

„Gdańska Inicjatywa Klimatyczna 2025”

Niniejsze opracowanie przygotowane przez **Związek Pracodawców FORUM OKRĘTOWE** zawiera propozycję zmian do pakietu klimatycznego Fit for 55 w zakresie systemu EU ETS w transporcie morskim.

- Inspiracją do powstania niniejszej propozycji są założenia pakietu „Clean Industrial Deal” zmierzające do łączenia celów klimatycznych ze wzmocnieniem konkurencyjności gospodarki UE, w tym Polski,
- Niniejsza propozycja zakłada, że Unia Europejska chce zwiększyć swoją autonomię strategiczną poprzez stworzenie warunków do powrotu produkcji przemysłowej do Europy, w tym Polski, i w tym kierunku idą niżej zaproponowane niżej rozwiązania,
- Środkiem do reindustrializacji UE i Polski jest modyfikacja systemu EU ETS na bardziej efektywny, który miał karać armatorów za emisję CO₂, będzie stymulował bezpośrednie inwestycje w dekarbonizację floty przeprowadzoną w europejskich stocznicach, używając wyprodukowanego w Europie wyposażenia okrętowego, za pomocą środków finansowych pochodzących z EU ETS
- Środki z tytułu opłat EU ETS będą bezpośrednio przekierowane na dekarbonizację floty, mając ginąć w budżetach poszczególnych krajów członkowskich UE
- Europejski przemysł zacznie być w większym stopniu beneficjentem regulacji klimatycznych wdrożonych w pakiecie klimatycznym Fit for 55

Uwaga: niniejsza propozycja dotyczy transportu morskiego, ale zaproponowane poniżej rozwiązanie może mieć zastosowanie do innych dziedzin gospodarki.

=====

1. Wstęp

Regulacje zawarte w pakiecie klimatycznym FF55 rozszerzyły zakres systemu handlu uprawnieniami do emisji EU ETS o transport morski w odniesieniu do całości emisji z rejsów pomiędzy portami UE, połowy emisji z rejsów spoza UE, oraz emisji ze statków zacumowanych w portach UE. Obowiązek opłaty emisyjnej w sektorze transportu morskiego będzie stopniowo wprowadzany w latach 2024–2026, a począwszy od roku 2027 sektor ten będzie w pełni nim objęty.

Według szacunków ekspertów, opłaty z tytułu EU ETS będą kosztowały armatorów ponad 10 mld EUR rocznie. Pieniądze te tylko w nieznacznym stopniu przyczynią się do dekarbonizacji żeglugi. Będą one kierowane do budżetów państw członkowskich UE, oraz – w nieznaczącej części – do funduszy UE, w tym Funduszu Innowacji, z którego część środków przeznaczona jest na projekty dekarbonizacji sektora morskiego.

Unijny system handlu uprawnieniami do emisji EU ETS miał być według pomysłodawców kluczowym narzędziem ograniczania emisji CO₂. Stanowi on dodatkowy koszt nałożony na

armatorów mający na celu skłonienie ich do redukcji emisji CO₂ posiadanych przez nich statków po to, by nie ponosić tychże kosztów.

Jednakże w chwili obecnej jeszcze nie ma i w najbliższych latach nie będzie ekonomicznych i powszechnie komercyjnie dostępnych napędów bez-emisyjnych lub radykalnie ograniczających emisję statków, który mógłby zostać od razu zastosowany na jednostkach pływających. Na ten moment dostępne są na rynku technologie, ograniczające emisję CO₂ w pewnym tylko zakresie, lub mające zastosowania do marginalnej ilości statków. Dlatego w najbliższym czasie będzie kontynuowana konieczność uiszczania opłat z tytułu emisji CO₂, a środki finansowe generowane z tego źródła będą znikły w budżetach poszczególnych państw członkowskich UE.

Niniejsza propozycja ma na celu zaangażowanie w całym zakresie kwot należnych z tytułu opłat EU ETS w transporcie morskim, w dekarbonizację floty przeprowadzoną w europejskich stocznich przy wykorzystaniu wyprodukowanego w Europie wyposażenia okrętowego.

