

Aktualny stan inicjatyw podejmowanych na poziomie unijnym dotyczących podwyższenia unijnego celu klimatycznego na 2030 rok i wdrożenia Europejskiego Zielonego Ładu

Adam Wawrzynowicz, Tomasz Brzeziński

Zgodnie z Europejskim Zielonym Ładem 4 marca 2020 roku Komisja Europejska (KE) przyjęła wniosek ustawodawczy dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającego ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/1999 (Europejskie Prawo o Klimacie) – rozporządzenie EPK. Rozporządzenie to przewiduje, że do września 2020 roku Komisja Europejska ma dokonać oceny unijnego celu klimatycznego na 2030 rok, określonego w art. 2 pkt 11 rozporządzenia w sprawie unii energetycznej (redukcja GHG o co najmniej 40%), w kontekście celu osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 roku. Komisja przygotowuje ocenę skutków i przedstawi plan zwiększenia, w odpowiedzialny sposób, do co najmniej 50%, a potencjalnie do 55%, unijnego celu zredukowania emisji GHG na 2030 rok, aby zapewnić jego spójność z celem neutralności klimatycznej na 2050 rok.

Ponieważ do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej powinny przyczynić się wszystkie obszary polityki UE i wszystkie sektory powinny odegrać w tym rolę, KE jest obecnie w trakcie opracowania i konsultowania strategii oraz zmian w regulacjach sektorowych, które pozwolą osiągnąć redukcję emisji na postulowanym poziomie 50–55% w porównaniu z 1990 rokiem. Na dzień przekazania niniejszego artykułu do redakcji opisany powyżej proces ewaluacji jest w toku, w związku z tym przedstawienie jej wyników nie jest jeszcze możliwe.

Natomiast celowe wydaje się przybliżenie najważniejszych z punktu widzenia gazownictwa strategii i inicjatyw opublikowanych w ostatnim czasie przez Komisję Europejską, które określają główne założenia dotyczące sposobu osiągnięcia podwyższonych celów klimatycznych w energetyce. Dla sektora gazowego kluczowe są zwłaszcza przyjęte w ostatnim czasie lub poddane konsultacjom strategii dotyczące metanu, wodoru, integracji systemów energetycznych oraz zainicjowany przez KE przegląd przepisów dyrektywy w sprawie opodatkowania nośników energii oraz dyrektywy RED II. Inicjatywy te mają kluczowe znaczenie dla kształtu transformacji sektora gazowego i roli gazu ziemnego jako paliwa przejściowego.

Strategia metanowa

5 sierpnia 2020 roku Komisja Europejska opublikowała mapę drogową i uruchomiła konsultacje publiczne inicjujące proces opracowania unijnej strategii dla metanu (strategia metanowa), która pozwoli określić cele UE dotyczące ograniczenia emisji metanu powodowanych przez człowieka w trzech głównych obszarach, którymi są sektor energii (węgiel, ropa naftowa i gaz), rolnictwo i odpady.

Zgodnie z opublikowaną mapą drogową, metan jest drugim po dwutlenku węgla (pod względem wpływu na ocieplenie klimatu) gazem cieplarnianym, a jako szkodliwy czynnik zanieczyszczenia powietrza jest też drugim największym czynnikiem sprzyjającym powstawaniu ozonu przyziemnego – głównego składnika smogu. Ograniczenie emisji meta-

nu ma zatem decydujące znaczenie dla spowolnienia globalnego ocieplenia, redukcji zanieczyszczeń i poprawy jakości powietrza.

W opinii Komisji Europejskiej, na poziomie globalnym co najmniej połowa redukcji emisji metanu związanych z energią jest możliwa bez kosztów netto dla przemysłu. Metan może wyciekać z instalacji węglowych, naftowych i gazowych lub być wypuszczany do atmosfery. Średnio około 5% źródeł przyczynia się do 50% emisji metanu (superemiterzy). W sektorze energetycznym bardzo skutecznym działaniem mogą być programy wykrywania i naprawy wycieków, a także znajdowanie superemiterów. UE importuje większość zużywanego przez siebie gazu ziemnego, a gros emisji metanu związanych z tym gazem jest emitowana przed dotarciem do granic UE, dlatego ważne jest, aby UE zajęła się emisją metanu w całym łańcuchu dostaw energii.

