

Niemiecki problem z ochroną klimatu

Rafał Bajczuk

Niemieckie emisje gazów cieplarnianych trzeci rok z rzędu rosły i w 2016 roku osiągnęły poziom 909 mln ton – wynika z najnowszych danych Federalnego Urzędu ds. Środowiska (Umweltbundesamt). Przekreśla to szanse na osiągnięcie deklarowanego celu 40% redukcji emisji do 2020 roku i jednocześnie zagraża osiągnięciu wymaganych przez UE celów redukcji emisji w sektorach non-ETS, tj. nieobjętych regulacjami handlu certyfikatami ETS. Federalne Ministerstwo Środowiska stwierdziło, że w obecnej sytuacji Niemcy nie osiągną zalecanych przez prawo UE celów redukcji dla sektorów transportu, budownictwa i rolnictwa do 2020 roku. Oznaczałoby to nałożenie przez Komisję Europejską kar na RFN. Kwestia redukcji emisji gazów cieplarnianych jest w Niemczech ważnym tematem politycznym i będzie jednym z obszarów negocjacji w rozmowach koalicyjnych między CDU/CSU i SPD.

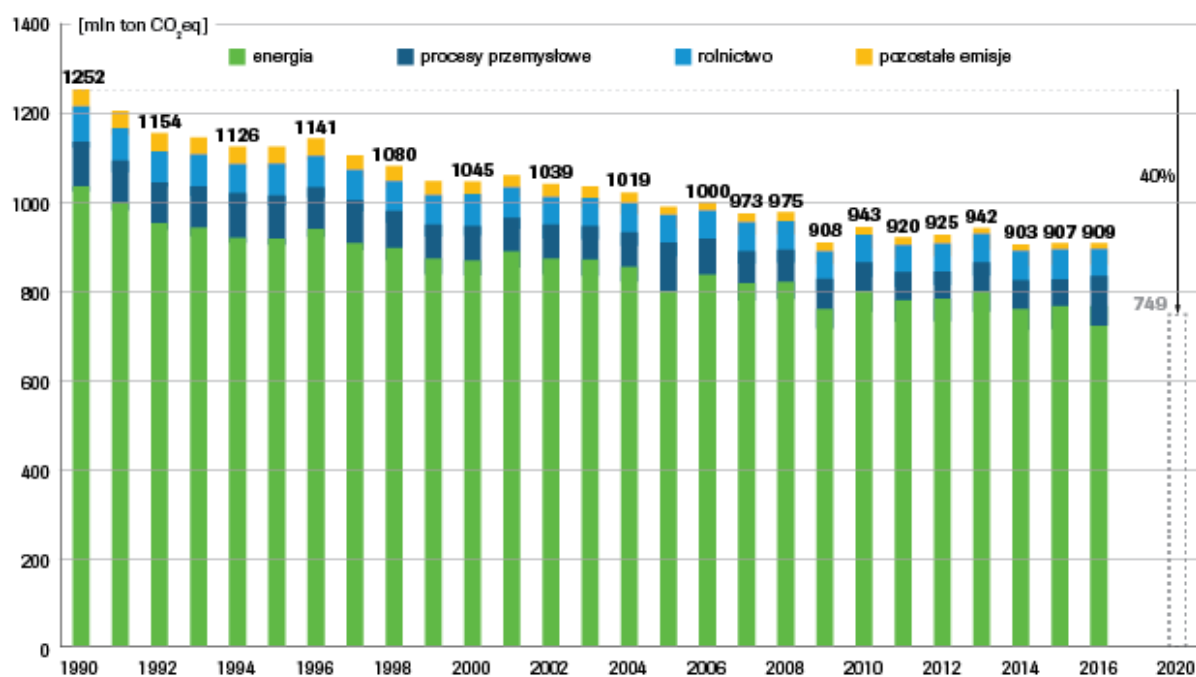
Komentarz

- Pomimo realizacji strategii transformacji energetycznej i deklarowanego poparcia dla realizacji ambitnej polityki klimatycznej niemieckie emisje rosną w obszarach transportu drogowego oraz ogrzewania budynków. W 2016 roku emisje gazów cieplarnianych wyniosły 909,4 mln ton równoważnika CO₂, o 2,6 mln ton więcej niż w roku 2015. Ze względu na wielkość emisji i brak możliwości ich szybkiej redukcji sektor transportu jest obecnie największym problemem dla niemieckiej polityki klimatycznej. W obszarze transportu (166,8 mln ton emisji) rośnie popyt na transport dóbr, a konsumenci wybierają coraz większe samochody osobowe. Z kolei w budownictwie (91,5 mln ton) wciąż nie ma szeroko zakrojonego planu termomodernizacji. Dzięki inwestycjom w odnawialne źródła energii od 2013 roku stopniowo spada emisja z sektora energii, który nadal odpowiada za największą część niemieckich emisji (36,5% i 332,2 mln ton).
- Zahamowanie spadku emisji CO₂ jest widoczne w Niemczech już od dekady. W latach 1990–2009 emisje CO₂ stopniowo zmniejszały się z 1252 mln ton równoważnika CO₂ do 908 mln ton, co w sumie dało redukcję o 27% – w dużej mierze spowodowaną likwidacją lub modernizacją przemysłu byłej NRD. Opierając się na tak optymistycznych danych niemiecki rząd w 2008 roku zadeklarował, że do 2020 roku niemieckie emisje zostaną zredukowane o 40% względem 1990 roku do 749 mln ton równoważnika CO₂. Z kolei w 2010 roku przyjęto strategię energetyczną, w której zadeklarowano, że dzięki dekarbonizacji i rozwojowi OZE oraz elektrycznej mobilności Niemcy zredukują emisje o 80–95% do 2050 roku. W tamtym okresie Niemcy zaangażowały się w promocję odnawialnych źródeł energii oraz polityki klimatycznej.

