
Przewodnik po pakiecie „Fit for 55”

AUTOR: Paweł Wiejski

KONSULTACJA MERYTORYCZNA: Marcin Korolec, Rafał Bajczuk

DATA: 17.06.2021

Kontekst propozycji

21 kwietnia negocjatorzy Parlamentu Europejskiego i Rady UE porozumeli się w sprawie uchwalenia Prawa Klimatycznego. Tym samym cel neutralności klimatycznej do 2050 roku oraz cel redukcji emisji o 55 procent do 2030 roku stały się elementami unijnego ładu prawnego. Uchwalenie Prawa Klimatycznego to jednak dopiero początek zmian. Nie czekając na finisz rozmów, Komisja Europejska zaczęła przygotowania do kolejnego rozdziału. Po wyznaczeniu celu, przyszedł czas na zaprojektowanie drogi do jego osiągnięcia.

Pierwszy pakiet legislacji zatytułowany „Fit for 55” ma zostać opublikowany w połowie lipca. Wcześniej – 25 maja – o jego priorytetach rozmawiała Rada Europejska, czyli głowy państw i rządów Unii. Do dyskusji o klimacie liderzy wrócą już po tym, jak Komisja Europejska 14 lipca opublikuje pakiet „Fit for 55”,

Ten krótki przewodnik jest skierowany dla dziennikarzy, ekspertów i analityków przygotowujących się do obserwowania dalszego rozwoju polityki klimatycznej UE, jak również dla wszystkich zainteresowanych europejską polityką klimatyczną. Mamy nadzieję, że krótkie i w miarę możliwości pozbawione żargonu opisy poszczególnych projektów pozwolą zorientować się w najważniejszych kwestiach, o których będzie głośno w Brukseli, jak również odnaleźć wątki najważniejsze z perspektywy Warszawy. Na dodatkowe pytania mediów dotyczące poszczególnych propozycji chętnie odpowiadzą nasi eksperci.

Paweł Wiejski: pawel.wiejski@izg.org.pl

Rafał Bajczuk: rafal.bajczuk@fppe.pl

Marcin Korolec: marcin.korolec@fppe.pl

Reforma EU ETS

OBECNA SYTUACJA

Europejski system handlu emisjami (EU ETS) to najważniejszy element polityki klimatycznej Unii. Obejmuje on największe źródła emisji gazów cieplarnianych w UE – fabryki, elektrownie, ale też linie lotnicze obsługujące połączenia wewnątrz wspólnoty. Łącznie te firmy odpowiadają za ok. 40 procent gazów cieplarnianych wydzielanych w UE.

Aby prowadzić działalność, firmy objęte EU ETS muszą nabyć pozwolenia na emisje (tzw. EUA) w liczbie odpowiadającej ich emisjom w danym roku. Firmy kupują je w ramach aukcji organizowanych przez państwa członkowskie lub – w określonych przypadkach – otrzymują za darmo. Jeżeli firma nie wykorzysta swoich pozwoleń, może sprzedać je innym podmiotom na rynku. Co roku liczba pozwoleń wydawanych w Unii zmniejsza się, tym samym prowadząc do wzrostu cen. Dziś ceny te osiągają pułap 45 € za tonę emisji, a eksperci przewidują, że w najbliższych latach trend wzrostowy będzie się utrzymywał.

CEL REFORMY

Podstawowym celem reformy jest dostosowanie systemu EU ETS do nowych celów redukcji emisji. To właśnie cele redukcyjne determinują tempo, w jakim zmniejszana jest podaż pozwoleń na emisje. Wyższe cele muszą wiązać się z wyższym tempem. Dodatkowo, Komisja Europejska planuje szereg poważnych zmian w architekturze systemu. EU ETS ma zostać rozszerzony na kolejne sektory – m.in., transport morski, transport lądowy i budownictwo. Ponadto, część wpływów ze sprzedaży pozwoleń na emisje, mogłoby zasilić budżet Unii, w celu pokrycia części zobowiązań zaciągniętych na potrzeby funduszu odbudowy. Komisja Europejska rozważa również zmniejszenie liczby darmowych alokacji w związku z wprowadzeniem opłaty granicznej od importu emisji (CBAM).

