



# Pakiet “Fit for 55” a branża motoryzacyjna

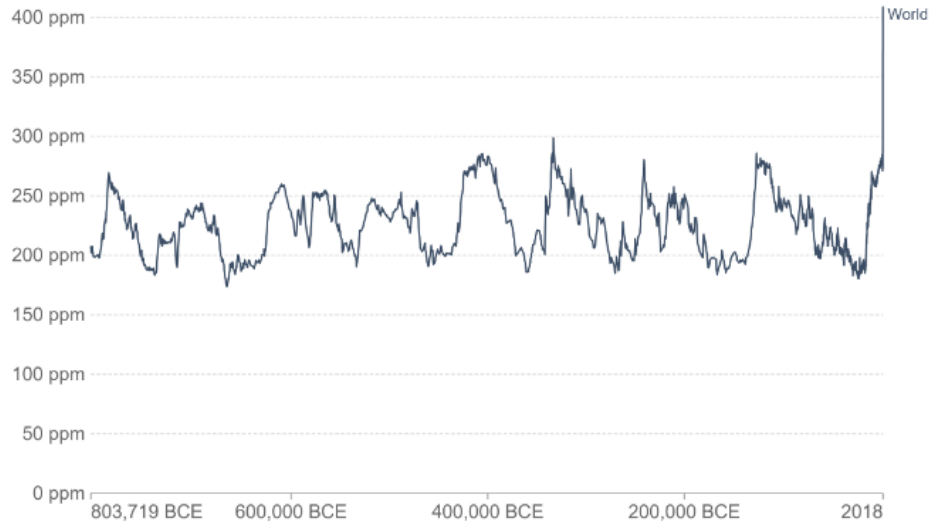
***Konferencja PIM***

*22 czerwca 2022 r.*

# Kryzys klimatu i biosfery

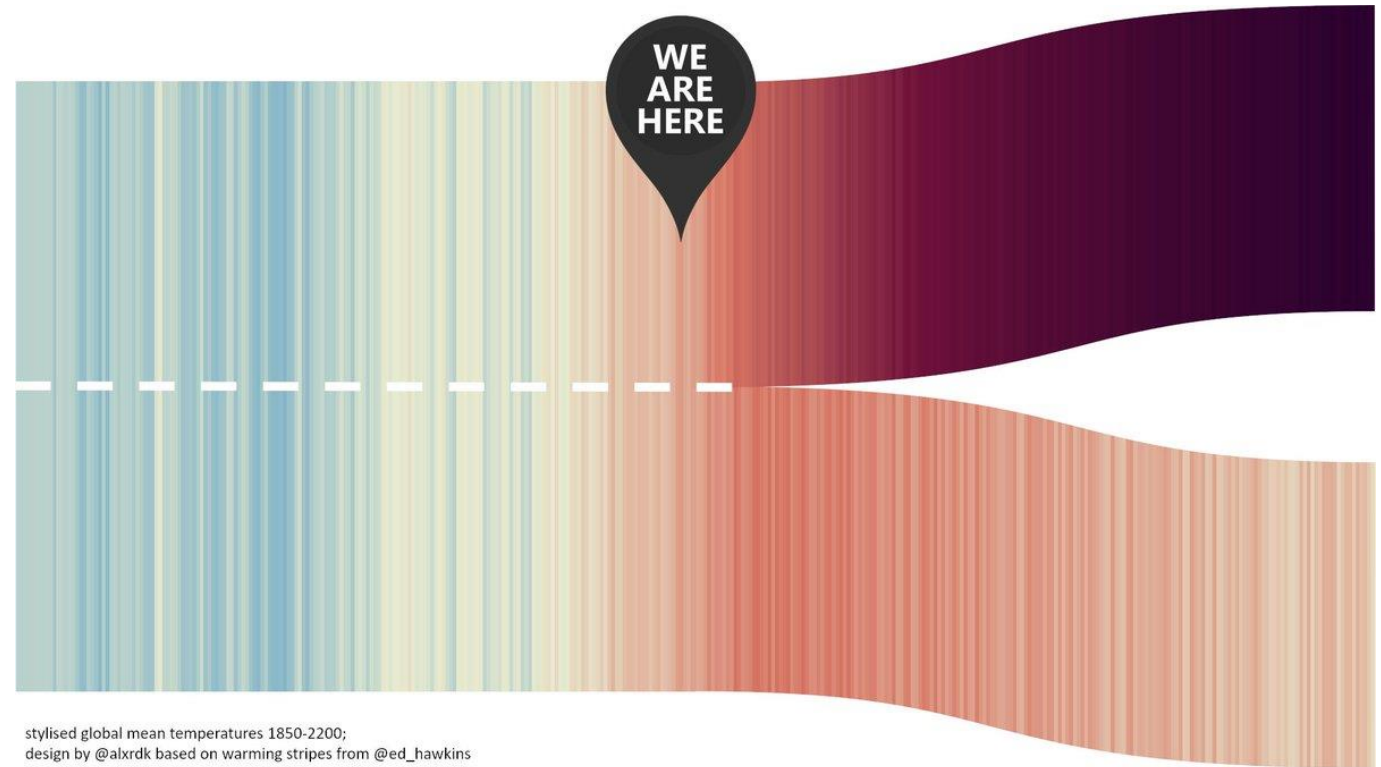
## Atmospheric CO<sub>2</sub> concentration