- Niemieccy politycy są świadomi, że cel redukcji emisji o 40% do 2020 roku jest praktycznie niemożliwy do osiągnięcia, aczkolwiek potencjalni koalicjanci z CDU/CSU i SPD deklarują, że redukcja emisji w kolejnej kadencji rządu znacząco przyspieszy. Najważniejszym instrumentem ma być przyjęcie do końca 2018 roku planu wyłączania elektrowni węglowych oraz transformacja sektora budownictwa i transportu. Partie deklarują również, że chcą zagwarantować osiągnięcie celu redukcji emisji o 55% do 2030 roku poprzez przyjęcie stosownej ustawy, która będzie dla emitentów wiążąca prawnie i może zawierać sankcje za niewypełnianie norm. Takie rozwiązanie byłoby w Niemczech nowością, gdyż dotychczas cele redukcji emisji były zawarte w niewiążących deklaracjach i strategiach.
- Najważniejszymi obszarami, w których kolejny niemiecki rząd będzie musiał doprowadzić do redukcji emisji, są energetyka węglowa oraz sektor samochodowy. Przyszli prawdopodobni koalicjanci zapowiedzieli, że wdrożą stosowny plan tzw. wyjścia z węgla. W zamyśle ma to być analogiczny plan do tzw. wyjścia z atomu, w którym uzgodnione zostaną konkretne daty zamykania poszczególnych elektrowni i przyjęta zostanie stosowna ustawa. Kością niezgody jest zarówno tempo wyłączania elektrowni, jak i ewentualne odszkodowania oraz program restrukturyzacji zagłębi górniczych w Łużycach i Nadrenii. Obszar transportu jest jeszcze trudniejszy z uwagi na silny wpływ przemysłu samochodowego na niemiecką politykę i gospodarkę. Niemiecki plan ochrony klimatu zakłada, że do 2030 roku emisje w sektorze transportu spadną o 40%, dzięki rozwojowi elektromobilności, zwiększeniu przewozów transportem szynowym i efektywności energetycznej samochodów z silnikami spalinowymi. Na razie jednak niskoemisyjne napędy nie cieszą się popularnością na rynku, a niemieccy politycy bronią *status quo* w tym segmencie.
- Niekorzystne dane dotyczące redukcji emisji są problemem zarówno dla niemieckiej polityki zagranicznej, jak i wewnętrznej. W polityce międzynarodowej i na forum UE Berlin od lat gra rolę lidera polityki klimatycznej – państwa, które wyznacza tempo i standardy. Przez brak redukcji emisji Berlin może stracić reputację kraju, który realnie walczy ze zmianami klimatu, a co za tym idzie może utracić wpływ na kształtowanie polityki klimatycznej na rzecz innych państw, które są bardziej aktywne i politykę ochrony środowiska realizują z sukcesem u siebie. Na arenie wewnętrznej Berlin będzie musiał jeszcze silniej równoważyć interesy poszczególnych lobby z oczekiwaniami społeczeństwa, które popiera ambitną politykę klimatyczną.

Aneks

Emisje gazów cieplarnianych w Niemczech w latach 1990–2016 w mln ton równoważnika dwutlenku węgla (CO₂eq)



Źródło: <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimagasemissionen-stiegen-im-jahr-2016-erneut-an>