KONTROWERSJE

Dynamika wzrostu cen pozwoleń na emisje przebija w ostatnim czasie wszystkie prognozy. Zmniejszenie liczby dostępnych pozwoleń może jeszcze przyspieszyć ten wzrost, co według niektórych państw jest egzystencjalnym zagrożeniem dla części przemysłu. Państwa o dużym udziale wysokoemisyjnych paliw kopalnych w miksie energetycznym obawiają się o wzrost cen energii dla konsumentów.

Włączenie budownictwa i transportu do systemu EU ETS wiąże się z licznymi problemami technicznymi. Podstawowym wyzwaniem politycznym jest takie ukształtowanie systemu, aby chronił mniej zamożnych obywateli Europy. Analizy pokazują też, że cena pozwoleń na emisje musiałaby być bardzo wysoka, żeby mieć jakikolwiek wpływ na emisje w sektorze transportu. Aby zapobiec komplikacjom, Komisja Europejska rozważa wprowadzenie oddzielnego systemu EU ETS dla tych dwóch sektorów, co z kolei dodatkowo komplikuje już i tak złożony system polityki klimatycznej UE.

Włączenie części wpływów z EU ETS do budżetu Unii jest nie po myśli państwom, których budżety korzystają na sprzedaży pozwoleń na emisje. Wraz ze wzrostem cen, te wpływy również robią się coraz większe.

CO NA TO POLSKA

Polski budżet jest jednym z największych beneficjentów systemu EU ETS, więc Polska sprzeciwia się przekazywaniu wpływów z tego systemu bezpośrednio do budżetu UE. Polska sprzeciwia się również rozszerzeniu EU ETS o dodatkowe sektory. To stanowisko może być przełamane, jeżeli Komisja Europejska zaproponuje jakiś mechanizm osłonowy dla najuboższych obywateli, np. w formie dodatkowego funduszu.

Sprzeciw wobec pomysłu włączenia wpływów z EU ETS do budżetu Unii wyrażała m.in. Polska.

Opłata od importu emisji – Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)

OBECNA SYTUACJA

EU ETS i inne instrumenty polityki klimatycznej Unii powodują, że unijni producenci borykają się z wyższymi kosztami, niż zagraniczna konkurencja. Reprezentanci europejskiego przemysłu podnoszą argument, że ta nierównowaga może prowadzić do przeniesienia produkcji za granicę, co nie tylko jest niekorzystne dla unijnej gospodarki, ale też podważa cały sens polityki klimatycznej Unii. Cóż bowiem nam po surowych normach i opłatach, skoro producenci mogą po prostu wynieść się do Chin czy Indii i tam pompować miliony ton CO₂ do atmosfery, w dodatku pozbawiając pracy Europejczyków?

W ramach systemu EU ETS jest już zawarty mechanizm, który ma zabezpieczać sektory szczególnie narażone na konkurencję spoza Unii. Część firm uczestniczących w EU ETS otrzymuje określoną liczbę alokacji za darmo, pod warunkiem, że korzystają z odpowiednio nowoczesnej (=niskoemisyjnej) technologii. To rozwiązanie pozwala zmniejszyć presję ze strony zagranicznej konkurencji, ale jest krytykowane przez organizacje ekologiczne.

CEL REFORMY

Opłata od importu emisji (Carbon Border Adjustment Mechanism – CBAM) ma podobny cel, co darmowe alokacje, czyli wyrównywanie szans. W ramach CBAM na niektóre towary importowane do UE ma być nakładana opłata, w zależności od emisji gazów cieplarnianych potrzebnych do wyprodukowania danego towaru. Opłata ma być taka sama, jak ta, którą muszą uiścić producenci europejscy w ramach EU ETS. Poza wyrównaniem szans, CBAM ma być też elementem nacisku na państwa poza Unią, żeby same wprowadzały ambitną politykę klimatyczną. Opłata miałaby być bowiem zredukowana, jeżeli w kraju pochodzenia towaru obowiązywałby analogiczny do EU ETS system.

KONTROWERSJE

Wprowadzenie CBAM wiąże się z licznymi problemami technicznymi. Ocena śladu węglowego (czyli emisji potrzebnych do wyprodukowania danego towaru) jest trudna w przypadku krajów poza Unią. W tym momencie nie jest jasne, które sektory zostaną objęte CBAM. Problemem jest zgodność opłaty z zasadami Światowej Organizacji Handlu (WTO). Opłata z pewnością zostanie uznana przez inne

państwa za unijny protekcjonizm gospodarczy, co może doprowadzić do skarg przed WTO, a także celów odwetowych na europejskie towary.

