

## **“FIT FOR 55” A WIELKI RESET**

„Fit for 55” na obecnym etapie prac legislacyjnych jest pakietem wniosków o charakterze ustawodawczym, nowelizującym oraz reformującym aktualnie obowiązujące cele i założenia Europejskiego Zielonego Ładu. W związku z tym powinno się go postrzegać jako swoiste podsumowanie i zharmonizowanie wysiłków dotychczas podejmowanych na płaszczyźnie europejskiej współpracy, zmierzających do zminimalizowania negatywnych skutków zmian klimatycznych. W poczet protoplastów obecnie negocjowanego projektu należy zaliczyć przede wszystkim Protokół z Kioto, który wszedł w życie w 2005 roku<sup>1</sup>, ustalenia XXI Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w Paryżu z 2015 roku<sup>2</sup> oraz ogłoszony w 2019 roku Europejski Zielony Ład<sup>3</sup>, a także Prawo o Klimacie z 2021 roku<sup>4</sup>.

Ogłoszony 14 lipca 2021 roku pakiet „Fit for 55” aktualnie nie ma mocy obowiązującej – do jej osiągnięcia wymagana jest akceptacja przez państwa członkowskie UE wyrażona poprzez głos Rady oraz Parlamentu Europejskiego. W najbardziej optymistycznym wariantcie rozpoczęcie obowiązywania szacuje się na 2024 rok, a to przy założeniu relatywnie krótkich, kilkunastomiesięcznych negocjacji. Sama nazwa projektu odnosi się do zasadniczego celu, którym jest zredukowanie emisji gazów cieplarnianych o 55% względem roku 1990 (cenzus przyjęty jeszcze w protokole z Kioto) do 2030 roku. W tym celu sformułowano szereg inicjatyw podporządkowanych osiągnięciu zamierzonego efektu (nazywanych wnioskami ustawodawczymi). Najważniejsze z nich to:

1. **Modyfikacja unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji** poprzez objęcie systemem ETS także emisji pochodzących z transportu morskiego (do tej pory niepodlegających pod wspomniany system), stopniowe rezygnowanie z przyznawania jakichkolwiek bezpłatnych uprawnień do emisji dla branży lotniczej i wprowadzenie w zamian mechanizmu kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> dla lotnictwa międzynarodowego. Kolejnym postulowanym projektem w ramach tej inicjatywy jest utworzenie odrębnego od ETS-u systemu handlu uprawnieniami do emisji dla budownictwa i transportu drogowego, czyli de facto objęcie sprawdzoną już przez UE metodą kontroli i opodatkowania emisji kolejnej gałęzi gospodarki.

---

<sup>1</sup> <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20052031684/O/D20051684.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/climate-change/paris-agreement/>

<sup>3</sup> Unia Europejska (2019). Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów COM (2019) 640 z dnia 11 grudnia 2019 r. Europejski Zielony Ład.

<sup>4</sup> Unia Europejska (2021). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie).

2. **Propozycja nowelizacji dyrektywy o odnawialnych źródłach energii<sup>5</sup>** poprzez podniesienie i tak wyśrubowanego już celu, jakim jest (do 2030 roku) 32% udział odnawialnych źródeł energii w całościowym koszyku energetycznym wspólnoty do 40%.
3. **Propozycja zmiany przepisów dot. emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i dostawczych<sup>6</sup>**, której celem jest do 2030 roku znaczne zredukowanie, a do 2035 roku (wyjątkowo zastrzeżono tu inny cenzus z uwagi na bardzo duży rygoryzm celu) całkowite wyłączenie z wprowadzania na rynek nowych pojazdów z napędem spalinowym.
4. **Projekt zmiany dyrektywy Rady o opodatkowaniu produktów energetycznych i energii elektrycznej<sup>7</sup>**. W praktyce niesie ona ze sobą zwiększenie opodatkowania energii z tzw. brudnych źródeł, czyli przede wszystkim z węgla, ropy naftowej i gazu ziemnego przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztu podatkowego energii pozyskiwanej ze źródeł odnawialnych.

Z pozostałych inicjatyw, na których omówienie nie wystarczy tu miejsca, należy wspomnieć o propozycjach:

- zwiększenia wkładu sektora użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa (LULUCF) w realizację ambitniejszych celów klimatycznych UE;
- zmiany obecnej dyrektywy o efektywności energetycznej;
- wprowadzenie mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub>;
- wprowadzenie zrównoważonych paliw lotniczych w celu ograniczenia emisji z ruchu lotniczego;
- stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim.

