmonogram i sposoby finansowania. Zbigniew Karaczun zaznaczył, że należy pamiętać, iż zaniechanie działań będzie prawdopodobnie bardziej kosztowne niż ich przeprowadzenie.

Podczas konferencji przedstawiono wyzwania wynikające ze zmian klimatu, które stoją przed służbą zdrowia, nadzorem budowlanym i strażą pożarną. Przygotowanie tych służb do nowych zagrożeń scharakteryzowali: dr Paweł Trzcziński z Narodowego Instytutu Zdrowia Publicznego,

dr inż. Jerzy Baryłka z Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego oraz st. bryg. Paweł Frątczak z Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej.

Podkreślano, że przygotowanie poszczególnych sektorów do zmian klimatu powinno zostać skoordynowane w ramach stworzonego przez rząd krajowego programu adaptacji do zmian klimatu. Istotny bodziec do jego przygotowania stanowi BIAŁA KSIĘGA „Adaptacja do zmian klimatu: europejskie ramy działania” Komisji Europejskiej. Ten dokument oraz plany jego wdrożenia Polsce przedstawiła Renata Witkiewicz, reprezentująca Departament Zmian Klimatu i Ochrony Atmosfery Ministerstwa Środowiska.

Druga część konferencji dotyczyła kwestii finansowych związanych z adaptacją oraz przygotowania miast do zagrożeń powodowanych zmianami klimatu. Prof. Tomasz Żylicz z Warszawskiego Ośrodka Ekonomii Ekologicznej Uniwersytetu Warszawskiego przedstawił kwestie współkorzyści z ochrony klimatu, a Zbigniew Jęksa z TU Allianz Polska S.A. - skutki finansowe anomalii pogodowych w Polsce dla sektora ubezpieczeń.



Fot. 3. Konferencja Koalicji Klimatycznej dot. adaptacji

Następnie na przykładzie Warszawy i Raciborza omówiono działania na rzecz redukcji emisji w miastach i ich przygotowanie do sytuacji kryzysowych, przede wszystkim powodzi.

Dr Andrzej Kassenberg z Instytutu na rzecz Ekorozwoju, podsumowując konferencję stwierdził, że Polacy powinni być mądrzy przed szkodą. Niezbędna jest szeroka debata publiczna na temat potrzeby adaptacji do zmian klimatu w Polsce, włączenie różnych sektorów do tworzenia krajowej strategii adaptacji oraz edukacja społeczeństwa w kwestii zagrożeń.

Podczas konferencji prasowej przedstawiono „Stanowisko Koalicji Klimatycznej w sprawie adaptacji gospodarki i społeczeństwa polskiego do zmian klimatu” oraz odpowiedzialność państw rozwiniętych za adaptację do zmian klimatu w krajach rozwijających się.

Wszystkie materiały z konferencji są dostępne na stronie www.koalicjaklimatyczna.org (w zakładce Publikacje/Materiały konferencyjne).

Podczas konferencji upubliczniono przygotowany przez Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki i Instytut na rzecz Ekorozwoju raport „Polityka klimatyczna Polski wyzwaniem XXI wieku”. Przedstawia on rozwój polityki klimatycznej Polski po zmianie ustroju i wyzwania wynikające z ustaleń międzynarodowych. Raport jest dostępny na stronie www.koalicjaklimatyczna.org (w zakładce Publikacje/Inne) i w siedzibie PKE OM.

Anna Drażkiewicz
Sekretariat Koalicji Klimatycznej

[1] PKE jest organizacją należącą do FoE i od kilkunastu lat włącza się w międzynarodowe akcje ekologiczne prowadzone przez FoE.

Stanowisko Koalicji Klimatycznej w sprawie adaptacji gospodarki i społeczeństwa polskiego do zmian klimatu

Problem przystosowania się do zmian klimatu w ostatnich latach systematycznie zyskuje na znaczeniu - w miarę rozwoju wiedzy na temat wpływu tych zmian na gospodarkę i społeczeństwo w różnych regionach świata. Wiadomo już, że bez względu na działania mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, także Polska nie uchroni się przed negatywnymi skutkami ocieplenia klimatu. Konsekwencje dla rozwoju społeczno-gospodarczego naszego kraju mogą być bardzo poważne. Dlatego też Koalicja Klimatyczna apeluje o stworzenie przez polski rząd krajowego programu adaptacji do zmian klimatu.

