

Niemcy przeciw zaostrzeniu limitów emisji CO₂ dla aut

Artur Ciechanowicz

27 czerwca pod naciskiem Niemiec przewodnicząca wówczas Radzie UE Irlandia zdecydowała o odłożeniu w czasie głosowania na temat limitów emisji CO₂ dla samochodów osobowych. Głosowanie przełożono po osobistej interwencji kanclerz Angeli Merkel u premiera Irlandii. Kanclerz Merkel uznała bowiem, że nowe przepisy mogą uderzyć w przemysł i ograniczyć zatrudnienie w RFN. Kompromisowa propozycja wypracowana przez kraje UE i Parlament Europejski, która miała być przegłosowana na Radzie Europejskiej, przewidywała, że limit średniej emisji CO₂ dla samochodów wyprodukowanych w latach 2015–2020 wyniesie 95 gramów zamiast 120 gramów na kilometr. Obecnie wskaźnik ten kształtuje się na poziomie 139 g dla Volkswagena, 140 g dla BMW i 153 g dla Mercedesa, podczas gdy dla Renault, Peugeot i Fiata wynosi 130 g. Większość krajów, w tym m.in. Francja i Włochy, odniosła się krytycznie do pozaproceduralnej interwencji Merkel. Państwa te liczyły bowiem na to, że dzięki nowym regulacjom mniejsze samochody ich producentów uzyskają przewagę konkurencyjną nad niemieckimi markami.

Komentarz

- Dzięki przełożeniu głosowania Niemcy chcą zyskać więcej czasu na zebranie koalicji blokującej porozumienie. Do tej pory stanowisko RFN poparły m.in. Słowacja i Czechy. Rząd Niemiec liczy także na przekonanie do swoich argumentów Chorwacji, będącej członkiem UE od 1 lipca. W przypadku braku wystarczającej liczby głosów możliwym scenariuszem jest nacisk na obecnie (od 1 lipca) sprawującą prezydencję Litwę, aby przełożyć głosowanie nad limitami emisji CO₂ dla samochodów osobowych na termin po wyborach parlamentarnych w Niemczech we wrześniu br.
- Niemcy zablokowały kompromisową propozycję wprowadzenia limitów emisji CO₂ również ze względu na zbytne ograniczenie w niej mechanizmu tzw. superkredytów. Za pośrednictwem tego mechanizmu koncerny motoryzacyjne w zamian za produkcję nieemisyjnych samochodów elektrycznych byłyby premiowane większymi limitami na produkcję samochodów o wysokim spalaniu. Niemiecka branża samochodowa, dostrzegając w szczodrym systemie tzw. superkredytów własne korzyści, argumentuje również, że są one wsparciem dla innowacyjnych projektów.
- Niemieckie stanowisko pokazuje, że RFN jest zainteresowana wybiórczym wdrażaniem polityki klimatycznej na forum UE – w obszarach, które nie będą zagrażać kluczowym branżom z punktu widzenia gospodarki RFN. Niemcy obecnie ignorują fakt, że

samochody osobowe odpowiadają za 12% emisji CO₂ w UE i udział ten rośnie. Dostrzegają, że zaostrzenie polityki klimatycznej może prowadzić do dezindustrializacji RFN, co uderzyłoby w gospodarkę kraju. Podobną sprzeczność jak na forum unijnym widać też w polityce wewnętrznej Niemiec, które udzielają znacznych subwencji dla odnawialnych źródeł energii, ale jednocześnie chronią przemysł energochłonny przed dopłatami do tych subsydiów. W najbliższej przyszłości można się spodziewać ze strony Niemiec działań bezpośrednio skierowanych na wspieranie odnawialnych źródeł energii i kreujących popyt na nie na rynku UE oraz unikanie kolejnych obciążeń dla niemieckiego przemysłu.