Z kolei sektor rolnictwa w UE odpowiada za nieco ponad połowę całkowitych emisji metanu w UE. Emisje te spadły o około 21% od 1990 roku, ale w ostatnich pięciu latach ponownie zaczęły rosnąć (choć nieznacznie). W opinii KE, istnieje wiele technologii ograniczających emisję metanu związanych z dietą, zarządzaniem stadami i obornikiem (stosowanie jako nawóz i wytwarzanie biogazu), hodowlą i zdrowiem stada, produktywnością i dobrostanem. Niektóre z tych technologii mogą być dostępne po niskich kosztach i przynosić dodatkowe korzyści gospodarstwom, ale należy zająć się istniejącymi barierami. Fermentacja beztlenowa (do produkcji biogazu) jest również przykładem różnic w ramach polityki w całej UE, jeśli chodzi o zachęcanie do stosowania tego środka redukcji emisji z obornika i waloryzacji strumieni odpadów, przy jednoczesnej produkcji biogazu, który przyczynia się do dekarbonizacji systemu energetycznego. W ramach opracowania strategii metanowej KE zbada istniejące przeszkody i możliwe zachęty do przyspieszenia wychwytywania metanu z fermentacji beztlenowej i produkcji biogazu.

Głównymi zidentyfikowanymi źródłami metanu pochodzącymi z unijnego sektora gospodarki odpadami są niekontrolowane emisje

gazu wysypiskowego, obróbka osadów ściekowych i wycieki z biogazowni, spowodowane złym projektem lub konserwacją. Komisja zakłada, że niedawne zmiany w prawodawstwie UE dotyczącym odpadów, które znacznie ograniczą składowanie odpadów ulegających biodegradacji na składowiskach, będą miały pozytywny wpływ na zmniejszenie ilości gazów wysypiskowych. Aby w pełni zająć się emisjami metanu z odpadów, należy jednak zbadać dalsze możliwości łagodzenia skutków w takich obszarach jak wykorzystanie gazu wysypiskowego, obróbka i wykorzystanie osadów ściekowych oraz oczyszczanie ścieków. W celu stworzenia ram umożliwiających wychwytywanie metanu z odpadów rolniczych (obornika) należy zbadać synergię z prawodawstwem dotyczącym odpadów z perspektywy produkcji biogazu.

Bazując na treści opublikowanej mapy drogowej, można wstępnie założyć, że w przyszłej strategii metanowej KE wyznaczy podwyższone cele w zakresie ograniczenia emisji metanu we wszystkich głównych obszarach gospodarki unijnej odpowiedzialnych za generowanie tych emisji. Ponieważ w prawodawstwie UE nie ma obecnie przepisów regulujących bezpośrednio kwestie ograniczania emisji metanu w kontekście ich wpływu na klimat, i to zarówno w odniesieniu do sektora ropy i gazu, jak i sektora rolnictwa, należy założyć, że przyjęcie strategii metanowej w nieodległej perspektywie może doprowadzić do przyjęcia regulacji prawnych, nakładających na państwa członkowskie daleko idące zobowiązania w tym obszarze. Z tego punktu widzenia strategia metanowa ma kluczowe znaczenie dla polskiej transformacji energetycznej, w ramach której (zgodnie z krajowym planem na rzecz energii i klimatu na lata 2021–2030) gaz ziemny ma pełnić rolę ważnego paliwa transformacyjnego w okresie przejściowym, a jego znaczenie będzie rosło nie tylko w elektroenergetyce (w jednostkach rezerwowych dla OZE), ale również w ciepłownictwie (sieciowym i indywidualnym) i transporcie (jako paliwo alternatywne).