Global average long-term atmospheric concentration of carbon dioxide (CO<sub>2</sub>), measured in parts per million (ppm). Long-term trends in CO<sub>2</sub> concentrations can be measured at high-resolution using preserved air samples from ice cores.



Source: EPICA Dome C CO<sub>2</sub> record (2015) & NOAA (2018)

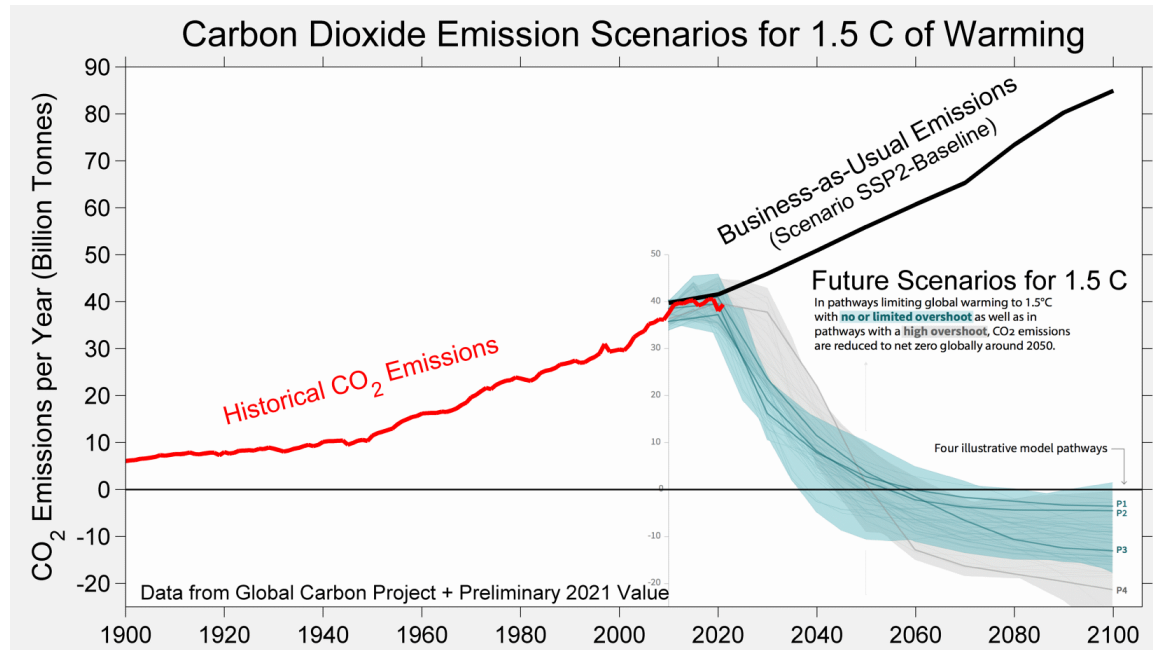
OurWorldInData.org/co2-and-other-greenhouse-gas-emissions • CC BY



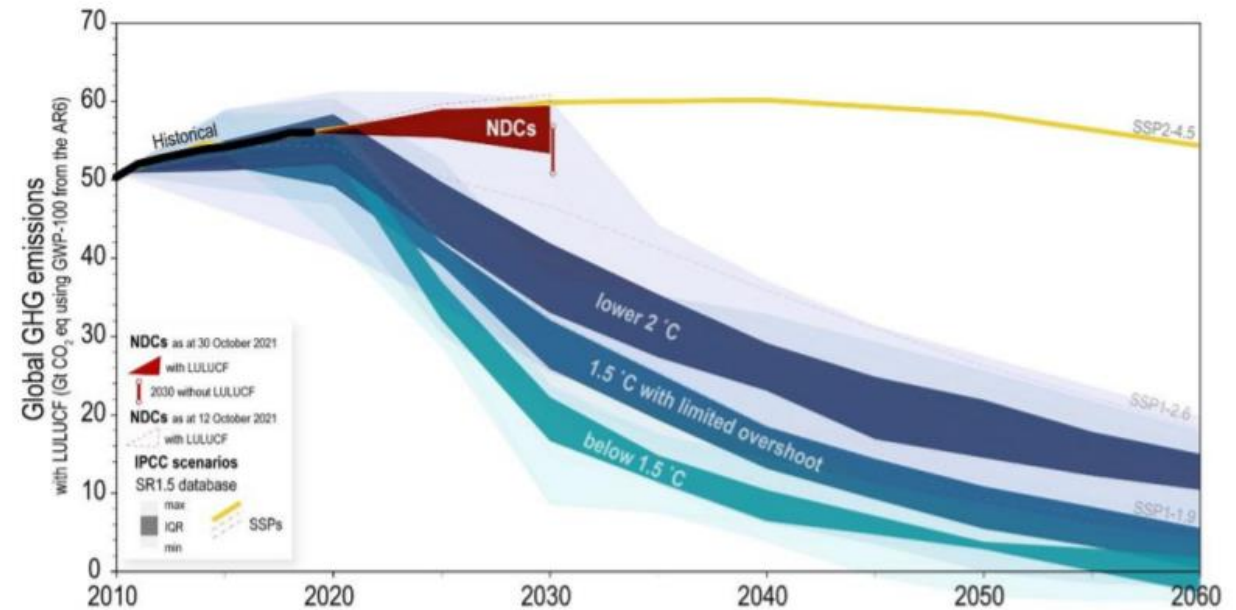
stylised global mean temperatures 1850-2200;  
design by @alxrdk based on warming stripes from @ed\_hawkins