2. Propozycja zmian do systemu opłat z tytułu EU ETS w transporcie morskim

W celu przekierowania kwot należnych z tytułu opłat EU ETS w transporcie morskim w bezpośrednie inwestycje mające na celu dekarbonizację floty, należy stworzyć armatorom możliwość odpisywania kosztów związanych z inwestycjami w ograniczenie emisji CO₂ należących do nich lub budowanych dla nich statków, od kwot należnych z tytułu EU ETS, pod warunkiem że:

- inwestycje te przeprowadzone będą w stocznich krajów członkowskich UE,
- wyposażenie okrętowe i związane z nim systemy okrętowe wykorzystane do redukcji emisji CO₂ wyprodukowane będą w krajach członkowskich UE.

Odpisy dotyczyłyby kosztów zakupu i montażu wyposażenia i systemów redukujących emisję CO₂ oraz innych rozwiązań technicznych zmierzających w tym kierunku.

Przykład 1

Armator, który wybuduje jednostkę z rozwiązaniami technicznymi ograniczającymi emisję CO₂ i poniesie z tego tytułu określone koszty, będzie mógł zredukować kwoty należne z tytułu nabycia praw do emisji EU ETS, o koszty wyposażenia okrętowego i systemów wykorzystanych do ograniczenia emisji CO₂, oraz ich instalacji. Warunek – statek ten zostanie wybudowany w stoczni kraju należącego do UE i wykorzysta do tego celu elementy wyposażenia i systemów wyprodukowanych w krajach członkowskich UE.

Przykład 2

Armator, który zainwestuje w modyfikację istniejącej jednostki w celu redukcji emisji CO₂ i poniesie z tego tytułu określone koszty, będzie mógł zredukować kwoty należne z tytułu nabycia praw do emisji EU ETS, o koszty tejże modyfikacji. Warunek – statek ten będzie zmodyfikowany w stoczni kraju należącego do UE i wykorzysta do tego celu wyposażenie i systemy wyprodukowane w krajach członkowskich UE.

Tym sposobem środki finansowe z tytułu opłat EU ETS, zamiast trafiać nie wiadomo gdzie, zaangażowane zostaną bezpośrednio w dekarbonizację floty wykonaną w stocznich UE, wykorzystując do tego wyposażenie i systemy okrętowe wyprodukowane w UE.

Tym samym produkcja wraca do Europy, w tym do Polski, a kraje Dalekiego Wschodu przestają być jedynymi poważnymi beneficjentami polityki dekarbonizacji.

3. Beneficjenci i ogólne korzyści zaproponowanych zmian.

- a) Armatorzy – ich pieniądze z tytułu opłat ETS miast trafiać nie wiadomo gdzie, kierowane będą bezpośrednio na dekarbonizację ich własnej floty
- b) Stocznie krajów należących do UE, włącznie z Polską – stworzona zostanie dla nich długoterminowa perspektywa zamówień sprzyjająca stabilnemu rozwojowi
- c) Producenci wyposażenia okrętowego krajów należących do UE, włącznie z Polską – zatrzymany zostanie proces przenoszenia produkcji na Daleki Wschód, wzrośnie europejski, w tym polski „local content” w łańcuchach dostaw dla przemysłu okrętowego
- d) Cele klimatyczne – bezpośrednie skierowanie pieniędzy z tytułu opłat emisyjnych UE ETS zintensyfikuje proces dekarbonizacji żeglugi
- e) Autonomia strategiczna Unii Europejskiej – powrót produkcji do Europy sprzyja jej wzmocnieniu
- f) Unijny system handlu uprawnieniami do emisji ETS, będący kluczowym narzędziem ograniczania emisji CO₂ będzie wykorzystany w bardziej efektywny i praktyczny sposób
- g) Wysokokwalifikowane miejsca pracy zostają zatrzymane w Europie i w Polsce
- h) Europejskie i Polskie ośrodki naukowo-badawcze zaangażowane w tworzenie technologii bez emisyjnych dostaną silny impuls rozwojowy
- i) Zachowany zostanie i wzmocniony europejski „know-how” będący fundamentem przewag konkurencyjnych

Związek Pracodawców FORUM OKRĘTOWE

Kontakt: Irek Karaśkiewicz, Dyrektor
E-mail: i.karaskiewicz@forumokretowe.org.pl
Telefon: +48 502 160 427

ul. Uphagena 23
80-237 Gdańsk
www.forumokretowe.org.pl