Strategia wodorowa

8 lipca 2020 roku Komisja Europejska przyjęła „Strategię w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu” – COM 2020 301 final (strategia wodorowa), której wdrożenie ma doprowadzić do rozpowszechnienia w poszczególnych sektorach gospodarki UE wykorzystania wodoru odnawialnego (np. wytwarzanego w procesach elektrolizy wody przy użyciu energii elektrycznej z OZE lub reformingu biogazu) i wodoru niskoemisyjnego (np. wytwarzanego z paliw kopalnych z wychwytywaniem CO₂). Strategia zakłada, że UE będzie dążyć do stworzenia otwartego i konkurencyjnego unijnego rynku wodoru do 2030 roku.

Zgodnie ze strategią, czysty lub niskoemisyjny wodór ma być kluczowym paliwem służącym osiągnięciu Europejskiego Zielonego Ładu. Do 2050 roku energia elektryczna z OZE powinna przyczynić się do dekarbonizacji znaczącej części, ale jednak nie całości zużycia energii w UE. Wodór ma w związku z tym duży potencjał, aby w pewnym stopniu wypełnić tę lukę jako magazyn energii i jej nośnik, zwiększając stabilne działanie systemów energetycznych. W opublikowanej w listopadzie 2018 roku strategicznej wizji UE, neutralnej dla klimatu, przewiduje się, że udział wodoru w koszyku energetycznym Europy wzrośnie do 2050 roku z obecnego poziomu poniżej 2% do 13–14%. Wodór może też pomóc w dekarbonizacji procesów przemysłowych w sektorach gospodarki, w których ograniczenie emisji CO₂ jest niezwykle trudne do osiągnięcia (w przemyśle stalowym lub chemicznym), co zwiększy konkurencyjność tych sektorów w skali świata. Stopniowe wprowadzanie rozwiązań wodorowych może również prowadzić do zmiany przeznaczenia lub ponownego wy-

korzystania części istniejącej infrastruktury gazu ziemnego, pomagając zapobiec powstaniu aktywów osieroconych w obrębie gazociągów. Strategia wodorowa nakreśla plan działania zakładający następujące cele strategiczne:

- 1) w latach 2020–2024 zakłada się zainstalowanie zasilanych energią z OZE elektrolizerów o mocy co najmniej 6 GW, które mogą wyprodukować nawet 1 milion ton wodoru odnawialnego w UE. Produkcja ta może przyczynić się do dekarbonizacji istniejącej produkcji wodoru, np. w sektorze chemicznym, oraz ułatwiać wprowadzanie wodoru w nowych zastosowaniach końcowych, takich jak inne procesy przemysłowe i, być może, transport ciężki. Dzięki sprzyjającym ramom prawnym zakłada się, że powstaną konkretne plany dotyczące dużych elektrowni wiatrowych i słonecznych, przeznaczonych do produkcji wodoru odnawialnego w skali gigawatów przed 2030 rokiem,
- 2) w latach 2025–2030 wodór powinien stać się nieodłączną częścią zintegrowanego systemu energetycznego. Strategicznym celem jest zainstalowanie do 2030 roku zasilanych energią ze źródeł odnawialnych elektrolizerów o mocy co najmniej 40 GW, które mogą wyprodukować nawet 10 milionów ton wodoru odnawialnego w UE. W tej fazie wodór odnawialny stanie się stopniowo konkurencyjny kosztowo w stosunku do innych form jego produkcji. Wodór odnawialny zacznie odgrywać istotną rolę w równoważeniu systemu energii elektrycznej opartego na OZE dzięki przekształcaniu energii elektrycznej na wodór magazynowany w okresie występowania nadwyżek energii elektrycznej z OZE (czyli gdy energia ta jest tania). W omawianej fazie pojawi się zapotrzebowanie na unijną infrastrukturę logistyczną, zostaną też podjęte kroki umożliwiające transportowanie wodoru z obszarów o dużym potencjale w zakresie odnawialnych źródeł energii do centrów popytu znajdujących się potencjalnie w innych państwach członkowskich. Konieczne będzie zaplanowanie podstaw paneuropejskiej sieci oraz stworzenie sieci stacji tankowania wodoru. Istniejąca sieć gazowa może zostać częściowo przekształcona na potrzeby transportu wodoru odnawialnego na dalsze odległości. Zakłada się też rozwój wielkoskalowych instalacji do magazynowania wodoru,
- 3) w latach od 2030 do 2050 technologie związane z wodorem odnawialnym – zdaniem Komisji Europejskiej – powinny osiągnąć dojrzałość i być wdrażane na dużą skalę w celu dotarcia do wszystkich sektorów, w których trudno doprowadzić do obniżenia emisyjności i w przypadku których inne rozwiązania mogą być niewykonalne lub bardziej kosztowne.