Wykres: Alexander Radtke, Twitter

# Redukcje emisji zgodne z celami Porozumienia Paryskiego - 1,5 st. C



Wykres: UNFCCC



Wykres: Robert Rohde, Twitter



“

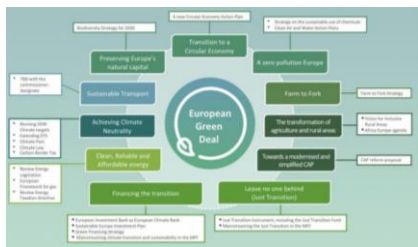
Europa jako pierwsza ogłosiła, że będzie kontynentem neutralnym dla klimatu do 2050 r., a teraz jako pierwsi przedstawiamy konkretny plan działania. Europa realizuje politykę przeciwdziałania zmianie klimatu poprzez innowacje, inwestycje i rekompensatę społeczną.

**Ursula von der Leyen**

Przewodnicząca Komisji Europejskiej



# Etapy wdrażania Zielonego Ładu w obszarze klimatu



grudzień  
2019



czerwiec  
2021



lipiec  
2021



marzec  
2022

## Europejski Zielony Ład

Europa będzie pierwszym neutralnym klimatycznie kontynentem

## Prawo o klimacie

Prawne zobowiązanie do ograniczenia emisji o co najmniej 55% do 2030 r. i osiągnięcia neutralności najpóźniej do 2050 r.

## Fit for 55%

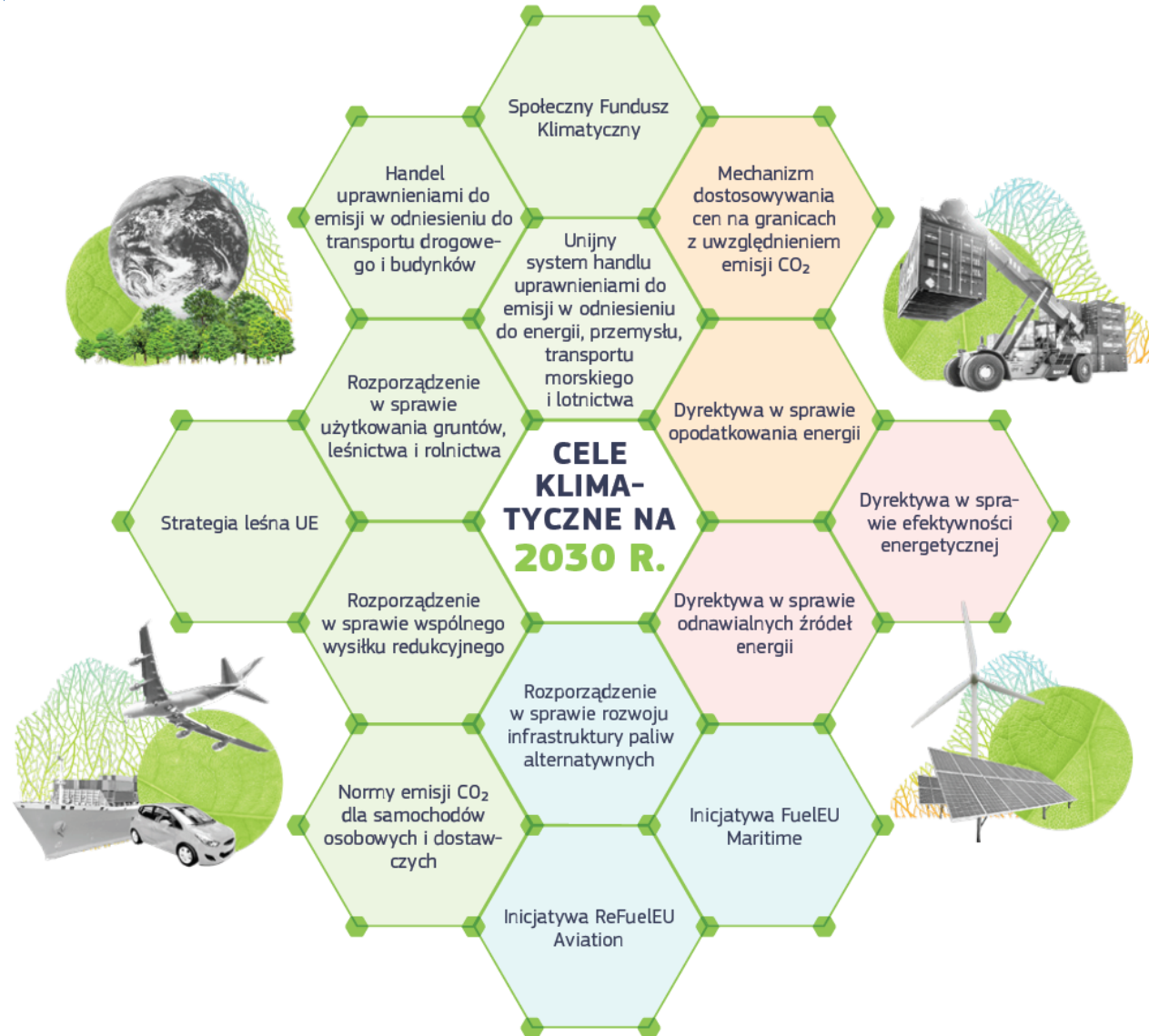
Reforma prawa UE umożliwiająca redukcję emisji gazów cieplarnianych o 55%

