

Fit for 55

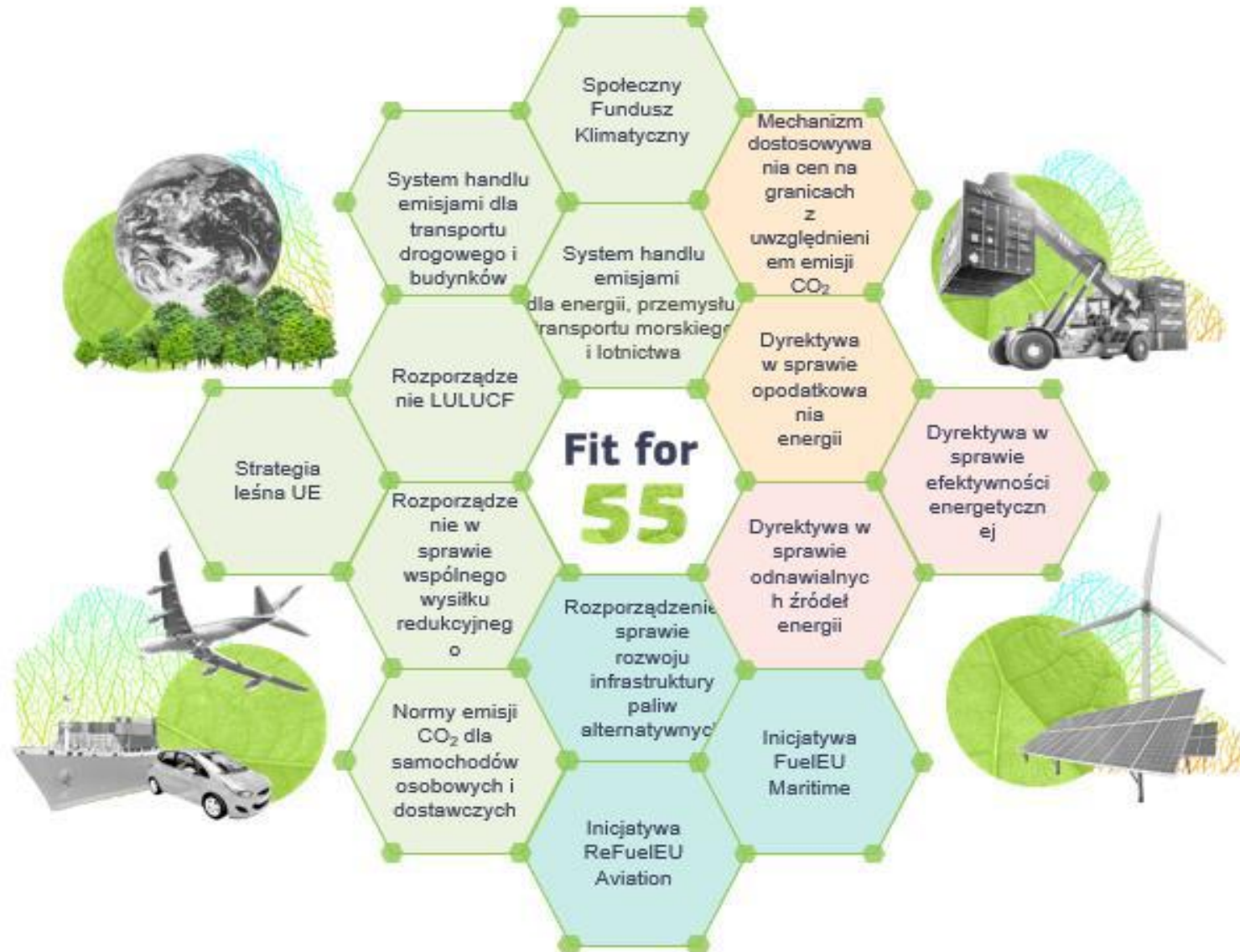
„Szanse i Zagrożenia dla transportu morskiego”

„Czy Unia Europejska i Międzynarodowa Organizacja Morska IMO mówią jednym głosem?”