W celu zrealizowania ww. zamierzeń KE powołała Europejski Sojusz na rzecz Czystego Wodoru (*European Clean Hydrogen Alliance*), który we współpracy z władzami publicznymi oraz przedstawicielami przemysłu i społeczeństw do końca roku 2020 ma opracować wykaz konkretnych projektów inwestycyjnych stymulujących rozwój produkcji i wykorzystania wodoru.

Strategia wodorowa przewiduje ponadto m.in. kluczowe działania służące wzrostowi wykorzystania wodoru odnawialnego i niskoemisyjnego.

1. W zakresie pobudzania popytu i zwiększania produkcji:
 - a) opracowanie w 2020 roku propozycji wdrożenia środków ułatwiających stosowanie wodoru i jego pochodnych w sektorze transportu w przyszłej strategii KE na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz w powiązanych inicjatywach politycznych,

dokończenie na str. 64

Aktualny stan inicjatyw...

dokończenie ze str. 33

- b) zbadanie możliwości dodatkowego wsparcia, w tym strategii dotyczących popytu w sektorach zastosowań końcowych, w odniesieniu do wodoru odnawialnego na podstawie obowiązujących przepisów dyrektywy RED II (do czerwca 2021 roku),
 - c) wprowadzenie wspólnego progu lub wspólnej normy w zakresie niskoemisyjności w celu wspierania instalacji do produkcji wodoru na podstawie ich parametrów w zakresie emisji GHG w całym cyklu życia (do czerwca 2021 roku),
 - d) wprowadzenie kompleksowej terminologii i ogólnoeuropejskich kryteriów certyfikacji wodoru odnawialnego i wodoru niskoemisyjnego (do czerwca 2021 roku),
 - e) opracowanie projektu pilotażowego – w miarę możliwości na poziomie UE – dotyczącego programu kontraktów na transakcje różnicowe dotyczące dwutlenku węgla, zwłaszcza w celu wsparcia niskoemisyjnej produkcji o obiegu zamkniętym w odniesieniu do stali i podstawowych chemikaliów.
2. W zakresie systemów wsparcia, zasad rynkowych i rozwoju infrastruktury:
- a) rozpoczęcie planowania infrastruktury wodorowej, w tym w ramach transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych oraz dziesięcioletnich planów rozwoju sieci (2021 rok), z uwzględnieniem zaplanowania sieci stacji tankowania wodoru,
 - b) przyspieszenie wdrażania alternatywnej infrastruktury uzupełniania paliwa w ramach przeglądu dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz przeglądu rozporządzenia w sprawie transeuropejskiej sieci transportowej (2021 rok),
 - c) opracowanie sprzyjających zasad rynkowych na potrzeby rozwoju technologii wodorowych, m.in. usunięcie barier dla rozwoju sprawnej infrastruktury wodorowej i zapewnienie dostępu do płynnych rynków producentom i odbiorcom wodoru oraz integralności wewnętrznego rynku gazu w drodze kolejnych przeglądów legislacyjnych, np. przeglądu przepisów dotyczących gazu na potrzeby konkurencyjnych rynków gazów zdekarbonizowanych (2021 rok).
3. Wspieranie badań naukowych i innowacji w zakresie technologii wodorowych.

Strategia integracji systemów energetycznych

8 lipca 2020 roku KE przyjęła strategię „Impuls dla gospodarki neutralnej dla klimatu: strategia UE dotycząca integracji systemu energetycznego” (strategia integracji systemów energetycznych). Dokument ten zawiera opis działań, które mają zapewnić podstawowe ramy dla przejścia na zieloną energię. Zdaniem Komisji Europejskiej, obecny model, w którym produkcja, transport i zużycie energii w różnych sektorach gospodarki następują w ramach równoległych łańcuchów wartości i regulacji prawnych oraz jest ograniczony odrębną infrastrukturą, planowaniem i działaniami, nie może efektywnie zapewnić neutralności klimatu do 2050 roku. W związku z tym istniejący system energetyczny powinien być powiązany między poszczególnymi sektorami.

