

# BSP

BUSINESS & SCIENCE  
POLAND



**Stanowisko Business & Science Poland**

**Konkurencyjna transformacja  
europejskiej gospodarki –  
zrównoważone regulacje,  
wsparcie kluczowych sektorów,  
ochrona unijnego rynku**

MARZEC 2025

[www.zpbsp.com](http://www.zpbsp.com)

# Business & Science Poland Position Paper

Business & Science Poland (BSP) przedstawia swoje stanowisko w sprawie konkurencyjnej i zrównoważonej gospodarki UE. Opracowany wspólnie z członkami BSP dokument podkreśla znaczenie wdrażania planowanego procesu dekarbonizacji gospodarki Unii Europejskiej w sposób zrównoważony, realistyczny i oparty na rzeczywistych potrzebach, z uwzględnieniem specyficznych uwarunkowań poszczególnych regionów UE przechodzących ten proces.

Komunikat Komisji Europejskiej ***The Clean Industrial Deal: A Joint Roadmap for Competitiveness and Decarbonisation*** przedstawia ambitną wizję transformacji europejskiego przemysłu, w której dekarbonizacja i konkurencyjność mają iść w parze. Komisja Europejska zakłada, że poprzez integrację polityk klimatycznych, energetycznych i handlowych uda się stworzyć sprzyjające warunki dla przemysłu w Unii Europejskiej. W rzeczywistości istnieje jednak wiele barier i wyzwań, które mogą sprawić, że realizacja tych założeń okaże się znacznie trudniejsza niż Komisja zakłada. Jednym z kluczowych wyzwań są kwestie związane z bezpieczeństwem, które miały zgodnie z zapowiedziami Komisji z lat ubiegłych przenikać wszystkie sektorowe polityki unijne.

W oparciu o opublikowany oficjalny dokument Komisji Europejskiej oraz w kontekście zapowiadanych w nim licznych inicjatyw, które zostaną zainicjowane, kluczowe jest, aby planowany **proces dekarbonizacji unijnej gospodarki był realizowany w sposób zrównoważony, realistyczny i uwzględniający jej potrzeby w zależności od regionu UE.**

Neutralność technologiczna jest fundamentem skutecznej strategii. Konieczne jest zapewnienie równych warunków dla różnych technologii, zarówno zeroemisyjnych, jak i niskoemisyjnych, zamiast promowania tylko wybranych rozwiązań. Regiony wysokoemisyjne, takie jak te zależne od przemysłu ciężkiego czy energetyki węglowej, wymagają dodatkowych mechanizmów wsparcia, ponieważ ich transformacja wiąże się z wysokimi kosztami modernizacji i utratą miejsc pracy. Bez ukierunkowanych funduszy na procesy

dostosowawcze, rozwój nowych technologii i infrastrukturę transformacyjną, te obszary mogą stać się gospodarczo niekonkurencyjne, co negatywnie wpłynie na całe łańcuchy wartości w przemyśle europejskim oraz spójność gospodarczą i społeczną UE.

Równie istotne jest wsparcie dla sektorów energochłonnych, które są filarami unijnej gospodarki. Bez dostępu do stabilnej, niskoemisyjnej i przystępnej cenowo energii oraz surowców, sektor ten nie będzie w stanie skutecznie konkurować na rynku globalnym, co może prowadzić do przenoszenia produkcji poza Europę lub masowych upadłości firm o ugruntowanej pozycji na rynku UE. Aspekt finansowy odgrywa kluczową rolę w powodzeniu transformacji. Przemysł potrzebuje nowych mechanizmów wsparcia finansowego, obejmujących zarówno koszty inwestycyjne (CAPEX), jak i operacyjne (OPEX). Bezpośrednie dotacje, preferencyjne kredyty czy gwarancje finansowe powinny być dostępne także dla dużych przedsiębiorstw. Równie ważne są inwestycje w infrastrukturę sieciową, aby umożliwić integrację nowych źródeł energii i zwiększyć efektywność systemów przesyłowych.

Kolejnym istotnym zagadnieniem jest wsparcie lokalnych łańcuchów dostaw i rozbudowa krajowych baz przemysłowych w całej UE. Proces dekarbonizacji nie może prowadzić do uzależnienia Europy od importu technologii oraz kluczowych komponentów i surowców z krajów trzecich. Stanowiłoby to potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa dostaw w przypadku wystąpienia kryzysów

i osłabiłoby unijną gospodarkę. Wsparcie dla lokalnych firm, szczególnie w strategicznych sektorach związanych z transformacją energetyczną, pozwoli na budowanie bardziej odpornych i konkurencyjnych ekosystemów przemysłowych w UE.

