

Niemcy: zamrożenie ceny CO₂ w „krajowym ETS2” na 2027 rok

Michał Kędzierski

15 października Bundestag przyjął nowelizację ustawy o handlu uprawnieniami do emisji związanymi ze spalaniem paliw (*Brennstoffemissionshandelsgesetz*, BEHG), która utrzymuje w 2027 r. aktualnie obowiązujący przedział cen CO₂ (55–65 euro za tonę CO₂) w krajowym mechanizmie odpłatności za wydzielanie dwutlenku węgla w sektorach nieobjętych systemem EU ETS, czyli zwłaszcza w transporcie oraz użytkowaniu budynków. Rząd zdecydował się na tę zmianę z powodu odroczenia przez UE wejścia w życie ETS2 z 2027 na 2028 r. oraz chęci zapobieżenia dotkliwej podwyżce cen. Opłata podnosi obecnie ceny paliw transportowych i grzewczych o 8–11%.

Krajowy system handlu uprawnieniami do emisji (*Nationales Emissionshandelssystem*, nEHS) przyjęto w RFN w 2019 r., a zaczął działać dwa lata później. Cena emisji tony CO₂ w nEHS w pierwszych latach funkcjonowania była ustalana ustawowo i wynosiła początkowo 25 euro. W kolejnych stopniowo ją podnoszono – aż do 55 euro w 2025 r. Dopiero od br. cenę emisji kształtuje rynek, jednak w ograniczonym przez ustawodawcę przedziale od 55 do 65 euro. W praktyce uprawnienia, ze względu na ich niedobór względem popytu, wyceniane są na aukcjach po 65 euro. Przekłada się to obecnie na wzrost ceny benzyny o 15,6 centa za litr (+8% względem aktualnej ceny bez opłaty), oleju napędowego o 17,4 centa za litr (+8%), oleju opałowego o 17,4 centa za litr (+11%), a gazu ziemnego o 1,2 centa/kWh (+10%). W pierwotnym zamyśle nEHS miał w 2027 r. zostać zastąpiony przez unijny system ETS2. Na wypadek odroczenia jego uruchomienia dotychczasowa ustawa przewidywała powiązanie cen emisji w krajowym mechanizmie z tymi obowiązującymi w EU ETS.

Berlin pozostaje zwolennikiem wdrożenia ETS2, a w niemieckich kręgach politycznych i eksperckich nie ma świadomości, że negatywne następstwa funkcjonowania tego mechanizmu mogą stać się poważnym problemem polityczno-społecznym także w samych Niemczech.

Komentarz

- **Bezpośrednią przyczyną nowelizacji jest decyzja UE o przesunięciu daty wejścia ETS2 w życie z 2027 na 2028 r., co nie było po myśli Berlina.** Niemiecki nEHS był od początku projektowany tak, żeby w 2027 r. płynnie przejść w unijny odpowiednik, a RFN była i wciąż jest jednym z głównych orędowników tego rozwiązania w UE. Z perspektywy tamtejszych elit polityczno-biznesowych uruchomienie ETS2 jako jednolitego systemu dla wszystkich państw członkowskich UE oznacza przede wszystkim wyrównanie

obciążeń (w wielu krajach wspólnoty opłaty za emisję CO₂ są niższe niż w RFN lub nie ma ich wcale) oraz zwiększenie bodźców cenowych do stawiania na zielone technologie. Odroczenie ETS2 wymusiło zmianę regulacji dotyczących nEHS na 2027 r. – dotychczas obowiązujące przepisy w momencie ich przyjęcia na początku 2025 r. nie stanowiły przedmiotu pogłębionej debaty. W Berlinie dominowało wtedy przekonanie, że ETS2 zostanie uruchomiony w zakładanym terminie.

- **Decyzja o zamrożeniu ceny w nEHS zapobiega jej prognozowanemu dotkliwemu wzrostowi w przyszłym roku – z obecnie de facto 65 euro do ok. 85 euro za tonę CO₂.** Oznaczałoby to dodatkowy wzrost cen benzyny, oleju napędowego, oleju opałowego czy gazu ziemnego w okresie i tak już rekordowych cen spowodowanych kryzysem na rynku paliw po wybuchu wojny w Iranie na początku br. Decyzja koalicji CDU/CSU–SPD o zamrożeniu ceny w nEHS na 2027 r. zapadła wprawdzie już jesienią ub.r., lecz w realiach aktualnego kryzysu zapobieżenie dodatkowym podwyżkom stało się polityczną koniecznością. Z niemieckiej perspektywy skokowy wzrost krajowej opłaty za emisję CO₂ w roku poprzedzającym planowane uruchomienie ETS2 byłby tym bardziej bezzasadny, że spodziewana początkowa cena emisji w unijnym systemie wskutek ostatnich reform (m.in. rezerwy stabilności rynkowej, MSR) najprawdopodobniej ukształtuje się poniżej ceny odnotowywanej obecnie w RFN. Dla niemieckich odbiorców – przynajmniej na początku – uruchomienie ETS2 przyniesie więc obniżkę, a nie podwyżkę cen paliw.
- **Mechanizm odpłatności za emisję CO₂ w sektorach transportu i użytkowania budynków zyskał wśród niemieckich elit polityczno-biznesowych i eksperckich status niepodważalnego elementu *Energiewende*.** Z jednej strony poprawia konkurencyjność zielonych technologii względem tych opartych na paliwach kopalnych, a z drugiej – gwarantuje znaczne wpływy (16 mld euro w 2025 r.) do budżetu Funduszu Klimatu i Transformacji, z którego finansowane są różne programy dopłat wpisujące się w proces dekarbonizacji. Nawet w obliczu rekordowych cen paliw w tym roku oraz społecznej presji na polityczne działania osłonowe ani partie rządzące CDU, CSU i SPD, ani główne zrzeszenia biznesowe nie postulowały zawieszenia bądź nawet złagodzenia nEHS. Wśród chadeków pojawiły się wprawdzie pojedyncze głosy za obniżeniem ceny CO₂ w niemieckim systemie, lecz nie wpłynęły one na stanowisko partii. Ugrupowaniem konsekwentnie domagającym się zniesienia nEHS jest AfD, która w całości odrzuca politykę klimatyczną i transformację energetyczną.
- **W niemieckiej debacie ryzyka społeczne związane z długofalowymi konsekwencjami działania ETS2 pozostają zaskakująco rzadko poruszonym zagadnieniem.** Wśród wielu przedstawicieli niemieckich elit rządzących, branżowych czy eksperckich brakuje świadomości, że negatywne następstwa funkcjonowania tego mechanizmu mogą stać się poważnym problemem polityczno-społecznym nie tylko w krajach Europy Środkowo-Wschodniej, lecz także w samych Niemczech.