## RepowerEU

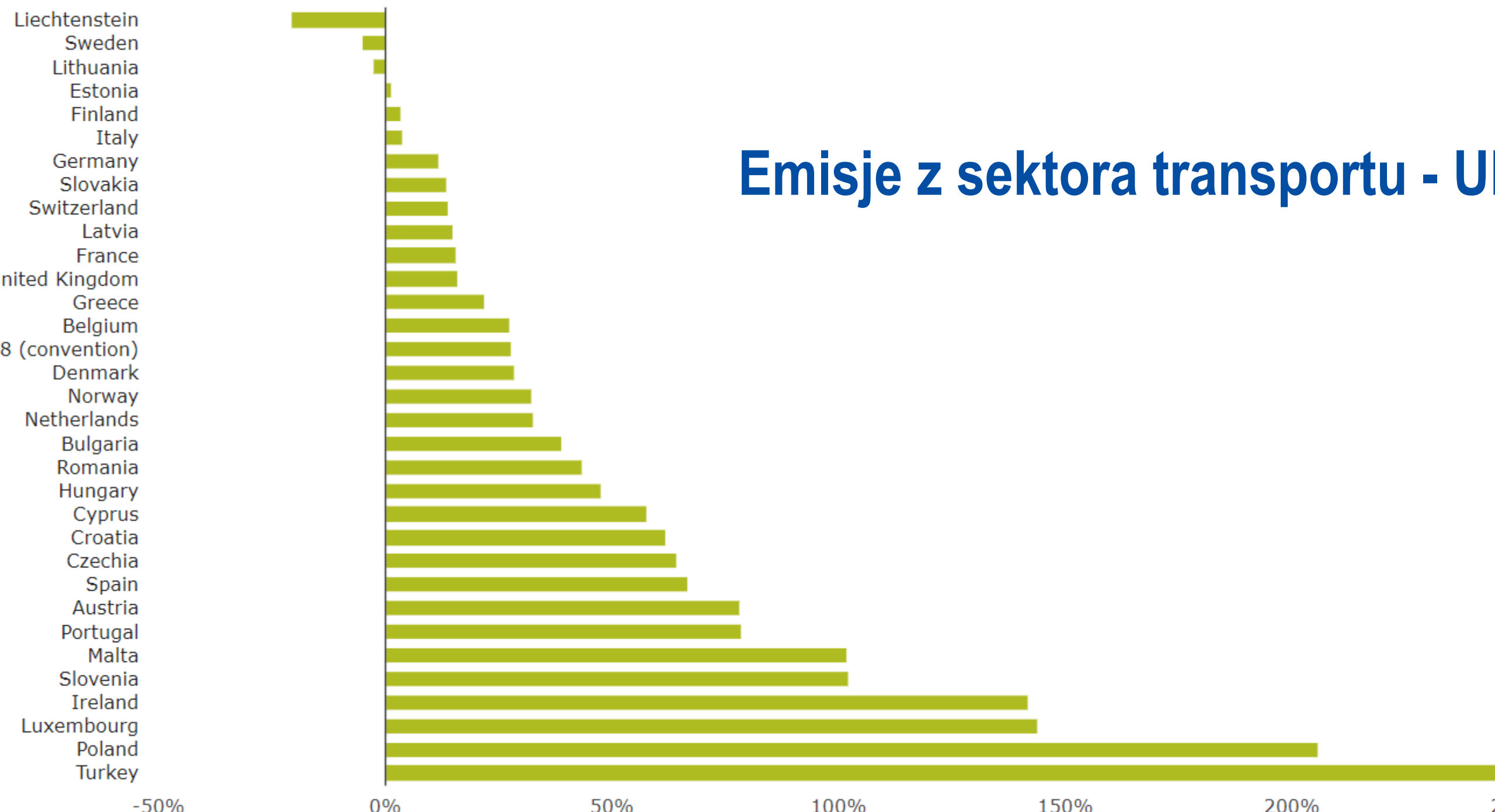
Ceny energii, bezpieczeństwo dostaw, niezależnienie się od surowców energetycznych z Rosji