Świadomość konieczności właściwego przygotowania się na skutki zmian klimatu była przyczyną przygotowania przez Komisję Europejską BIAŁEJ KSIĘGI „Adaptacja do zmian klimatu: europejskie ramy działania”[1]. Podkreślono w niej, że zmiany klimatu spowodują różne regionalne konsekwencje, co oznacza, że większość środków adaptacyjnych będzie musiało zostać podjętych na poziomie krajowym i regionalnym. By wypełnić zawarte w niej rekomendacje, Polska musi stworzyć krajowy program adaptacji, który powinien stać się integralną częścią nowej ambitnej polityki klimatycznej państwa.

Koalicja Klimatyczna zwraca się z apelem do Rządu RP o podjęcie w trybie pilnym prac nad przygotowaniem tego dokumentu, wskazując jednocześnie, że

- podstawą programu adaptacyjnego powinna być rzetelna ocena kosztów przeprowadzenia działań adaptacyjnych, a także strat, które powstałyby w przypadku ich zaniechania;
- program adaptacyjny powinien obejmować przede wszystkim działania w sektorach

Najbardziej narażonych na skutki zmian klimatu, takich jak gospodarka wodna i ochrona wybrzeża morskiego, ochrona zdrowia, rolnictwo i leśnictwo:

- w zakresie gospodarki wodnej niezbędne będzie określenie, które obszary naszego kraju są najbardziej narażone na występowanie przedłużonych okresów suszy i deficytu wody, przeciwdziałanie pogarszaniu się jakości wody na skutek wzrostu temperatury (wzrost ryzyka skażenia), promowanie rozwiązań innowacyjnych zmniejszających zużycie wody w procesach przemysłowych, itp.;
- w zakresie ochrony wybrzeży niezbędne będzie zidentyfikowanie obszarów najcenniejszych, które muszą być bezwzględnie chronione (np. porty, miasta, obiekty przemysłowe, obszary depresyjne). Innego podejścia wymagać będą strefy, które mogą być chronione w ograniczonym stopniu (np. Półwysep Helski lub Mierzeja Wiślana). Tam konieczne mogą okazać się takie przedsięwzięcia, jak np. budowa estakad, ochrona miejscowości lub nawet częściowe przesiedlenie ludności;
- w ochronie zdrowia zmiany klimatu oznaczają np. konieczność przygotowania służby medycznej do reagowania na zwiększoną zachorowalność i śmiertelność powiązaną z wysokimi temperaturami, a także rozpoznawania i umiejętnego leczenia przypadków chorób charakterystycznych dla krajów tropikalnych, które mogą pojawić się w Polsce;
- w rolnictwie konieczne będzie m.in.: wprowadzenie nowych rodzajów upraw; przygotowanie służb weterynaryjnych i rolniczych do zwalczania nowych chorób zwierząt i roślin, zapewnienie skutecznej

ochrony gleb rolniczych i zwiększanie ich odporności na erozję i przesuszanie, wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia upraw ze względu na wzrost częstotliwości występowania anomalii i ekstremalnych zjawisk pogodowych;

- w leśnictwie niezbędne będzie np. skorygowanie strategii hodowlanych ze względu na przesuwanie się zasięgu występowania gatunków oraz uwzględnienie wzrostu zagrożenia pożarowego, występowania masowych pojawów szkodników leśnych i utraty bioróżnorodności w metodyce monitorowania ekosystemów leśnych i zasadach zbierania danych o pożarach lasów;
- adaptacji do zmian klimatycznych nie należy traktować jako wydzielonego tematu. By strategia adaptacyjna miała szansę zostać skutecznie wdrożona, musi zostać włączona do procesu decyzyjnego w wielu obszarach. Musi zostać uwzględniona w przepisach prawnych, standardach technicznych, procedurach postępowania, itp. Przykładowo niezbędne są zmiany w przepisach dotyczących planowania przestrzennego, posadowienia lekkich budowli, mocowania dachów czy też przepustowości systemów odprowadzających wody deszczowe, ze względu na zwiększoną siłę wiatru i intensywność opadów;

- program adaptacji powinien także zawierać komponent szerokiego upowszechniania wiedzy, podnoszenia poziomu świadomości społecznej oraz wspierania obywatelskich inicjatyw oddolnych.