Nieodzownym elementem skutecznej polityki jest systematyczny i rzeczywisty stały dialog z przemysłem z całej UE, który pozwoli na realistyczne planowanie transformacji i zapewni, że nowe regulacje rzeczywiście wspierają przedsiębiorstwa, nie obniżając ich konkurencyjności na rynkach globalnych. W tym kontekście kluczowe jest uwzględnianie głosu podmiotów gospodarczych oraz organizacji branżowych w procesie legislacyjnym. Dzięki temu powstające przepisy będą sprzyjać stabilnemu rozwojowi europejskiego przemysłu, minimalizując ryzyko nadmiernych ograniczeń hamujących jego dynamikę na rynkach międzynarodowych.

W tym kontekście, należy zaznaczyć, że postulaty przemysłu energochłonnego, zgłaszane na etapie tworzenia rozwiązań w ramach pakietu Fit for 55, nie zostały uwzględnione przez organy unijne. Sektor ten, zarówno bezpośrednio, jak i za pośrednictwem organizacji branżowych, wielokrotnie sygnalizował ryzyko trwałego pogorszenia konkurencyjności w przypadku wprowadzenia określonych regulacji prawnych.

Konieczne jest także podkreślenie znaczenia utrzymania globalnie konkurencyjnego i silnego sektora transportowego, wskazując na wyzwania branży lotnictwa cywilnego. Tempo zmian wyznaczone przez ambicje

***The Clean Industrial Deal*** odnosi się do większości z przedstawionych postulatów, jednak ich interpretacja oraz stopień uwzględnienia w strategii Komisji Europejskiej nie zawsze w pełni odpowiada na potrzeby przemysłu.

W tym kontekście Business & Science Poland, we współpracy ze swoimi członkami, przygotowało stanowisko, zwracając – w kontekście zapowiadanych działań w ramach Clean Industrial Deal - szczególną uwagę na poniższe zagadnienia:

klimatyczne musi uwzględniać twarde realia i ograniczenia rynkowe. Dlatego konieczne jest udzielenie odpowiedniego wsparcia zarówno na poziomie deregulacji jak i nadania impulsu inwestycyjnego w krytycznych obszarach paliwowych, tak aby unijne lotnictwo zachowało możliwości rozwojowe.

Ostatnim, ale równie istotnym aspektem, jest przyspieszenie i uproszczenie procesów inwestycyjnych. Należy podkreślić, że uproszczenie procesów inwestycyjnych powinno obejmować nie tylko inwestycje w wybrane technologie, takie jak odnawialne źródła energii (OZE), lecz również wszystkie rozwiązania przyczyniające się do redukcji emisji gazów cieplarnianych, w tym m.in. technologie CCS oraz wykorzystanie ciepła odpadowego, a także nowe projekty branży wydobywczej i przetwórczej. Wiele obecnych regulacji wydłuża procedury uzyskiwania zgód administracyjnych i pozwoleń, co opóźnia wdrażanie nowych projektów i negatywnie wpływa na atrakcyjność inwestycyjną Europy. Przemysł potrzebuje redukcji obciążeń administracyjnych sprawnego merytorycznie korpusu urzędniczego gotowego na efektywną współpracę z inwestorami, szybciej wydawanych decyzji administracyjnych i elastyczniejszych regulacji, które umożliwią sprawne wdrażanie innowacji i modernizację zakładów produkcyjnych. Dzisiejsze mechanizmy pomocowe niestety są bardzo skomplikowane w procedowaniu i finalnie otrzymanie pomocy publicznej na rzecz transformacji energetycznej jest żmudnym, długotrwałym procesem, nienadążającym za zmiennością rynku.



**01. Elastyczne podejście do RED III, RFNBO i niskoemisyjnego wodoru kluczem do konkurencyjnej dekarbonizacji przemysłu:**

uwzględniające konsensus wynikający z badań naukowych w zakresie skutków emisji gazów cieplarnianych i wodoru do atmosfery, różnorodność i uwarunkowania historyczne krajowych miksów energetycznych, nakłady inwestycyjne niezbędne do poniesienia przez przemysł w poszczególnych krajach UE i istniejące otoczenie gospodarcze kluczowe dla konkurencyjności europejskiego przemysłu, zniesienie nierealnego do wypełnienia w niektórych regionach celu RFNBO, zarówno nałożonego na przemysł, jak i transport oraz realizacja celów dekarbonizacyjnych poprzez istniejące mechanizmy, takie jak ETS, z zachowaniem neutralności technologicznej.