Integracja systemu energetycznego oznacza, iż system ten jest planowany i zarządzany w sposób skoordynowany jako całość, poprzez łączenie poszczególnych nośników energii, infrastruktury energetycznej i wszystkich sektorów zużycia. Dzięki utworzeniu zintegrowanego i elastycznego systemu możliwe będzie zwiększenie jego wydajności, z jednoczesnym obniżeniem kosztów ponoszonych z tego tytułu przez społeczeństwo. Zintegrowany system energetyczny ma być systemem

wielokierunkowym, w którym zdecentralizowane jednostki wytwórcze i odbiorcy będą odgrywać aktywną rolę w zapewnieniu dostaw energii i przyczynić się do ogólnego zbilansowania i elastyczności systemu (np. poprzez lokalną produkcję biometanu z organicznych odpadów zatłaczanego do lokalnych sieci gazowych), co przyniesie benefity w postaci redukcji GHG w sektorach o utrudnionym procesie dekarbonizacji, wzmocnienia pozycji konsumenta czy zwiększenia bezpieczeństwa dostaw.

Strategia formułuje również szczegółowy plan działań mających na celu przyspieszenie transformacji energetycznej poprzez integrację systemów energetycznych. Z racji ograniczonych ram niniejszego artykułu poniżej zostaną wyszczególnione jedynie najważniejsze spośród tych działań.

1. Działania na rzecz tworzenia systemu energetycznego o obiegu zamkniętym poprzez oparcie się przede wszystkim na efektywności energetycznej, co obejmuje wykorzystanie nieuniknionych odpadów do celów energetycznych i doprowadzenie do synergii między różnymi sektorami. Komisja podkreśla przy tym potencjał w zakresie ponownego wykorzystania ciepła odpadowego z procesów przemysłowych, centrów danych lub energii z bioodpadów i ścieków,
 2. Zastosowanie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych – w tym wodoru – w sektorach, w których trudno obniżyć emisyjność. Chociaż – zdaniem Komisji Europejskiej – elektryfikacja bezpośrednia i ciepło z OZE w wielu przypadkach stanowią najbardziej opłacalne i energooszczędne warianty obniżenia emisyjności, istnieje wiele zastosowań końcowych, w których mogą one okazać się niewdrażalne lub wiązać się z wyższymi kosztami. W takich przypadkach można wykorzystać odnawialne lub niskoemisyjne paliwa, takie jak zrównoważony biogaz i biometan, oraz zrównoważone biopaliwa, wodór odnawialny i niskoemisyjny lub paliwa syntetyczne. Przypadki te obejmują wiele procesów przemysłowych, ale również rodzajów transportu, takich jak transport lotniczy i morski, w których zasadniczą rolę odgrywać będą zrównoważone paliwa alternatywne – zaawansowane biopaliwa ciekłe i paliwa syntetyczne. Strategia promuje także wykorzystanie i rozwój technologii wychwytywania, składowania i utylizacji CO₂ w celu wspierania znacznego obniżenia emisyjności,
 3. Dostosowanie rynków energetycznych do obniżenia emisyjności i rozproszonych zasobów. Obejmuje to m.in. zapewnienie, aby elementy cenowe niezwiązane z energią przyczyniały się do obniżenia emisyjności w odniesieniu do wszystkich nośników energii. Uzasadnieniem tego działania jest fakt, że obowiązujące podatki i opłaty, w tym system ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych, nie są stosowane w sposób jednolity w odniesieniu do wszystkich nośników energii i sektorów oraz tworzą przeszkody utrudniające wykorzystanie określonych nośników. Poza tym należy również uwzględnić specyfikę energii elektrycznej wykorzystywanej do magazynowania energii lub produkcji wodoru, aby unikać podwójnego opodatkowania (tak aby energia była opodatkowana tylko jeden raz w momencie dostawy do końcowego zużycia) oraz nieuzasadnionych podwójnych opłat sieciowych.
- W odniesieniu do rynku gazu KE wskazuje m.in., że skład koszyka paliw gazowych będzie w dużym stopniu zależał od wybranej ścieżki obniżania emisji. Przewiduje się, że do 2050 roku udział gazu ziemnego w paliwach gazowych zmniejszy się do 20%, a większość pozostałych 80% paliw gazowych powinno pochodzić z OZE. Jednak przyszła kombinacja tych gazowych nośników energii – biogazu, biometanu, wodoru lub gazów syntetycznych – jest