- ze względu na znaczenie programu dla jakości życia społeczeństwa, zakres problemów do rozwiązania i potencjalnie wysokie koszty adaptacji, podczas tworzenia programu należy zwrócić szczególną uwagę na potrzeby samorządów lokalnych i grup najbardziej narażonych, przede wszystkim tych już marginalizowanych.

Jednocześnie niezbędna jest weryfikacja lub opracowanie i wdrożenie planów szybkiego reagowania na wypadek katastrof klimatycznych (powódzie, susze, fale upałów, huraganowe wiatry [2]), aby instytucje publiczne były przygotowane do niesienia natychmiastowej pomocy poszkodowanym.

Koalicja Klimatyczna uznaje za niezbędne zapewnienie stabilnych ram finansowania działań wynikających z wdrażania krajowego programu adaptacji. Powinny one być finansowane ze środków uzyskiwanych w ramach instrumentów polityki klimatycznej, takich jak Program Zielonych Inwestycji (Green Investment Scheme, GIS) oraz sprzedaż uprawnień do emisji gazów cieplarnianych.

Nie można też zapominać, że ryzyko klimatyczne nie będzie równomiernie rozłożone w skali globalnej. Najbardziej dotknięte zostaną kraje rozwijające się, położone w strefie tropikalnej i zwrotnikowej oraz małe państwa wyspiarskie. Polska nie może uchylać się od odpowiedzialności i solidarności globalnej. Dlatego też powinna aktywnie włączyć się w realizację i finansowanie programów adaptacyjnych w najbardziej potrzebujących i najbiedniejszych krajach, stosownie do swojej odpowiedzialności za zmiany klimatu, wynikającej z wysokiej emisji gazów cieplarnianych oraz swoich możliwości gospodarczych.



[1] COM(2009)147 wersja ostateczna; 1.04.2009

[2] Według Europejskiej Bazy o Gwałtownych Zjawiskach Atmosferycznych (European Severe Weather Database) w Polsce w 1991 r. zdarzyło się tylko jedno tornado, w 1996 r. - siedem, w 2001 r. - osiem, a w 2006 r. aż 52. Z raportu Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego wynika, że również liczba katastrof budowlanych spowodowanych wiatrem rośnie z roku na rok: w 2006 r. było ich 55, w 2007 - 401, a w 2008 już 1000.

Komisja Europejska o finansowaniu ochrony klimatu w krajach rozwijających się

We wrześniu br. Komisja Europejska (KE) przedstawiła Global Finance Blueprint [1], dokument zawierający propozycję finansowania przez państwa rozwinięte wdrażania polityki klimatycznej w krajach rozwijających się. Warto na niego zwrócić uwagę, szczególnie w Polsce, gdzie sprawy finansowania walki ze zmianami klimatu w krajach rozwijających budzą wiele kontrowersji (patrz też niżej: informacja o anty-nagrodzie dla Polski).

W dokumencie KE przedstawiono przede wszystkim szacunki kosztów, jakie w krajach rozwijających się będzie wymagać prowadzenie aktywnej polityki klimatycznej, wskazano także potencjalne i istniejące źródła finansowania oraz propozycje wkładu Unii Europejskiej. Global Finance Blueprint ma stanowić podstawę dla ustalenia stanowiska UE w sprawie finansowania działań proklimatycznych na XV Konferencji Klimatyczną w Kopenhadze [2].

Kwestie finansowania są jednym z najbardziej kontrowersyjnych, a jednocześnie kluczowych elementów porozumienia post - Kioto. Dlatego dobrze stało się, że w dokumencie podkreśla się, iż kraje rozwijające będą potrzebowały dodatkowych środków na przystosowanie się do zmian klimatu i na działania zmierzające do redukcji emisji i, że to właśnie kraje rozwinięte oraz bardziej rozwinięte gospodarczo kraje rozwijające się powinny przyjąć z pomocą.