# Kompleksowy i wzajemnie powiązany zbiór wniosków



Change 1990-2017



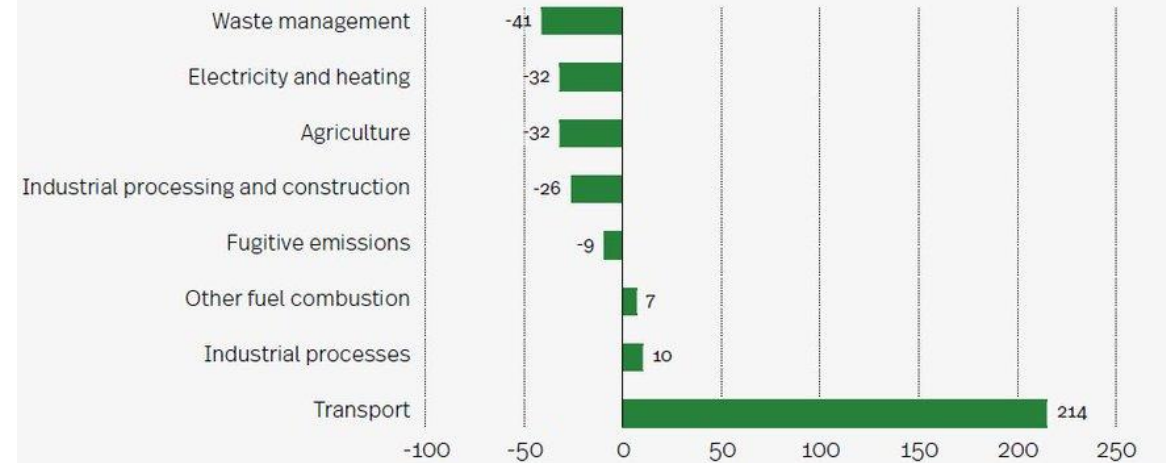
# Emisje z sektora transportu - Polska

CO2 emissions by sector, Poland 1990-2019



IEA. All rights reserved.

Chart 9. Changes in GHG emissions by sector in Poland in 1990-2018 (%)



Source: prepared by PEI based on EEA data.

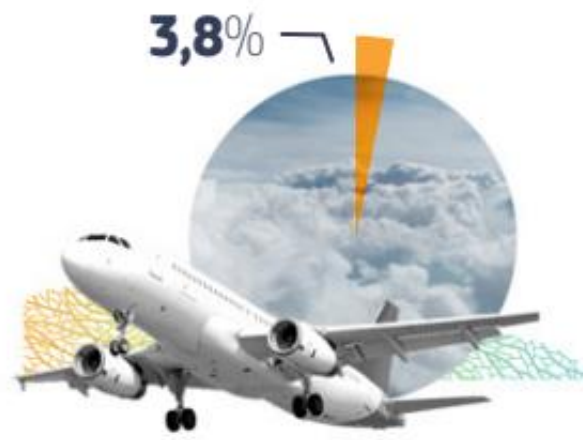


# MUSIMY OGRANICZYĆ EMISJE Z TRANSPORTU O 90 PROC. DO 2050 R.

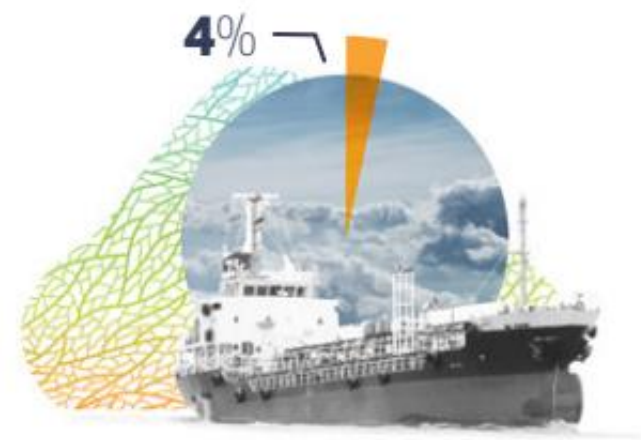
Udział w całkowitych emisjach gazów cieplarnianych w UE w podziale na rodzaj transportu