Kontrowersyjnym tematem jest też przyszłość darmowych alokacji. Dla organizacji ekologicznych sprawa jest jasna – CBAM pełni tę samą funkcję co darmowe alokacje, więc powinien je zastąpić. Według producentów rzecz jest jednak bardziej skomplikowana. CBAM nie daje bowiem ochrony europejskim eksporterom, lecz tylko firmom, które produkują na wewnętrzny rynek Unii.

CO NA TO POLSKA

Polska od dłuższego czasu opowiada się za wprowadzeniem CBAM, wyrażała jednak pewne zastrzeżenia. Stanowczo sprzeciwia się wycofaniu darmowych alokacji, z których korzysta spora część polskiego przemysłu.

Wspólny wysiłek redukcyjny (Effort Sharing Regulation)

OBECNA SYTUACJA

Poza systemem EU ETS są sektory, które łącznie odpowiadają za ok 60 procent emisji gazów cieplarnianych w UE. Rozporządzenie o wspólnym wysiłku redukcyjnym (ESR) wyznacza indywidualne cele redukcyjne państwom członkowskim w tych sektorach (np. budownictwo, rolnictwo, transport, gospodarka odpadami). Cele redukcyjne są różne w zależności od zamożności danego państwa, mierzonego przez poziom PKB per capita. W obecnej formie bogatsze państwa mają ostrzejsze cele (Luksemburg i Szwecja – 40 % w porównaniu z poziomem z 2005 roku).

Z kolei państwa „nowej” Unii formalnie mają łagodniejsze cele np. Bułgaria do 2030 roku ma utrzymać poziom emisji z 2005 r. Nie oznacza to jednak, że nie muszą one obniżyć swoich emisji. Wspomniana Bułgaria do 2020 r. mogła zwiększyć swoje emisje o 20 procent, aby umożliwić jej wzrost gospodarczy po dołączeniu do UE. W tej dekadzie będzie więc musiała z obecnego poziomu obniżyć swoje emisje o 16,7 proc. To wszystko w ramach obecnie obowiązującego kształtu prawnego, uzgodnionego w 2014 roku, według którego Unia zredukuje swoje emisje o 30 procent do 2030 roku.

CEL REFORMY

Przyjęte w obecnym rozporządzeniu 30 procent redukcji emisji nie współgra z nowym celem całej Unii – 55 procent do 2030 roku. Oznacza to, że cele poszczególnych państw członkowskich będą musiały zostać podniesione. Reforma idzie też w parze ze zmianami w systemie EU ETS – budownictwo i transport drogowy były dotąd brane pod uwagę w celach dla poszczególnych państw. Jeżeli zostaną włączone do ETS, będzie to miało wpływ na cele krajowe.

KONTROWERSJE

Żeby osiągnąć unijny cel 55 procent redukcji do 2030 roku, cele krajowe będą musiały zostać gwałtownie podniesione. Dotyczyć to będzie w szczególności biedniejszych krajów. W dodatku cele te dotyczą sektorów, w których redukcje emisji wymagają dużych nakładów inwestycyjnych i są trudno osiągalne, np. rolnictwo czy transport.

CO NA TO POLSKA

Według analiz, cel dla Polski może zwiększyć się z obecnych 7 procent redukcji (w okresie 2013 – 2020 +14%) do 16 lub nawet ponad 30 procent, w zależności od zastosowanej metody podziału. Polska opowiada się za utrzymaniem obecnego algorytmu podziału celów, opartego o poziom PKB. Według wypowiedzi sprzed szczytu 24-25 maja, Warszawa będzie też przerzucenia części odpowiedzialności za realizację celów w sektorach nieobjętych EU ETS na Brukselę, poprzez bardziej wyśrubowane normy i standardy.

Dyrektywa o OZE

OBECNA SYTUACJA

Dyrektywa o odnawialnych źródłach energii ustanawia cele dla każdego państwa co do proporcji OZE w miksie energetycznym. Obecny cel dla całej Unii został uchwalony przed aktualizacją celu redukcji emisji i wynosi 32 procent. Ponadto dyrektywa określa sposoby wsparcia rozwoju OZE w różnych sektorach, od produkcji energii, przez transport aż po gospodarkę odpadami. Ważnym elementem dyrektywy jest określenie tego, co w ogóle można traktować jako OZE. O ile w przypadku paneli fotowoltaicznych nie ma wątpliwości, o tyle drewno, biogaz i biopaliwa już takie wątpliwości stwarzają.