**02. Wsparcie konkurencyjności zamiast tworzenia dodatkowych obciążeń administracyjnych i sprawozdawczych:**

elastyczne regulacje, dostęp do taniej energii, dostęp do preferencyjnego finansowania dłużnego ze strony instytucji finansowych.

**03. Równe warunki konkurencji i ochrona unijnego eksportu w ramach CBAM:**

komplementarność z EU ETS, zapobieganie przenoszeniu przemysłu poza UE i skuteczna kontrola prób obejścia regulacji oraz utrzymanie bezpłatnych uprawnień dla sektorów objętych CBAM w celu ochrony konkurencyjności europejskiego przemysłu.

**04. ETS 2 dostosowany do realiów gospodarczych i zabezpieczający konkurencyjność przemysłu:**

stopniowe wdrażanie, ochrona przed tzw. procesem „carbon leakage” i adekwatne wsparcie finansowe dla sektorów energochłonnych na realizację procesów dostosowawczych.

**05. Zrównoważona transformacja zamiast nadmiernych obciążeń:**

unikanie nadmiernych obciążeń fiskalnych, wsparcie konkurencyjności przemysłu oraz rozwój innowacyjnych technologii niskoemisyjnych.

**06. Ochrona konkurencyjności unijnego sektora nawozowego i zapewnienie bezpieczeństwa dostaw:**

skuteczne mechanizmy wsparcia, ograniczenie zależności od importu i realistyczne podejście do dekarbonizacji, rozszerzenie listy produktów energochłonnych podlegających systemowi rekompensat sektorowych / rekompensat wysokich cen energii w wyniku drogiego uprawnień do emisji CO<sub>2</sub> o produkty nawozowe w ramach instalacji z systemu EU ETS z produkcją amoniaku i kwasu azotowego.

**07. Włączenie sektora lotnictwa cywilnego jako branży o wysokim koszcie dekarbonizacji do planów wsparcia i deregulacji:**

wsparcie produkcji SAF, rezygnacja z opodatkowania paliwa lotniczego, racjonalizacja wymogów monitorowania emisji innych niż CO<sub>2</sub> oraz rozwój flexibility mechanism.

**08. Dostosowanie zasad wyznaczania cen energii elektrycznej kluczem do ochrony konkurencyjności przemysłu energochłonnego:**

mechanizmy wsparcia dla firm realizujących cele dekarbonizacyjne, zapobieganie utracie konkurencyjności i „ucieczce emisji” z UE.

**09. Wsparcie rozwoju krajowych baz przemysłowych i bazowanie na lokalnych dostawcach komponentów i technologii:**

preferencje w zakresie kryteriów udzielania zamówień publicznych promujące dostawców mających siedzibę w UE lub EOG, uwzględnianie bezpieczeństwa gospodarczego UE i bezpieczeństwa dostaw w zakresie komponentów niezbędnych dla procesu dekarbonizacji przemysłu.

Poniżej przedstawione zostało rozszerzenie wymienionych postulatów, uwzględniające szczegółowe argumenty oraz rekomendacje dotyczące kluczowych wyzwań dla europejskiego przemysłu. Dokument zawiera analizę potencjalnych skutków proponowanych regulacji oraz konkretne propozycje działań wspierających konkurencyjność i bezpieczeństwo dostaw w UE.

# 1 Elastyczne podejście do RED III i RFNBO oraz niskoemisyjne paliwa jako klucz do konkurencyjnej dekarbonizacji przemysłu

Komisja stawia na pełną transpozycję dyrektywy RED III, jako kluczowy element dekarbonizacji przemysłu i rozwoju odnawialnych źródeł energii, jednak rzeczywistość pokazuje, że państwa członkowskie mają duże trudności z jej implementacją. Tylko siedem krajów UE w pełni wdrożyło przepisy ułatwiające wydawanie pozwoleń na nowe projekty OZE, co wskazuje na poważne bariery administracyjne i polityczne. Niektóre kraje mogą celowo opóźniać wdrażanie RED III ze względu na obawy dotyczące stabilności sieci elektroenergetycznej i wysokich kosztów transformacji. W konsekwencji, jeśli wdrażanie dyrektywy nie zostanie przyspieszone, możliwe jest, że europejski przemysł nadal będzie zmagał się z wysokimi kosztami energii, co osłabi jego konkurencyjność zamiast ją wzmocnić.