---

<sup>5</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniająca i w następstwie uchylająca dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE.

<sup>6</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011.

<sup>7</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410 z dnia 14 marca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu wzmocnienia efektywnych pod względem kosztów redukcji emisji oraz inwestycji niskoemisyjnych oraz decyzję (UE) 2015/1814.

Wyjaśnwszy status i najważniejsze założenia pakietu „Fit for 55”, należy zastanowić się, jakie znaczenie może on mieć w kontekście badań nad Wielkim Resetem. W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na proces stopniowej utraty niezależności energetycznej przez niektóre kraje europejskie. Obecnie wiele państw wspólnoty opiera w przeważającej mierze swoją rodzimą produkcję energetyczną na „brudnych” źródłach energii – Polska (ponad 70% produkcji krajowej opartej na paliwach kopalnych), Grecja (61%), Czechy (ok. 50%) czy Bułgaria (40%). Warto tu także zauważyć, że wiele zamożniejszych krajów europejskich wciąż korzysta w pewnym (czasem nawet znacznym stopniu) z nieodnawialnych źródeł energii. Za przykład należy tu podać Holandię, w której ponad 70% produkcji energii stanowi gaz ziemny, czy RFN, która w prawie 30% opiera rodzime pozyskiwanie energii na paliwach kopalnych<sup>8</sup>. Wyłączenie możliwości pozyskiwania energii z tych źródeł doprowadzi najpierw (do momentu zastąpienia jej produkcją produkcją OZE, co w praktyce, według rozmaitych szacunków, może potrwać znacznie dłużej niż do 2030 roku) do konieczności importowania jej z zagranicy.

Drugim potencjalnym skutkiem wprowadzenia wyśrubowanych norm zawartych w pakiecie jest doprowadzenie do wzrostu cen produktów poprzez podniesienie cen energii, która obecnie, obok tradycyjnych środków produkcji (ziemia, praca, kapitał), stanowi de facto czwarty środek produkcji i jest niezbędna do powstania każdego produktu lub usługi – od przycięcia brody u barbera do zbudowania centrum handlowego. W perspektywie doprowadzić to może do inflacji cenowej i gwałtownego załamania gospodarczego, którego przedsmak możemy obserwować obecnie, kiedy nieznaczne (w stosunku do tego, co może nastąpić w przypadku pełnej realizacji pakietu) podniesienie cen energii walnie przyczynia się do napędzania inflacji i wzrostu cen podstawowych produktów<sup>9</sup>. Szacuje się, że wskutek zwiększenia cen emisji z budynków mieszkalnych, wydatki na energię wśród najuboższych Polaków wzrosną o 108%<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup><https://serwisy.gazetaprawna.pl/energetyka/artykuly/8250407,wegiel-brunatny-niemcy-europoslanka-zalewska.html>

<sup>9</sup><https://gospodarka.dziennik.pl/news/artykuly/8210663,komisja-europejska-fit-for-55-ke-emisja-co2-prad-ceny-samochod-elektryczny-ue-unia-europejska.html>

<sup>10</sup><https://pie.net.pl/wlaczanie-transportu-drogowego-i-budynkow-mieszkalnych-do-eu-ets-to-dla-gospodarstw-domowych-ue27-koszt-1-112-mld-eur-w-latach-2025-2040/>



Projekt finansowany z budżetu państwa w ramach programu Ministra Edukacji i Nauki pod nazwą „Nauka dla społeczeństwa”,  
zatytułowany „Architektura i infrastruktura Wielkiego Resetu – studium transformacji ku cywilizacji informacyjnej”

---

Gwałtowny wzrost cen energii, a w następstwie postępująca inflacja uderza przede wszystkim w sektor małych i średnich przedsiębiorstw, które z racji braku dostatecznych zasobów i środków pozwalających zamortyzować negatywne zmiany rynkowe, są znacznie bardziej narażone na wzrost cen. W praktyce można domniemywać, że wprowadzenie w obecnym kształcie pakietu zmian legislacyjnych „Fit for 55” doprowadzi do zmniejszenia udziału w rynku tychże firm, w których miejsce z całą pewnością wejdą przedsiębiorstwa bardziej odporne na kryzys z racji dysponowania większym kapitałem obrotowym – transgraniczne korporacje międzynarodowe i spółki skarbu państwa, utrzymywane na rynku w sposób sztuczny, z pominięciem naturalnego systemu rentowności, np. przez mechanizm budżetowania brutto.

*D.J.*