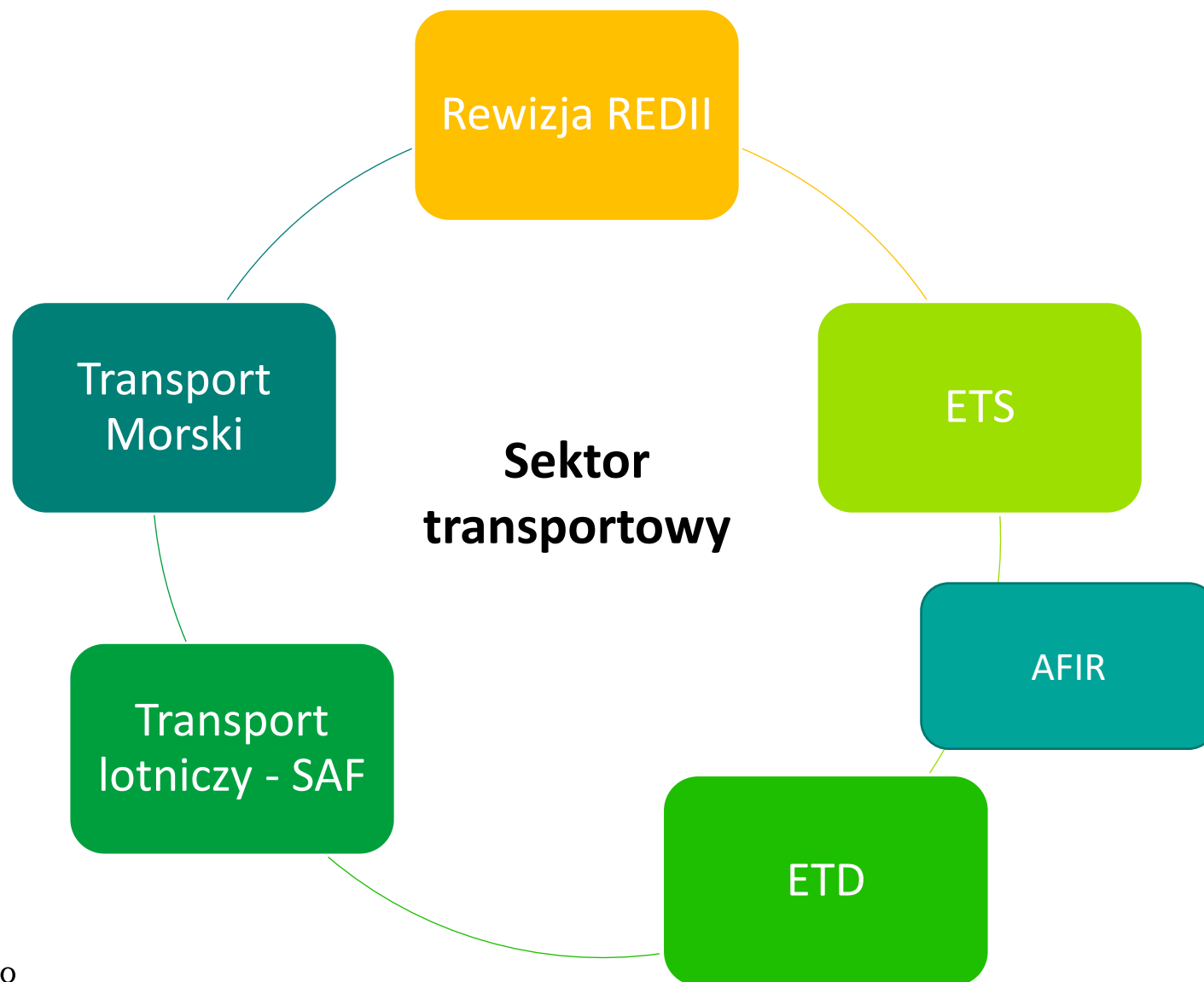
Marcin Białek

Dyrektor Departamentu Spraw Międzynarodowych, Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Zestaw propozycji legislacyjnych w Pakiecie Fit for 55