Transport drogowy



Lotnictwo



Transport morski

# System handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS)



## • Dotychczasowy ETS

- Redukcje emisji wyższe o 18 pp of (z -43% do -61% do 2030 r.)
- Większy Fundusz Modernizacyjny
- Koniec darmowych uprawnień dla lotnictwa
- Przegląd Market Stability Reserve
- Włączenie transportu morskiego

## • Nowy „mini-ETS”

- Opłaty za emisje z budynków i transportu drogowego od 2025 r.
- Ograniczenie emisji o 43% do 2030 r.
- Społeczny Fundusz Klimatyczny

# TRANSPORT I SYSTEM HANDLU UPRAWNIENIAMI DO EMISJI (ETS): OPŁATY ZA EMISJE

## Transport drogowy

- Rozszerzenie ETS na transport drogowy i paliwa budowlane od 2026 r.;
- Skoncentrowanie się na dostawcach paliw (a nie na gospodarstwach domowych i kierowcach samochodów);
- Dochody przeznaczone na wsparcie gospodarstw domowych w trudnej sytuacji i inwestycje w czystsza mobilność.

## Lotnictwo

- Bardziej rygorystyczny limit liczby uprawnień na loty wewnątrzunijne, obniżany od obecnych poziomów o 4,2 proc. rocznie;
- Całkowite wycofanie bezpłatnych uprawnień do 2026 r.;
- Loty pozaeuropejskie podlegają kompensacji w ramach międzynarodowego systemu CORSIA.

## Transport morski

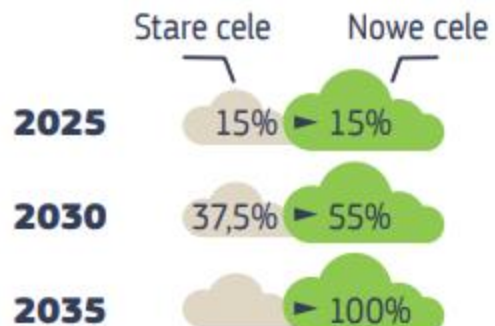
- Stopniowe rozszerzanie ETS na sektor morski, począwszy od 2023 r., z trzyletnim okresem wprowadzania;
- Skoncentrowanie się na dużych statkach (ponad 5 000 ton brutto) odpowiadających za 90 proc. emisji CO<sub>2</sub>;
- Ruch wewnątrzunijny i 50 proc. rejsów poza UE objęte systemem.

# CZYSZYSZY TRANSPORT DROGOWY

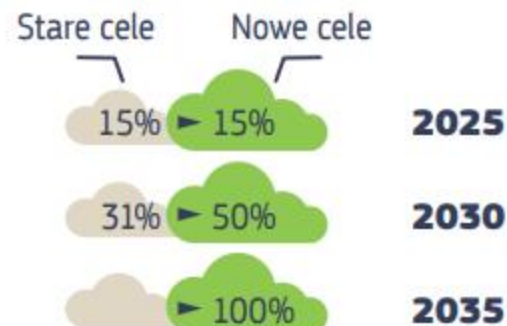
Bardziej ambitne normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dostawczych, aby zwiększyć liczbę pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na europejskich drogach.

Wiążące wymogi dotyczące wprowadzenia publicznych stacji ładowania i tankowania wodoru dla samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych.

## Redukcja emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów (%)



## Redukcja emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów dostawczych (%)





## Publiczne stacje ładowania i tankowania wodoru będą powszechnie dostępne, interoperacyjne i łatwe w obsłudze, w tym w ustalonych odstępach wzdłuż głównych europejskich korytarzy transportowych.

Krajowe cele uzależnione od floty pojazdów dla stacji ładowania samochodów osobowych i dostawczych mogą wynieść około\*:

**2025**

1 mln



**2030**

3,5 mln



**2040**

11,4 mln



**2050**

16,3 mln



\*Zgodnie z przeprowadzoną przez Komisję oceną skutków upowszechnienia się pojazdów w następstwie pakietu „Gotowi na 55” i zakładając średnią moc wyjściową wynoszącą ok. 15 kW na stację ładowania



### Ładowanie samochodów osobowych i dostawczych

- w sieci bazowej TEN-T: co najmniej 300 kW mocy wyjściowej co 60 km do 2025 r. i co najmniej 600 kW do 2030 r.;
- w sieci kompleksowej TEN-T: co najmniej 300 kW mocy wyjściowej co 60 km do 2030 r. i co najmniej 600 kW do 2035 r.