Komisja Europejska szacuje, że w krajach rozwijających na walkę ze zmianami klimatu do 2020 roku potrzebne będzie około 100 mld euro rocznie (w przypadku podpisania w Kopenhadze ambitnego porozumienia). Zdaniem KE środki te powinny pochodzić zarówno ze środków publicznych i prywatnych, a także z międzynarodowego handlu emisjami. Oznacza to finansowanie z:

- środków prywatnych (20% niezbędnych środków), pozyskiwanych lokalnie przez kraje rozwijające się.
- odpisu części funduszy pochodzących z międzynarodowego rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla (40% niezbędnych środków). Zdaniem Komisji Europejskiej jeśli w Kopenhadze wynegocjowane zostanie ambitne porozumienie, to z tego źródła pozyskać będzie można do 2020 roku ok. 38 mld euro rocznie,

- środków publicznych przekazywanych przez państwa wysoko rozwinięte i bardziej zaawansowane gospodarczo kraje rozwijające się (40% niezbędnych środków). KE szacuje, że wkład z tego źródła powinien wynieść ok. 9-13 mld euro rocznie do roku 2013, a 22-50 mld euro rocznie w latach 2014 - 2020. Zdaniem Komisji udział UE powinien wynosić, zależnie od przyjętych kryteriów, od 10 do 30% tej sumy.

Zdaniem Komisji w nadchodzących latach do ogólnosiwiatowego systemu handlu uprawnieniami powinny zostać włączone: lotnictwo i żegluga, co mogłoby stanowić dodatkowe źródło funduszy na działania proklimatyczne w krajach rozwijających się.

Na najbliższe lata 2010-2012 Komisja Europejska proponuje aby wkład Wspólnoty stanowił jedynie 0,5 - 2.1 mld euro rocznie.

*Aleksandra Arcipowska
Instytut na rzecz Ekorozwoju*

[1] http://ec.europa.eu/environment/climate/future_action.htm

[2] Podczas planowanego na 29-30 października br. Szczytu przywódców państw UE, podjęta zostanie decyzja w sprawie unijnego stanowiska dotyczącego finansowania zmian klimatu.

Z ostatniej chwili



W dniu 5 października, podczas ostatniej przed COP 15 sesji negocjacji Konwencji Klimatycznej w Bangkoku, Polska otrzymała anty-nagrodę Skamieliny Dnia (Fossil-of-the-Day) przyznaną przez organizacje ekologiczne krajom, które najbardziej blokują postęp negocjacji.

Skamielina Dnia została przyznana Polsce za wypowiedź ministra finansów, Jacka Rostowskiego, który stwierdził, że „...całkowicie nie do zaakceptowania jest, by biedne kraje europejskie musiały pomagać bogatym krajom europejskim w niesieniu pomocy krajom biednym w pozostałych częściach świata...”.

Zdaniem przedstawicieli Koalicji Klimatycznej Polska wydaje się nie rozumieć, co to znaczy być naprawdę biednym krajem. Mimo że rzeczywiście nie jest państwem tak zamożnym jak niektóre kraje członkowskie Unii, to nadal należy do 25 proc. najbogatszych państw na świecie. Co więcej Polska przez lata korzystała z pomocy finansowej innych państw i nadal otrzymuje znaczące wsparcie od bogatszych krajów Unii. Dlatego w opinii Koalicji Klimatycznej wymigiwanie się naszego kraju od wsparcia polityki klimatycznej w państwach rozwijających się jest nieetyczne.

Koalicja Klimatyczna i zrzeszone w niej organizacje domagają się, aby państwa uprzemysłowione zobowiązały się do finansowego wsparcia walki ze zmianami klimatu w krajach rozwijających się w wysokości 110 miliardów euro rocznie do roku 2020. Fundusze te muszą być dodatkowe do zadeklarowanej oficjalnej pomocy rozwojowej (ODA) i muszą pochodzić ze środków publicznych

Redakcja

Informacja o nowej publikacji Koalicji Klimatycznej

Ukazała się publikacja „Polityka klimatyczna Polski - wyzwanie XXI w.” przygotowana w Instytucie na rzecz Ekorozwoju przez trzech autorów od lat zajmujących się problematyką polityki klimatycznej - Zbigniewa Karaczuna, Andrzeja Kassenberga i Mirosława Sobolewskiego. Ocenia krajową politykę klimatyczną w ostatnich 20. latach i, na tym tle, wskazuje najważniejsze wyzwania, przed jakimi stoi Polska. Raport ukazuje się przed 15. Konferencją Stron Konwencji Klimatycznej w Kopenhadze, by poszerzyć i pogłębić dyskusję na temat współodpowiedzialności naszego kraju za ochronę klimatu globalnego, możliwości działań na rzecz przeciwdziałania jego zmianom i adaptacji do ich skutków oraz możliwych do osiągnięcia dzięki temu korzyści społecznych, gospodarczych i przyrodniczych.

