dr hab. Arkadiusz Michał Kowalski, prof. SGH 2022-08-12

**Pakiet „Gotowi na 55” (Fit for 55)**

W lipcu 2021 roku Komisja Europejska przedstawiła zestaw wniosków ustawodawczych mających na celu dostosowanie regulacji unijnych do celów obranych   
w Europejskim Zielonym Ładzie. Pakiet zatytułowany „Gotowi na 55” („Fit for 55”) składa się z kilkunastu wniosków ustawodawczych, których przyjęcie i wdrożenie ma na celu redukcję do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych w państwach Unii Europejskiej o 55% względem roku 1990. Składające się na „Gotowi na 55”propozycje legislacyjne dotyczą rewizji istniejących dyrektyw i rozporządzeń, jak również wprowadzenia nowych mechanizmów.

W przypadku pakietu „Gotowi na 55” będziemy mieć do czynienia ze skomplikowanym procesem legislacyjnym. Przede wszystkim wymienione w pakiecie pozycje są jedynie projektami, które aby stały się częścią europejskiego porządku prawnego, muszą zostać przyjęte przez państwa członkowskie zgodnie z obowiązującą procedurą legislacyjną. Najważniejsze obszary objęte pakietem to:

1. Propozycja kompleksowej zmiany obowiązującego unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS), której celem jest ogólna redukcja do 2030 r. emisji w odnośnych sektorach o 61% w porównaniu z 2005 r., dzięki zaostrzeniu obecnych przepisów i rozszerzeniu systemu.
2. Propozycja zmiany unijnego celu redukcyjnego w 2030 roku z obecnych 29% do 40% (w porównaniu z 2005 r.) w sektorach, które nie są objęte unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji ani rozporządzeniem o użytkowaniu gruntów, zmianie użytkowania gruntów i leśnictwie (LULUCF). Projekt rozporządzenia zwiększa oraz aktualizuje cele krajowe zgodnie z tym nowym założeniem. Przy obliczaniu celów krajowych nadal będzie uwzględniane PKB na mieszkańca z ograniczonymi, ukierunkowanymi korektami, co pozwoli zracjonalizować koszty.
3. Propozycja zwiększenia wkładu sektora użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa (LULUCF) w realizację celów klimatycznych UE poprzez dążenie do odwrócenia obecnej tendencji spadkowej w pochłanianiu dwutlenku węgla i zwiększenie naturalnego pochłaniania w całej UE. Zmiana obecnych przepisów zakłada m.in.:

* ustanowienie unijnego celu polegającego na pochłanianiu netto gazów cieplarnianych w wysokości co najmniej 310 mln ton ekwiwalentu dwutlenku węgla do 2030 r.,
* uproszczenie przepisów o rozliczaniu i dostosowaniu się do wymogów oraz usprawnienie monitorowania,
* poszerzenie od 2031 r. zakresu rozporządzenia, tak aby objęło emisje z sektora rolnego inne niż CO2,
* wyznaczenie celu UE polegającego na zapewnieniu neutralności klimatycznej do 2035 r. w sektorze gruntów.