Regulacje Pakietu *Fit for 55* dotyczące sektora transportowego



Sektor paliwowo-transportowy w FF55



- przeformułowanie celów dla sektora transportu;
- zmniejszenia intensywności emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 13 % do 2030 r. = 26-28% udziału OZE w transporcie;
- uwzględnieniu zużycia paliw w transporcie morskim i lotniczym;
- całkowite odejście od tzw. multiplikatorów i wprowadzenie systemu kredytowego;
- ustanowieniem celów cząstkowych określających minimalny udział zaawansowanych biopaliw i biogazu (na poziomie co najmniej 0,2 % w 2022 r., 0,5 % w 2025 r. i 2,2 % w 2030 r.) oraz paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego (RFNBO) w wysokości 2,6% w 2030 r.



- utworzenie nowego ETS dla sektora transportu



- zmiana struktury opodatkowania wyrobów energetycznych i energii elektrycznej - oparta na wartości energetycznej wyrobu oraz, w przypadku paliw pochodzenia naftowego, osobnego obliczania stawki podatku dla samego paliwa, dodatków pochodzących ze źródeł odnawialnych oraz innych dodatków i uszlachetniaczy;
- zwiększenie niektórych minimalnych stawek podatkowych w porównaniu do obecnej ETD, w szczególności dla paliw kopalnych (dotyczy to np. gazu płynnego LPG w transporcie, węgla, gazu ziemnego i gazu płynnego LPG do ogrzewania)
- rozróżnienia w opodatkowaniu paliw: części kopalnej oraz części odnawialnej



- obowiązek zapewnienia udziału minimalnego zrównoważonych paliw dla dostawców paliwa lotniczego
- Obowiązek tankowania SAF do 2050 roku dla przewoźników lotniczych wykonujących komercyjne połączenia lotnicze rozpoczynające się w portach lotniczych zlokalizowanych na terytorium UE.



- ograniczenie intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku wpływającym do portów należących do jurysdykcji państwa członkowskiego, przebywającym w nich lub opuszczającym takie porty oraz
- obowiązek korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu lub korzystania z technologii bezemisyjnej w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego celem zwiększenia konsekwentnego stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych

Stanowisko Polski wobec AFIR

- **Urealnienie celów AFIR - zwiększenie dystansu [km] pomiędzy stacjami ładowania oraz stacjami tankowania wodoru oraz odsunięcie w czasie terminów realizacji celów zarówno dla LDV jak i HDV**
- **Obowiązki nakładane na porty lotnicze dodatkowo obciążają branżę – trudny okres z powodu COVID**
- **Kierunkowe poparcie dla obowiązków w zakresie transportu morskiego**
- **Dłuższy termin *vacatio legis***

Transport morski w ETS

- **Rozszerzenie EU ETS na transport morski;**
- **Rejsy wewnątrzunijne, połowa emisji z rejsów pozaunijnych oraz emisje powstające podczas cumowania w porcie UE;**
- **Te same przepisy, które mają zastosowanie do innych sektorów objętych EU ETS będą mieć zastosowanie do transportu morskiego w odniesieniu do sprzedaży na aukcji, przekazywania, umarzania i anulowania uprawnień, kar i rejestrów**
- **Obowiązek umorzenia uprawnień w sektorze transportu morskiego będzie wprowadzany stopniowo w latach 2023–2025,**
- **Od 2026 r. przedsiębiorstwa żeglugowe będą musiały umorzyć 100% swoich zweryfikowanych emisji.**

Dziękuję za uwagę !