Publikacja składa się z dwóch części oraz podsumowania. Pierwsza część poświęcona jest ewolucji polskiej polityki klimatycznej w ostatnich 20. latach i obejmuje:

- ocenę zmian w wielkości emisji gazów cieplarnianych w Polsce;
- omówienie przekształceń zachodzących w polityce klimatycznej w okresie 1988 – 2009;
- prezentację głównych instytucji zaangażowanych w działania na rzecz ochrony klimatu.

Druga część dotyczy kluczowych wyzwań, które stoją przed przyszłą polityką klimatyczną i obejmuje:

- zagadnienia ogólne, w tym potrzeby w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych, działania adaptacyjne i konieczne zmiany w świadomości Polaków;
- niezbędne działania, jakie powinny zostać podjęte w poszczególnych sektorach gospodarki: energetyce, transporcie, przemyśle oraz rolnictwie i leśnictwie.

Przygotowanie i wydanie publikacji jest częścią realizowanego od maja 2008 r. przez Koalicję Klimatyczną projektu „S.O.S Klimat!”. Jego

celem jest stworzenie sprzyjającej atmosfery społeczno-politycznej, skłaniającej Polskę do zadeklarowania podjęcia ambitnych działań na rzecz ochrony klimatu.

W podsumowaniu dotychczasowej polityki klimatycznej autorzy stwierdzają:

- brakuje głębszego zainteresowania i przewodnictwa resortu środowiska w tworzeniu tej polityki, zwłaszcza w zderzeniu z innymi gospodarczymi resortami;
- polscy politycy niechętnie podejmują aktywne działania na rzecz odejścia od paliw kopalnych, budowy gospodarki niskowęglowej i ochrony klimatu;
- podejmowane są próby obarczenia polityki Unii Europejskiej winą za brak działań modernizacyjnych w sektorze energetycznym.

W opracowaniu wyraźnie stwierdza się, że aktywna polityka klimatyczna nie stanowi zagrożenia dla rozwoju gospodarczego. Świat dostrzega, że budowa niskowęglowej gospodarki jest wyzwaniem przyszłości. Opierać się ona powinna na modernizacji i innowacji, które podwyższą produktywność zasobów, a przede wszystkim na budowie dobrobytu w oparciu o szeroko rozumiane usługi (zwłaszcza niematerialne), a nie na przetwórstwie zasobów materialnych. Tworzenie takiej gospodarki jest wyzwaniem odpowiadającym na potrzeby aktywnej ochrony klimatu i prowadzi do uzyskania w przyszłości przewagi konkurencyjnej na świecie. Kto wcześniej dostrzeże tę szansę, wygra, kto się spóźni, będzie miał ograniczone korzyści, a kto załapi - ten przegra. Dlatego niezbędne jest zintegrowanie polityki gospodarczej z klimatyczną. Bez rzeczywistej integracji dalsze działania będą niespójne i nie doprowadzą do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. W związku z tym niezbędne jest opracowanie nowej, ambitnej polityki klimatycznej określającej limity emisji gazów cieplarnianych i ich rozdzielanie na poszczególne sektory, województwa i metropolie. Przeprowadzone analizy pozwalają określić jako cel strategiczny na rok 2030 wielkość emisji w Polsce na poziomie 210 mln ton CO₂e_q

Publikacja jest dostępna i do zamówienia w Sekretariacie Koalicji Klimatycznej.

Portale edukacyjne Fundacji na rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii

Fundacja na rzecz Efektywnego Wykorzystania Energii (FEWE) powstała w 1990 r. jako prywatna, niezależna organizacja, której celem jest osiągnięcie efektywniejszej energetycznie gospodarki. Priorytetem FEWE jest rozwój gospodarczy kraju i ochrona środowiska poprzez promocję efektywnego wykorzystania energii oraz rozwój odnawialnych źródeł energii.

