

Komentarz ZPP ws. włączenia transportu i budownictwa do Europejskiego Systemu Handlu Emisjami

Jednym z kluczowych aspektów polityki Zielonego Ładu jest cel redukcji emisji netto do 2030 r. o co najmniej 55 proc. w stosunku do poziomu 1990 r. Aby to osiągnąć Komisja Europejska („KE”) zaproponowała szereg działań, w tym rewizję Europejskiego Systemu Handlu Emisjami (EU ETS).¹ Rewizja ta ma obejmować wzmocnienie istniejącego ETS, w tym wprowadzenie zmian w lotnictwie oraz rozszerzenie go na sektor morski. Co więcej, KE proponuje także ustanowienie nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji dla budownictwa i transportu drogowego. Ta druga reforma oznacza, że każdy obywatel UE będzie zobowiązany do odprowadzania opłat za emisje dwutlenku węgla wyemitowane podczas ogrzewania jego domu oraz jeżdżenia prywatnym samochodem.

Zgodnie z dostępnymi szacunkami, potencjalne koszty wprowadzenia systemu ETS dla budownictwa oraz transportu wyniosłyby ponad 1 bln EUR jedynie w latach 2025-2040.² Średni wzrost wydatków na transport dla gospodarstw domowych w 1. kwintyliu dochodów wyniósłby 44 proc. Tymczasem, średni wzrost wydatków na energię w budynkach dla gospodarstw o tym samym poziomie dochodów wyniósłby 50 proc.³

Dla złagodzenia społecznych skutków proponowanych zmian, Komisja Europejska proponuje wprowadzenie Społecznego Funduszu Klimatycznego o wartości 17,5 mld EUR.⁴ Dla porównania, Niemcy mają zamiar przeznaczyć 40 mld EUR na pokrycie kosztów węglowego phase out-u w zaledwie kilku regionach swojego kraju.⁵ W porównaniu z rzeczywistymi kosztami proponowanych zmian, wartość funduszu jest kuriozalnie niska.

Do tej pory propozycja osiągnęła jednak niewątpliwie jeden cel tj. zjednoczyła organizacje oraz polityków, który zazwyczaj się ze sobą spierają, w jednomyślnej krytyce. Poniżej przedstawiamy kilka przykładów:

- European Climate Foundation: *„Włączenie transportu i budynków do systemu ETS nie osiągnęłoby pożądanego celu, a jednocześnie stworzyłoby dodatkowe wyzwania zarówno dla konsumentów, jak i dla obecnych sektorów ETS.”*⁶
- Europejska Konfederacja Związków Zawodowych (ETUC): *„[W]łączenie tych dwóch sektorów do systemu ETS może mieć poważne regresywne skutki dystrybucyjne i może nieproporcjonalnie wpłynąć na gospodarstwa domowe o niskich dochodach. Mogłoby to*

¹ https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/delivering-european-green-deal/increasing-ambition-eu-emissions-trading_en

² https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2021/06/PIE-Raport_ETS.pdf

³ Ibidem.

⁴ https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/delivering-european-green-deal/social-climate-fund_pl

⁵ <https://www.montelnews.com/en/news/1194394/critics-scorn-proposals-to-extend-ets-to-heating-transport>

⁶ <https://europeanclimate.org/wp-content/uploads/2020/06/01-07-2020-decarbonising-european-transport-and-heating-fuels-full-report.pdf>

doprowadzić do wzrostu ubóstwa energetycznego, ponieważ dodatkowe koszty mogłyby zostać przerzucone na konsumentów.”⁷

- Europejska Organizacja Konsumentów (BEUC): *”Rozszerzenie [systemu] handlu emisjami na transport drogowy i budynki to bardzo, bardzo zły pomysł (...) który miałby poważny wpływ na ubogich, którzy wydają większą część swoich dochodów na ogrzewanie i transport. [Wskazano] na około 35-50 mln europejskich gospodarstw domowych, które już teraz mają trudności z ogrzaniem swoich domów.”⁸*
- Cambridge Economics: *„Istnieje poważne niebezpieczeństwo, że włączenie transportu drogowego i budynków do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji nie pozwoliłoby osiągnąć pożądanego celu, jakim jest znaczne obniżenie emisji z tych sektorów, i stworzyłoby zagrożenia zarówno dla istniejącego przemysłu, jak i dla konsumentów (zwłaszcza o niskich dochodach).”⁹*

Prace nad rewizją trwają. 14 stycznia eurodeputowany sprawozdawca Pieter Liese przedstawił swój raport w którym nawołuje do kompromisu ws. rozszerzenia ETS na mieszkalnictwo oraz transport prywatny.¹⁰ Kompromis ten miałby polegać na opóźnieniu wprowadzenia nowego ETS o dwa lata, przy jednoczesnym przyśpieszeniu zmian w zakresie transportu morskiego oraz lotnictwa.

Co jest jeszcze bardziej niepokojące to fakt, że wersja ETS zaproponowana przez KE, tj. zawierająca budownictwo oraz transport prywatny, została ujęta w niedawno opublikowanym Komunikacie Komisji ws. nowych zasobów własnych UE.¹¹ Zgodnie z Komunikatem, 25 proc. zasobów potrzebnych na spłatę pożyczek zaciągniętych na poczet pomocy finansowej podczas pandemii koronawirusa ma pochodzić właśnie z rozszerzenia oraz wprowadzenia nowego ETS. Biorąc pod uwagę ogromne zagrożenia związane z rozszerzeniem ETS oraz falę krytyki jaka przetoczyła się przez Europę, takie przejawy determinacji KE w kierunku wprowadzenia zmian stanowią powód do zmartwień.

⁷ <https://www.etuc.org/en/document/etuc-resolution-fit-55-package>

⁸ <https://www.montelnews.com/en/news/1194394/critics-scorn-proposals-to-extend-ets-to-heating-transport>

⁹ <https://www.camecon.com/blog/the-risks-of-extending-the-eu-emissions-trading-system/>

¹⁰ https://peter-liese.de/images/ETS_DRAFT_Report_13-01-2022_new.pdf

¹¹ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15259-2021-INIT/en/pdf>