1. Propozycja nowelizacji dyrektywy o odnawialnych źródłach energii w celu podniesienia do 2030 r. obecnego unijnego celu, którym jest udział odnawialnych źródeł energii w ogólnym koszyku energetycznym, z 32% do co najmniej 40%. Proponuje się też wprowadzenie lub udoskonalenie sektorowych celów cząstkowych i środków we wszystkich branżach, ze szczególnym uwzględnieniem tych, w których integracja odnawialnych źródeł energii przebiega wolniej, zwłaszcza w dziedzinie transportu, budownictwa i przemysłu.
2. Propozycja zmiany obecnej dyrektywy o efektywności energetycznej polegającą na podniesieniu obecnego ogólnounijnego celu z 32,5% do 36% w przypadku zużycia energii końcowej i do 39% w przypadku zużycia energii pierwotnej. Przewiduje się także zaostrzenie obowiązków dotyczących rocznych oszczędności energii i wprowadzenie nowych przepisów zmniejszających zużycie energii w budynkach sektora publicznego, a także ukierunkowane środki ochrony konsumentów podatnych na zagrożenia.
3. Propozycja zmiany obowiązujących przepisów mająca na celu przyspieszenie rozwoju infrastruktury do ładowania lub tankowania pojazdów korzystających z paliw alternatywnych. Propozycja dotyczy wszystkich rodzajów transportu i określa cele rozwoju infrastruktury oraz podejmuje ona zagadnienie interoperacyjności i łatwości użytkowania infrastruktury.
4. Propozycja zmiany przepisów o emisjach CO2 z samochodów osobowych i dostawczych. Ogólnounijne cele redukcyjne na 2030 r. mają zostać zwiększone, a nowy cel na 2035 r. ma sięgnąć 100%. W praktyce oznacza to, że od 2035 r. nie będzie już można wprowadzać do obrotu w Unii Europejskiej samochodów osobowych ani dostawczych z silnikami spalinowymi. Propozycje te mają na celu m.in. pobudzenie innowacji.
5. Propozycja zmiany dyrektywy Rady o opodatkowaniu produktów energetycznych i energii elektrycznej, przewidująca:

* dostosowanie opodatkowania do unijnej polityki w dziedzinie energii, środowiska i klimatu,
* ochronę i usprawnienie rynku wewnętrznego UE poprzez uaktualnienie zakresu produktów energetycznych i struktury stawek oraz racjonalniejsze stosowanie przez państwa członkowskie zwolnień podatkowych i obniżek podatku,
* utrzymanie zdolności do generowania dochodów budżetowych państw członkowskich.

1. Propozycja wprowadzenia mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO2 (CBAM), w celu zapobiegnięcia sytuacji, w której działania redukcyjne UE będą niweczone przez wzrost emisji poza jej granicami w wyniku przeniesienia produkcji poza Europę lub przez zwiększony import produktów wysokoemisyjnych.
2. Propozycja projektu ReFuelEU Aviation, który ma pomóc zmniejszać ślad środowiskowy sektora lotniczego i zaangażować ten sektor w realizację unijnych celów klimatycznych. Jest to związane z faktem, że zrównoważone paliwa lotnicze, takie jak zaawansowane biopaliwa i e-paliwa, mogą znacznie ograniczyć emisje z ruchu lotniczego.
3. Propozycja dotycząca stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim, co ma zredukować nawet o 75% do 2050 r. emisje gazów cieplarnianych będących efektem zużycia energii na statkach. Pomimo postępów z ostatnich lat sektor morski nadal niemal całkowicie opiera się na paliwach kopalnych i stanowi istotne źródło emisji gazów cieplarnianych i innych szkodliwych zanieczyszczeń.
4. Propozycja dotycząca Społecznego Funduszu Klimatycznego, który dotyczy skutków społecznych i dystrybucyjnych nowo proponowanego systemu handlu uprawnieniami do emisji dla budownictwa i transportu drogowego. W latach 2025–2032 fundusz ma zapewnić 72,2 mld euro, aby wyrównać spodziewany nierówny wpływ nowego systemu na państwa członkowskie i w ich obrębie. Na podstawie planów społeczno-klimatycznych, opracowanych przez państwa członkowskie, fundusz będzie wspierać działania i inwestycje:

* korzystne dla znajdujących się w trudnej sytuacji: gospodarstw domowych, mikroprzedsiębiorstw, użytkowników transportu, oraz
* zwiększające efektywność energetyczną budynków, dekarbonizację systemów ciepłowniczych i chłodniczych w budynkach, wykorzystywanie energii ze źródeł odnawialnych oraz dostęp do mobilności i transportu, które są bezemisyjne i niskoemisyjne.