### Stacje tankowania wodoru

- będą udostępniane co 150 km do 2030 r. wzdłuż sieci bazowej TEN-T;
- w każdym węźle miejskim obsługującym zarówno pojazdy lekkie, jak i pojazdy ciężkie do 2030 r.

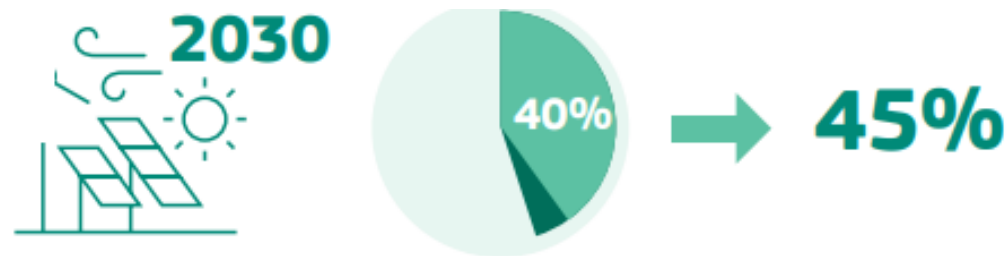


### Punkty ładowania pojazdów ciężkich

- w sieci bazowej TEN-T: co najmniej 1400 kW w punktach ładowania co 60 km do 2025 r. i co najmniej 3 500 kW do 2030 r.;
- w sieci kompleksowej TEN-T: co najmniej 1 400 kW mocy wyjściowej co 100 km do 2030 r. i co najmniej 3 500 kW do 2035 r.;
- w każdym węźle miejskim i każdym bezpiecznym i chronionym parkingu do 2030 r.



# Dyrektywa OZE



## CZYSTE PALIWA TRANSPORTOWE I WYKORZYSTANIE ZRÓNOWAŻONYCH PALIW

**Nowa dyrektywa w sprawie odnawialnych źródeł energii ma na celu większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w sektorze transportu**

- Nowe cele w zakresie emisji gazów cieplarnianych w transporcie i stosowania paliw innowacyjnych;
- Zaostrzone kryteria i certyfikacja w zakresie zrównoważonego charakteru i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

**Ukierunkowane ograniczenie intensywności emisji gazów cieplarnianych w transporcie**



**Docelowy udział odnawialnego wodoru i paliw syntetycznych**

2,6 proc. do 2030 r.

**Docelowy udział zaawansowanych biopaliw**

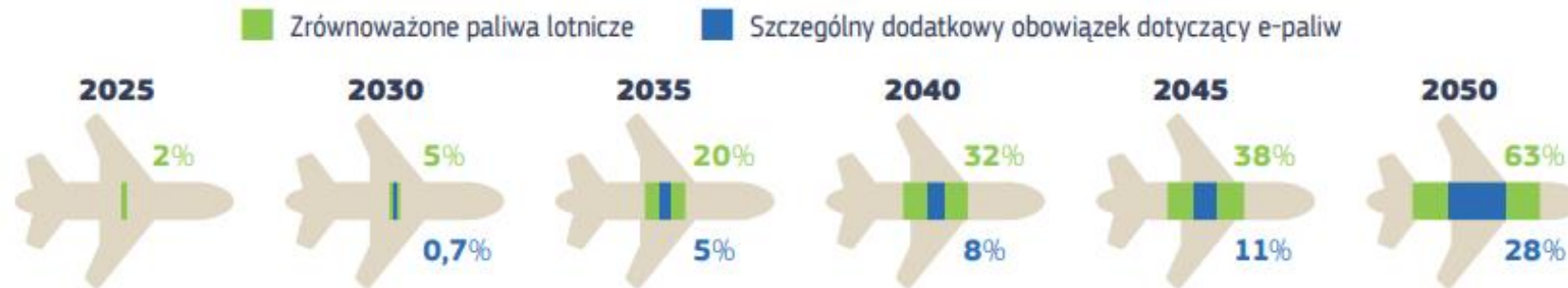
2,2 proc. do 2030 r.



## ReFuelEU: Przyspieszenie dekarbonizacji lotnictwa dzięki zrównoważonym paliwom lotniczym (SAF)

- Zobowiązanie dostawców paliw do dystrybucji **coraz większych ilości SAF we wszystkich portach lotniczych UE**;
- Zobowiązanie linii lotniczych do tankowania paliwa lotniczego mieszanego z SAF przed każdym lotem z lotniska w UE;
- Skoncentrowanie się na **najbardziej innowacyjnych i zrównoważonych paliwach**, np. zaawansowanych biopaliwach i paliwach syntetycznych (zwanym również e-paliwami);
- Zapewnienie **dostaw energii elektrycznej dla samolotów komercyjnych podczas postoju** na wszystkich bramkach do 2025 r., a dodatkowo na wszystkich stanowiskach zewnętrznych do 2030 r.