Dyrektywa RED III wprowadza dla przemysłu obowiązkowy udział paliw RFNBO w wodorze wykorzystywanym przez państwa członkowskie UE, wynoszący 42% do 2030 roku oraz 60% do 2035 roku. Tak ustawiony poziom jest niezwykle restrykcyjny i w wielu regionach UE nieosiągalny bez importu spoza UE znacznych wolumenów zielonego wodoru oraz realizacji liczonych w miliardach euro inwestycji dostosowawczych, na przykład na instalację mocy OZE w ilości, która zaspokoi potrzeby związane z produkcją RFNBO. Spełnienie tego obowiązku będzie stanowić znaczne obciążenie zarówno dla polskiego jak

europejskiego przemysłu, w szczególności dla przemysłu chemicznego (nawozy, petrochemia). Wyzwanie to jest szczególnie istotne w kontekście konieczności dostosowania zakładów produkcyjnych i wprowadzenia zmian w procesach technologicznych. Docelowe wartości procentowe narzucone przez dyrektywę RED III oznaczają w praktyce zapotrzebowanie na wodór RFNBO w Polsce na poziomie 265 000 ton metrycznych w 2030 roku.

Komisja Europejska przewiduje, że wodór odnawialny oraz RFNBO odegrają kluczową rolę w dekarbonizacji przemysłu, jednak istnieją poważne wątpliwości, czy ten rynek rzeczywiście rozwinie się w oczekiwanym tempie, szczególnie przy obecnych warunkach – przy rosnących kosztach i problemach z wdrażaniem RED III.

Biorąc chociażby pod uwagę fakt, że w ostatnich latach udział energii ze źródeł odnawialnych w miksie energetycznym Polski gwałtownie wzrósł (zgodnie z raportem operatora polskiego systemu przesyłowego, moc zainstalowana instalacji OZE zwiększyła się z 15 000 MW w 2021 roku do 27 000 MW w 2023 roku), nadal istnieją i będą istnieć pewne strukturalne oraz ekonomiczne bariery, które w szczególności utrudniają rozwój wielkoskalowych źródeł energii odnawialnej, mogących wspierać produkcję wodoru RFNBO na masową skalę.

## Przyczyny tego stanu rzeczy są następujące:

- Wysoki i nadal rosnący popyt na wodór produkowany z gazu ziemnego w polskiej gospodarce z uwagi na zdecydowanie niższy koszt wytworzenia tzw. wodoru szarego w stosunku do wodoru RFNBO – jedna trzecia gazu zużywanego przez przemysł (3,2 mld m<sup>3</sup> w 2021 roku) jest wykorzystywana jako surowiec do produkcji wodoru. Przemysł, w tym sektor nawozowy i rafinerie, jest największym konsumentem gazu ziemnego w Polsce (40%).
- Luka finansowa – przy założeniu realizacji celu RFNBO w Polsce, różnica między kosztem produkcji wodoru RFNBO a wodoru szarego w Polsce wynosi co najmniej 30 miliardów złotych w horyzoncie dziesięcioletnim, jednak rzeczywista luka finansowa, uwzględniająca pełne koszty operacyjne (OPEX), będzie zdecydowanie większa, co wskazuje na niedoszacowanie skali wyzwania.
- Znaczące nakłady inwestycyjne na szeroki zakres towarzyszących przedsięwzięć, które będą musiały zostać zrealizowane, takich jak: magazyny energii stabilizujące podaż OZE, rozbudowa infrastruktury transportu rurociągowego i kolejowego oraz dostosowanie zakładów do odbioru wodoru RFNBO i modyfikacja istniejących procesów produkcyjnych.
- Nadmierne i niemożliwe do spełnienia wymagania zawarte w rozporządzeniu delegowanym RFNBO, takie jak kryteria dodatkowości, korelacji czasowej oraz korelacji geograficznej, znacznie podnoszą koszty produkcji energii elektrycznej wykorzystywanej do wytwarzania paliw RFNBO.
- Ponadto, budowa tak dużej liczby nowych źródeł OZE, niezbędnych do zasilania instalacji produkcji wodoru zgodnych z wymaganiami tego rozporządzenia, jest z pewnością niemożliwa w Polsce w przewidzianym horyzoncie czasowym dla realizacji celów przemysłowych dotyczących paliw RFNBO.