CEL REFORMY

Głównym celem reformy będzie podniesienie celów OZE dla UE. Według wstępnej wersji dokumentu ujawnionej przez Euractiv będzie to prawdopodobnie 38-40 procent. Do tego dyrektywa podniesie cele szczegółowe, np. dotyczące udziału OZE w transporcie, w ciepłownictwie, a także udziału zaawansowanych biopaliw. Zaostrzone zostaną regulacje dotyczące biopaliw. Wprowadzone regulacje mają m.in. ograniczyć zużycie drewna.

KONTROWERSJE

Ze względu na szybki wzrost udziału OZE w krajach Unii, sam cel nie wydaje się kontrowersyjny – organizacje ekologiczne argumentują wręcz, że jest zaniżony. Bardziej sporne będą regulacje dotyczące biomasy, biogazu i biopaliw. Kontrowersyjne mogą być również zmiany dotyczące tzw. low-carbon fuels. Komisja rozważa system promowania gazu i wodoru uzyskiwanego z paliw kopalnych, jeżeli może to przyczynić się do zmniejszenia emisji w krótkim okresie. Sprzeciwiają się temu organizacje ekologiczne oraz część przemysłu związanego z OZE.

CO NA TO POLSKA

Sprawa biopaliw jest ważna dla Polski, ze względu na to, że stanowią one obecnie dużą część OZE wykorzystywanego w miksie energetycznym. Ponadto nowelizacja ustawy o lasach z sierpnia zeszłego roku dopuszcza spalanie drewna w piecach elektrowni, za czym opowiadały się Lasy Państwowe. Zaostrzenie standardów w tym obszarze może wyeliminować ten proceder i w konsekwencji uderzyć w zyski państwowego przedsiębiorstwa. Co do celów ogólnych, Polska będzie starać się utrzymać swoje cele na jak najniższym poziomie, przywołując argumenty o trudnym punkcie startowym (wysokim udziale węgla w miksie).

Reforma dyrektywy o opodatkowaniu energii

OBECNA SYTUACJA

Dyrektywa została uchwalona w 2003 roku i od tego czasu Komisji nie udało się przeprowadzić jej reformy. Pierwotnie dyrektywa miała na celu harmonizację stawek podatkowych dotyczących energii elektrycznej i produktów energetycznych (jak np. paliwa). Znajduje się w niej jednak bardzo dużo wyjątków, które pozwalają państwom członkowskim wspierać paliwa kopalne przez zwolnienia z podatku. Dyrektywa pozwala na przykład na obniżoną stawkę podatku dla diesla.

CEL REFORMY

W tym przypadku celem jest nie tylko dostosowanie dyrektywy do nowych celów klimatycznych, ale w ogóle wprowadzenie klimatu do dyrektywy. Komisja planuje połączyć minimalne stawki podatków określone w dyrektywie z emisyjnością danego paliwa. Znowelizowana dyrektywa ma też zawierać ulgi dla OZE i paliw alternatywnych w transporcie.

KONTROWERSJE

Komisja próbowała już przeprowadzić reformę tej dyrektywy w 2015 roku, ale wobec sprzeciwu państw członkowskich wycofała tę propozycję. Jako że dyrektywa dotyczy podatków, procedura jej zatwierdzenia wymaga jednomyślności w Radzie UE. Komisja rozważa wprowadzić zmianę tylko tych artykułów, które nie dotyczą bezpośrednio opodatkowania, co pozwoliłoby na uchwalenie zmian większością kwalifikowaną, ale ograniczyłoby zakres reformy. Niektóre państwa korzystają z dyrektywy w obecnym kształcie. Np. diesel i benzyna na stacjach paliw w Luksemburgu są nieco tańsze niż u sąsiadów, co jest korzystne dla luksemburskiej gospodarki. Powiązanie minimalnych stawek podatków z wpływem na środowisko może też doprowadzić do podwyżek cen paliw, co w niektórych państwach może budzić skojarzenia z ruchem „żółtych kamizelek” we Francji.