### Nowe cele w zakresie zrównoważonych paliw lotniczych (jako % koszyka paliw)



## FuelEU: Przyspieszenie dekarbonizacji sektora morskiego za pomocą paliw i technologii odnawialnych i niskoemisyjnych

- Wprowadzenie **normy paliwowej ograniczającej intensywność emisji gazów cieplarnianych** pochodzących ze zużycia energii na statkach;
- Obowiązek podłączenia większości zanieczyszczających statków do **lądowego źródła zasilania lub stosowania technologii bezemisyjnych** podczas cumowania;
- **Dostosowanie do zakresu ETS** (statki powyżej 5 000 ton brutto; ruch wewnątrzunijny i 50 proc. rejsów poza UE) oraz obowiązków w zakresie sprawozdawczości i weryfikacji.

### Cele w transporcie morskim dotyczące limitów intensywności emisji w odniesieniu do energii wykorzystywanej na statkach w porównaniu z 2020 r.



# Podatki i handel

- Zmiana **Dyrektywy o opodatkowaniu energii:**  
Podatki zachęcające do korzystania z czystej energii
- Nowy **mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub>:**  
Opłata pobierana na granicy od importowanych wysokoemisyjnych towarów





# Wspólny wysiłek redukcyjny (ESR)

- Wspólny wysiłek redukcyjny (ESR)
  - Zwiększenie celu redukcyjnego dla budynków, transportu, rolnictwa i odpadów o 11 pp (z -29% na -40% do 2030 r.)
  - Sektory budynków i transportu pozostają częścią wspólnego wysiłku redukcyjnego, mimo objęcia ich systemem opłat za emisje



# Użytkowanie gruntów i leśnictwo (LULUCF)

Nowe cele dla naszego naturalnego pochłaniacza dwutlenku węgla:

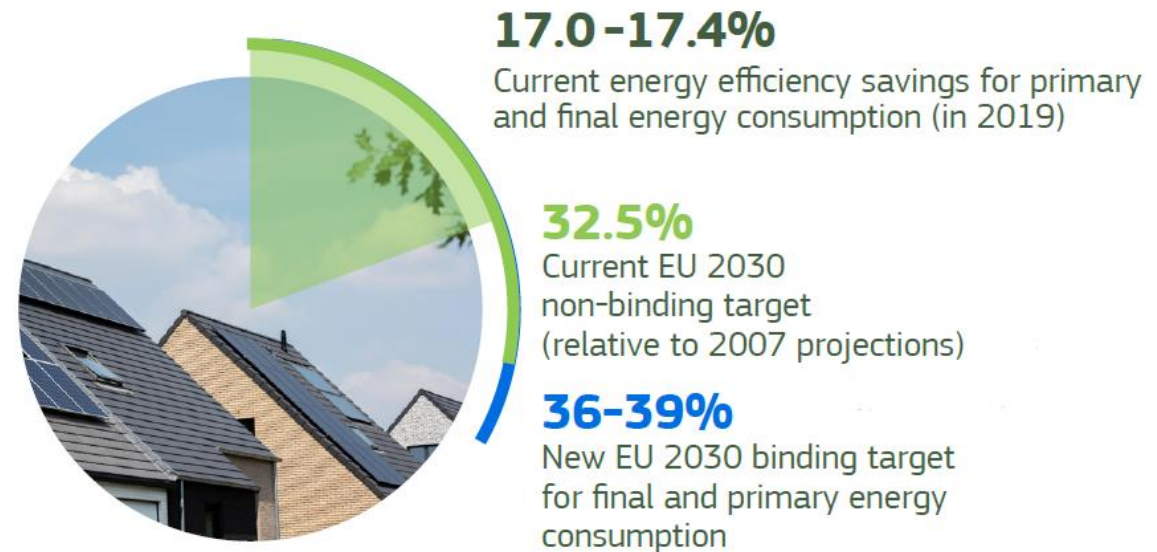


- Mocniejsze zachęty do rozwoju pochłaniania CO<sub>2</sub>
- Wiążące cele dot. zwiększenia pochłaniania w latach 2026 - 2030
- Uproszczenie reguł
- Neutralność sektorów użytkowania gruntów, leśnictwa i rolnictwa do 2035 r.



# Zmiana Dyrektywy o efektywności energetycznej

- Nowy cel EE: **36% / 39%**
- Indykatywne cele krajowe
- Obowiązek **renowacji 3% powierzchni rocznie**
- Wzmocnienie zasady **pierwszeństwa dla efektywności energetycznej**
- Ograniczenie **ubóstwa energetycznego i wzmocnienie praw konsumentów**



**Dziękuję**

[izabela.zygmunt@ec.europa.eu](mailto:izabela.zygmunt@ec.europa.eu)

[Delivering the European Green Deal | European Commission \(europa.eu\)](#)