trudna do przewidzenia. W strategii zapowiedziano konieczność dokonania przeglądu ram regulacyjnych rynku gazu, aby ułatwić wprowadzanie na rynek gazów ze źródeł odnawialnych. Proponuje się również połączenia infrastruktury i dostęp do rynku dla rozproszonej produkcji gazów ze źródeł odnawialnych, w tym na poziomie dystrybucji, co stanowiłoby uzupełnienie wykorzystania gazów ze źródeł odnawialnych w bardziej lokalnym kontekście i zamkniętym obiegu (tak jak w przypadku biogazu wykorzystywanego w gospodarstwie rolnym). Ponadto, w przypadku zatłaczania gazów odnawialnych do sieci gazowej i dalszego zróżnicowania źródeł dostaw uległyby zmianie parametry jakości gazu zużywanego i transportowanego w UE. Aby uniknąć segmentacji rynku i ograniczeń w handlu, należy zatem zastanowić się, w jaki sposób zapewnić interoperacyjność systemów gazowych i swobodny przepływ gazów na granicach państw członkowskich,

4. Bardziej zintegrowana infrastruktura energetyczna, w tym gazowa. Strategia wskazuje w tym obszarze m.in., że istniejąca sieć gazowa zapewnia w całej UE wiele możliwości integracji gazów odnawialnych i niskoemisyjnych, a przekształcenie sieci gazowej na potrzeby zastosowań wodoru może w niektórych przypadkach stanowić opłacalne rozwiązanie, m.in. w celu transportu wodoru odnawialnego z instalacji wytwarzających energię elektryczną ze źródeł odnawialnych na morzu. Sieci gazowe mogą być wykorzystywane w ograniczonym zakresie do umożliwienia mieszania wodoru podczas fazy przejściowej, jednak oprócz gazociągów łączących określone punkty w obrębie klastrów przemysłowych potrzebne mogą być specjalne infrastruktury do magazynowania i transportu czystego wodoru na wielką skalę. Ponadto, KE ma zapewnić, aby zmiany rozporządzenia TEN-E doprowadziły do jego pełnej zgodności z zasadą neutralności klimatycznej i umożliwiły efektywną kosztowo integrację systemu energetycznego, a także jego integrację z systemem cyfrowym i transportowym. W ramach przeprowadzanej zmiany rozporządzenia w sprawie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) będzie się również dążyć do synergii z rozporządzeniem TEN-E, aby dzięki nowej wizji planowania infrastruktury energetycznej stworzyć dodatkowe możliwości obniżenia emisyjności transportu.

Przegląd przepisów dyrektywy RED II

5 sierpnia 2020 roku Komisja Europejska uruchomiła konsultacje publiczne i zainicjowała przegląd przepisów dyrektywy 2018/2001 z 11 grudnia 2018 roku w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (dyrektywa RED II) w celu dokonania oceny, czy przepisy tej dyrektywy są skuteczne i adekwatne do ambitnych celów klimatycznych UE. Potencjalnym efektem przeglądu przepisów RED II mogą być:

- 1) podwyższenie celu OZE na 2030 rok, wynoszącego obecnie minimum 32% udziału energii z OZE w końcowym zużyciu energii brutto energii odnawialnej ustalonego na poziomie UE,
- 2) uwzględnienie w treści przepisów dyrektywy RED II wniosków płynących ze strategii integracji systemu energetycznego i strategii wodorowej, w stosownych przypadkach, w celu wspierania m.in. paliw odnawialnych, takich jak zielony wodór. Może to obejmować następujące elementy:
 - a) zwiększenie wykorzystania OZE w sektorach energetycznym, grzewczym i chłodniczym oraz transportowym,
 - b) lepsze wykorzystanie ciepła odpadowego (na przykład z przemysłu lub centrów danych) w systemie energetycznym,

- c) lepszą integrację energii z OZE w budynkach w kontekście inicjatywy fala renowacji,
 - d) promowanie dalszego rozwoju i wykorzystania odnawialnych i innych paliw niskoemisyjnych, w tym zaawansowanych biopaliw, syntetycznych paliw płynnych i gazowych oraz wodoru, w sektorach trudnych do dekarbonizacji, takich jak przemysł i transport ciężki, lotnictwo i żegluga, w synergii z przyszłą strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności,
 - e) ustanowienie wszechstronnej terminologii i solidnego systemu certyfikacji, w tym powiązanych kryteriów dotyczących GHG i zrównoważonego rozwoju w oparciu o solidne podejście do cyklu życia i system identyfikowalności,
- 3) przegląd innych przepisów dyrektywy RED II i ewentualne wprowadzenie nowych środków w celu odzwierciedlenia celów Europejskiego Zielonego Ładu i powiązanych inicjatyw.

Przegląd dyrektywy w sprawie opodatkowania nośników energii

Obecnie trwa również przegląd przepisów dyrektywy Rady 2003/96/WE z 27 października 2003 roku w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (dyrektywa). Zgodnie z jej założeniami, państwa członkowskie zostały zobowiązane do nałożenia podatków na produkty energetyczne i energię elektryczną według zasad określonych w tym dokumencie. Zgodnie ze stanowiskiem zaprezentowanym przez Komisję Europejską, założeniom Europejskiego Zielonego Ładu powinny towarzyszyć określone na odpowiednim poziomie podatki, których wysokość stanowiłaby istotny sygnał cenowy, który mógłby stwarzać odpowiednie zachęty do prowadzenia zrównoważonych praktyk wśród producentów, użytkowników i konsumentów.

Poza tym zmiana przepisów dyrektywy ma doprowadzić do zachowania spójności unijnego rynku wewnętrznego poprzez aktualizację zakresu i struktury stawek oraz racjonalizację fakultatywnie stosowanych zwolnień i obniżek podatkowych na gruncie krajowym. Zgodnie z zaprezentowanym stanowiskiem KE, obecnie dostrzegalnym jest wysoki poziom zróżnicowania krajowych stawek podatkowych dla paliw kopalnych oraz stosowanych zwolnień i obniżek podatkowych, uzasadnianych koniecznością ochrony konkurencyjności przemysłu i gospodarki państw członkowskich. Zdaniem KE, szeroki zakres stosowanych ulg stanowi w rzeczywistości formę dopłat do utrzymania przemysłu opartego na paliwach kopalnych, co jest niezgodne z Europejskim Zielonym Ładem.

Konieczność dokonania rewizji związana jest także z tym, iż stopień wykorzystania paliw kopalnych jest szczególnie wysoki w sektorze lotnictwa i transportu morskiego, które są zwolnione z opodatkowania w zakresie energii, podczas gdy odmienna sytuacja występuje w sektorze transportu lądowego, co zwiększa poziom fragmentaryzacji rynku i zakłóca możliwość utrzymania równych szans we wszystkich sektorach gospodarki.

Dyrektywa w obecnym brzmieniu nie promuje paliw alternatywnych oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych i zwiększania efektywności energetycznej. Dlatego konieczne jest dokonanie przeglądu, który ma doprowadzić do dostosowania obecnego poziomu opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej do celów Europejskiego Zielonego Ładu.

Adam Wawrzynowicz, radca prawny, współnik zarządzający w Kancelarii Prawnej Wawrzynowicz i Wspólnicy
Tomasz Brzeziński, radca prawny, współnik w Kancelarii Prawnej Wawrzynowicz i Wspólnicy.