CO NA TO POLSKA

Polska będzie najprawdopodobniej domagać się jak najłagodniejszego potraktowania gazu w zreformowanej dyrektywie, jako że to paliwo ma być paliwem przejściowym dla polskiej gospodarki. Będzie też lobbować za możliwie niskimi stawkami opodatkowania paliw, przywołując argumenty o ubóstwie energetycznym.

Reforma dyrektywy o Efektywności Energetycznej

OBECNA SYTUACJA

Dyrektywa o efektywności energetycznej ma na celu promowanie EE w państwach członkowskich i likwidowanie barier rynkowych. Wskazuje niewiążący cel wzrostu efektywności energetycznej dla UE na 2030 rok (32,5%). W dyrektywie zawarte są niektóre z oznaczeń efektywności energetycznej produktów, np. bojlerów czy telewizorów. Nakłada obowiązek na państwa członkowskie do redukcji swojego zużycia energii i przygotowywania krajowych planów efektywności energetycznej.

CEL REFORMY

Pomimo obowiązywania dyrektywy, zużycie energii w UE cały czas rośnie, co utrudnia osiągnięcie innych celów klimatycznych. Niewiążące cele i deklaracje, które dotychczas zgłosiły państwa UE nie pozwolą na osiągnięcie celu 32,5% poprawy efektywności energetycznej do 2030 roku. Jak dotąd Komisja nie zadeklarowała, że z rewizją tej dyrektywy będzie się wiązała z podwyższeniem celu na 2030 rok.

KONTROWERSJE

Jak na razie niewiele wiadomo o zakresie reformy, więc trudno powiedzieć, czy będzie się wiązała z kontrowersjami. Wprowadzenie wiążących celów dla państw członkowskich co do efektywności energetycznej może spotkać się z negatywną reakcją części państw, bo to dodatkowe obciążenie. W dodatku efektywność energetyczna jest trudna do sprzedania politycznie i przynosi efekty z opóźnieniem.

CO NA TO POLSKA

W wypowiedziach publicznych przedstawiciele polskiego rządu pozytywnie mówią o roli efektywności energetycznej w zielonej transformacji. Można się jednak spodziewać, że wprowadzenie wiążących celów spotka się ze sprzeciwem Warszawy.

Nowa dyrektywa o emisjach metanu

OBECNA SYTUACJA

W październiku 2020 Komisja Europejska przedstawiła strategię dot. redukcji emisji metanu. Metan to drugi po CO₂ najważniejszy gaz cieplarniany. Dotychczas w UE nie było regulacji konkretnie dotyczących emisji metanu, chociaż był on ujęty w rozporządzeniu o wspólnym wysiłku redukcyjnym. Największym źródłem emisji metanu jest rolnictwo, ale inicjatywy Komisji Europejskiej skupiają się przede wszystkim na sektorze energii.

CEL REFORMY

Nowa dyrektywa najpewniej nie będzie miała wiążących celów, ale ustali standardy i metody wykrywania emisji metanu w energetyce. Będzie więc obejmować ok. 19 procent emisji metanu w Unii. Celem jest zmniejszenie emisji tego gazu w pierwszej kolejności w tych obszarach, które są najprostsze i najmniej kosztowne, czyli np. łańcuchy dostaw paliw kopalnych. Poprawić ma się infrastruktura do wykrywania i naprawy wycieków metanu.

KONTROWERSJE

Dyrektywa najpewniej nie wzbudzi kontrowersji wśród państw członkowskich ze względu na swój ograniczony zakres. Organizacje ekologiczne i część przemysłu podnosi argument, że skupienie się na energetyce jest krótkowzroczne i Komisja powinna równolegle regulować emisje metanu np. w rolnictwie czy w gospodarce odpadami.

CO NA TO POLSKA

Polska jest największym emitentem metanu kopalnianego w Unii. W związku z tym jakiegokolwiek wiążące regulacje dotyczące tego sektora będą dla Warszawy obciążeniem. Polska będzie starać się

w miarę możliwości stępić zęby dyrektywy lub powiązać ją z dodatkowym wsparciem finansowym. Jednocześnie ze względu na prawdopodobnie ograniczony zakres dyrektywy zdecydowany sprzeciw w Brukseli nie będzie konieczny.