Zadaniem FEWE jest wpływanie na decydentów kreujących politykę energetyczną, producentów, dystrybutorów i końcowych użytkowników energii. Od początku istnienia FEWE prowadzi działalność edukacyjną podnoszącą poziom świadomości ekologicznej i pomagającą podejmować racjonalne wybory w gospodarowaniu energią. Działalność edukacyjna skierowana jest głównie do

gospodarstw domowych, właścicieli, zarządców i deweloperów budynków, uczniów, studentów, nauczycieli, samorządów terytorialnych oraz przedsiębiorstw.

FEWE prowadziło i prowadzi liczne projekty edukacyjno-informacyjne wspierane internetem. Celem projektu „Podnoszenie poziomu świadomości społecznej w zakresie aktywnego udziału w procesie podejmowania decyzji dotyczących ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju gospodarki energetycznej na poziomie lokalnym” realizowanego w 2007 r. było stworzenie, wdrożenie i upowszechnienie modelu komunikacji, informowania i edukacji lokalnej społeczności i podmiotów gospodarczych przez władze gminy za pośrednictwem strony internetowej www.czestochowa.energiasrodowisko.pl. Był to pierwszy w Polsce taki sposób komunikacji oraz włączania mieszkańców gminy w proces decyzyjny w zakresie zrównoważonego rozwoju gospodarki energetycznej i tworzenia czystszejgo środowiska naturalnego związanego z gminnymi/miejskimi systemami energetycznymi. Projekt wdrożono w Częstochowie, a modelowe rozwiązania i upowszechnienie rezultatów dają szansę zastosowania go w każdej gminie po przystosowaniu do warunków lokalnych.

Od 2006 r. FEWE realizuje również projekt Euro Topten. Serwis konsumencki prowadzony na stronach internetowych www.topten.info.pl jest efektem projektu realizowanego pod patronatem UE - Intelligent Energy Europe. Serwis jest skierowany do konsumentów i umożliwia wyszukiwanie i porównywanie przedstawionych „najlepszych dziesiątek” (top ten) produktów w danej kategorii urządzeń i sprzętu powszechnego użytku.

Serwis wzbogacono o programy e-szkoleń – www.e-szkolenia.topten.info.pl. Obecnie Komisja Europejska przedłużyła projekt. Nosi on nazwę Euro Topten Plus.

W 2009 r. rozpoczęliśmy realizację projektu „Doskonalenie poziomu edukacji w samorządach terytorialnych w zakresie zrównoważonego gospodarowania energią i ochrony klimatu Ziemi”, dzięki wsparciu udzielonemu przez Islandię, Liechtenstein i Norwegię ze środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego. Jednym z działań jest stworzenie systemu informacyjno-doradczego oraz informacyjno-edukacyjnego integrującego platformy e-learningowe i portale tematyczne stworzone przez FEWE w ramach wcześniej realizowanych projektów: www.oze.info.pl - serwis dotyczący odnawialnych źródeł energii; www.eplan.info.pl - serwis dotyczący planowania energetycznego w gminie i komunikacji ze społeczeństwem, by budować zrównoważoną gospodarkę energetyczną; www.eis.slask.pl - serwis dotyczący zarządzania energią i środowiskiem w budynkach użyteczności publicznej województwa śląskiego oraz www.topten.info.pl - serwis edukacyjny, którego celem jest racjonalny wybór najbardziej efektywnych energetycznie urządzeń. Serwis integrujący wymienione powyżej portale FEWE jest pod adresem www.energiasrodowisko.pl. Do dyspozycji samorządów powstaną również trzy modele - wzorce serwisów internetowych w zakresie powszechnej informacji i edukacji, które w przyszłości będą mogły wykorzystać wszystkie miasta i gminy w Polsce.

Anna Bogusz

Fundacja Efektywnego Wykorzystania Energii

Biuletyn Klimatyczny jest przygotowywany i rozpowszechniany przez Instytut na rzecz Ekorozwoju (www.ine-isd.org.pl)

we współpracy z

Polskim Klubem Ekologicznym – Okręg Mazowiecki (www.pke-om.most.org.pl)

Redakcja językowa: Jolanta Varga- Zientek – Społeczny Instytut Ekologiczny

Kontakt z wydawcą: Instytut na rzecz Ekorozwoju

ul. Nabelaka 15 lok.1, 00-743 Warszawa

tel.: (48-22) 851 04 02, 851 04 03, 851 04 04

fax: (48-22) 851 04 00,

e-mail: ine@ine-isd.org.pl



**INSTYTUT
NA RZECZ
EKOROZWOJU**