Reforma rozporządzenia o LULUCF

OBECNA SYTUACJA

Land Use, Land Use Change and Forestry (LULUCF) to wszystkie działania dotyczące użycia terenu które przyczyniają się do wzrostu lub zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Największym obszarem jest zarządzanie terenami leśnymi – aforestacja, deforestacja i reforestacja, a także dbanie o ekosystemy leśne w taki sposób, aby maksymalizować ich potencjał do pochłaniania CO₂. Te działania przekładają się na emisje gazów cieplarnianych. Zmniejszenie obszarów leśnych zwiększa emisje i na odwrót. Temat LULUCF staje się coraz bardziej istotny ze względu na sposób, w jaki zostały sformułowane najnowsze unijne cele redukcji emisji. Zarówno cel na 2030 r., jak i neutralność klimatyczna w 2050 r. to cele netto. Oznacza to, że przy ich weryfikacji będą brane pod uwagę również czynniki pochłaniające emisje – takie jak lasy.

CEL REFORMY

Celem reformy jest zwiększenie potencjału pochłaniania emisji przez lasy i inne sposoby wykorzystania terenu. Według analiz Komisji, potencjał pochłaniania emisji przez europejskie lasy w najbliższych latach będzie się zmniejszał, ze względu na deforestację, starzenie się lasów i efekty zmian klimatu, takie jak susze, pożary czy plagi szkodników. Rewizja rozporządzenia ma odwrócić ten trend, dając więcej zachęt do zwiększania potencjału pochłaniania emisji przez tereny (m.in. lasy). Poprawione mają też zostać sposoby zbierania informacji o pochłanianiu emisji. Możliwe, że w ramach reformy zostaną wprowadzone wiążące cele dotyczące pochłaniania emisji przez LULUCF

KONTROWERSJE

Państwa, które mają problem z redukcją swoich emisji, będą chciały wprowadzić jak najłagodniejsze kryteria co do obliczania potencjału pochłaniania emisji przez LULUCF. Z kolei organizacje ekologiczne argumentują, że nadmierny nacisk na LULUCF to odwracanie uwagi od głównego problemu polityki klimatycznej Unii, czyli od redukcji emisji we wszystkich sektorach. Niemniej prawdopodobnie reforma LULUCF nie będzie rodzić dużych kontrowersji.

CO NA TO POLSKA

Polska od lat postuluje włączenie sektora LULUCF do podliczania celów klimatycznych, jednak bardziej ambitne rozporządzenie o LULUCF może być dla rządzących problematyczne. Potencjał pochłaniania emisji przez polskie lasy jest przedmiotem dyskusji. Polska będzie się więc najpewniej starać o jak najłagodniejsze normy dotyczące pochłaniania emisji przez sektor LULUCF, przy jednoczesnym wysokim poziomie wsparcia finansowego dla sektora.

Reforma rozporządzenia o normach emisji samochodów osobowych

OBECNA SYTUACJA

Normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych to jedno z głównych i jedno z najbardziej skutecznych narzędzi polityki klimatycznej Unii w zakresie transportu. Obecne rozporządzenie nakłada coraz ostrzejsze normy emisji dla nowych samochodów wprowadzanych na unijny rynek. Te normy mają obniżyć emisje samochodów osobowych o 37,5%, a lekkich pojazdów komercyjnych o 31% do 2030 roku w porównaniu z rokiem 2021. Koncerny motoryzacyjne rozliczają się ze średniej sumy emisji wszystkich wprowadzonych na rynek samochodów. Samochody elektryczne, jako samochody bezemisyjne obniżają średnią emisji puli samochodów sprzedawanych w danym roku. Dotychczas rozporządzenie określające limity emisji CO₂ z samochodów jest najskuteczniejszym instrumentem zmuszającym producentów do wprowadzania na rynek samochodów elektrycznych. Rozporządzenie zawiera również narzędzia wsparcia dla samochodów nisko- i zeroemisyjnych.

CEL REFORMY

Pomimo zaostrzających się norm, emisje w sektorze transportu w Unii ciągle rosną. Obecne rozporządzenie nie jest dostosowane do nowych celów unijnych, więc tempo zaostrzania się norm zostanie zapewne zwiększone. Część państw i organizacji biznesowych naciska na Komisję, żeby poszła o krok dalej i wprowadziła w rozporządzeniu datę zakończenia sprzedaży samochodów z silnikiem spalinowym. Taką datę zapowiedziało już 7 państw członkowskich, m.in. Dania, Holandia (2030) i Francja (2040), chociaż na razie są to deklaracje polityczne, a nie wiążące przepisy..

KONTROWERSJE

Tradycyjnym przeciwnikiem ostrych norm emisji były dotychczas Niemcy, ze względu na presję ich sektora motoryzacyjnego. W ostatnich latach kolejni niemieccy producenci w coraz większym stopniu inwestują w elektromobilność. Perspektywa udziału Zielonych w koalicji rządzącej po wyborach jesienią 2021 roku oraz niedawna decyzja o celu neutralności klimatycznej do 2045 roku również świadczy o zmianie stanowiska Berlina w tym temacie.

Niewykluczone, że de facto zakaz sprzedaży samochodów spalinowych zostanie wprowadzony tylnymi drzwiami. Trwają prace nad normami emisji zanieczyszczeń dla samochodów (tzw. EURO 7), które w przeciwieństwie do norm emisji CO₂ budzą żywiołową reakcję przemysłu motoryzacyjnego. Pierwotna propozycja EURO 7 według przemysłu motoryzacyjnego równałaby się z zakazem sprzedaży pojazdów spalinowych już od 2025 roku. Propozycja norm emisji EURO 7 jest spodziewana pod koniec roku 2021.

CO NA TO POLSKA

Polski przemysł motoryzacyjny jest przeciwny wprowadzeniu zakazu sprzedaży samochodów spalinowych, jak również zaostrzaniu istniejących norm. Mając to na uwadze, Polska może starać się złagodzić reformę, w obawie o utratę miejsc pracy. Jednocześnie na poziomie deklaracji polski rząd planuje wspierać (czy raczej budować) rodzimy przemysł samochodów elektrycznych, dla którego ostrzejsze normy byłyby korzystne. Należy wspomnieć, że w Polsce powstaje najwięcej w UE autobusów elektrycznych oraz najwięcej baterii-litowo-jonowych dla samochodów elektrycznych.

Reforma dyrektywy o infrastrukturze paliw alternatywnych

OBECNA SYTUACJA

Dyrektywa o infrastrukturze paliw alternatywnych obowiązuje od 2014 roku i ma na celu wspieranie budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych i innych pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi (w tym samolotów i statków). Dyrektywa zawiera normy techniczne dotyczące takich stacji, rekomendacje co do gęstości ich rozmieszczenia, jak również nakłada na państwa członkowskie obowiązek raportowania postępów w rozbudowie infrastruktury paliw alternatywnych. Celem dyrektywy jest utworzenie w Europie spójnej sieci takich stacji, która umożliwiłaby przyspieszenie rozwoju pojazdów nisko- i zeroemisyjnych. Jak przyznaje Komisja Europejska, po sześciu latach obowiązywania dyrektywy cel ten nie został osiągnięty i między państwami i regionami są wciąż ogromne różnice jeśli chodzi o dostępność takiej infrastruktury.

CEL REFORMY

Zrewidowana dyrektywa ma przyspieszyć rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, najpewniej przez nałożenie konkretnych, wiążących celów na państwa członkowskie. Możemy spodziewać się nowych celów np. dla stacji ładowania dla samochodów ciężarowych. Na reformie mają również skorzystać konsumenci – zostaną wprowadzone nowe zapisy, które będą zobowiązywały operatorów stacji paliw o informowaniu o kosztach i korzyściach związanych z paliwami alternatywnymi.

KONTROWERSJE

W obecnej formie dyrektywa zawiera również wskazania co do infrastruktury LNG/CNG. Tym samym dyskusja na temat reformy tej dyrektywy będzie powiązana z ogólną rozmową na temat roli gazu w transformacji energetycznej UE. Niektóre państwa będą naciskać na likwidację celów związanych z infrastrukturą LNG/CNG i skupienie się od razu na pojazdach elektrycznych. Z kolei państwa, które podobnie jak Polska będą chciały oprzeć swoją transformację na gazie, będą chciały, żeby punkty ładowania pojazdów na gaz znajdowały się również w innych krajach.

CO NA TO POLSKA

Polska będzie opowiadać się za utrzymaniem statusu gazu jako „paliwa alternatywnego” i rozbudowy infrastruktury tego paliwa w UE. Ze względu na stosunkowo niewielkie postępy w budowie infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, Polska będzie przeciwstawiać się wprowadzaniu wiążących celów co do tej infrastruktury, lub przynajmniej postulować utrzymanie tych celów na możliwie niskim poziomie.