Kluczowy wniosek z powyższej analizy dotyczącej produkcji wodoru RFNBO w kontekście realizacji celu przemysłowego RED III jest taki, że choć odnawialny wodór może przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz ograniczenia importu paliw kopalnych z Rosji, to jednocześnie – przy niezwykle restrykcyjnej obecnej formie aktu delegowanego dot. RFNBO – może z bardzo wysokim prawdopodobieństwem doprowadzić do powstania nowych strategicznych zależności opartych na konieczności importu odnawialnego wodoru z krajów trzecich oraz ucieczki przemysłu z Europy- masowej deindustrializacji i wzrostu bezrobocia, co nie zapewni strategicznej niezależności Unii, a dodatkowo ją osłabi wobec ekspansywnej Rosji. Dodatkowo istnieje ryzyko, że zielony wodór i RFNBO pozostaną kosztownymi i niszowymi technologiami, a europejski przemysł nie zdąży ich wdrożyć na masową skalę przed 2030 rokiem, co może zniweczyć realizację unijnej strategii dekarbonizacji.

Uważamy, że **RFNBO powinno być częścią szerszego zestawu narzędzi dekarbonizacyjnych udostępnionych państwom członkowskim**. Podejście „jeden model dla wszystkich”, jak w akt delegowany dot. RFNBO, jest niesprawiedliwe dla niektórych grup krajów, szczególnie z Europy Środkowo-Wschodniej, ze względu na ich historyczny miks energetyczny, rozwinięty przemysł energochłonny, niekorzystne warunki dla szybkiego i efektywnego kosztowo rozwoju OZE oraz wciąż słabo rozwiniętą infrastrukturę przesyłową, którą czekają liczne inwestycje. W związku z tym postulujemy rezygnację z celu RFNBO w przemyśle na 2030 r. do czasu zwiększenia udziału OZE i obniżenia cen energii elektrycznej. Jednocześnie postulujemy **uwzględnienie w większym stopniu potencjału niskoemisyjnego wodoru**, którego produkcja jest możliwa przy wykorzystaniu dostępnych i powszechnie wykorzystywanych technologii. W jego kontekście szczególnie istotne jest podejście w duchu neutralności technologicznej i równe traktowanie wszystkich typów takiego wodoru, co powinno skutkować możliwością realizacji unijnych celów przemysłowych także przez niskoemisyjny wodór pochodzenia kopalnego przez wyznaczony okres przejściowy.

# 2

## Wsparcie konkurencyjności zamiast dodatkowych obciążeń

Komisja Europejska zakłada, że przemysł chemiczny stanie się jednym z filarów wdrażania czystych technologii, przyczyniając się do rozwoju odnawialnych źródeł wodoru, recyklingu oraz innowacji w chemii odnawialnej. Pakiet dla przemysłu chemicznego ma mieć na celu podkreślenie strategicznej roli tego sektora w transformacji gospodarki UE i wprowadzenie mechanizmów wsparcia dla niskoemisyjnej produkcji. Będzie zatem, promował RFNBO jako alternatywę dla paliw kopalnych w kluczowych procesach chemicznych. Technologie te umożliwią **produkcję amoniaku, metanolu, tworzyw sztucznych i nawozów bez emisji CO<sub>2</sub>**, a także integrację z recyklingiem i obiegiem zamkniętym surowców. Dzięki temu europejski przemysł chemiczny może osiągnąć **większą konkurencyjność i neutralność klimatyczną**. W założeniach Pakiet ten ma sprzyjać modernizacji zakładów, wspierać badania i rozwój oraz zapewnić konkurencyjność europejskiego przemysłu chemicznego w obliczu globalnej konkurencji.

Jednak rzeczywistość może okazać się znacznie bardziej skomplikowana, a zamiast rzeczywistego wsparcia dla sektora, istnieje ryzyko nałożenia na niego dodatkowych obciążeń regulacyjnych i kosztowych, które utrudnią funkcjonowanie wielu przedsiębiorstw lub wręcz doprowadzą je do kryzysu.

Jednym z głównych problemów jest **bardzo wysoki koszt dekarbonizacji** przemysłu chemicznego, który w dużym stopniu opiera się na procesach energochłonnych i wykorzystaniu surowców kopalnych. Przykładowo, dekarbonizacja sektora nawozowego w UE zgodnie z szacunkami FE (Fertilizer Europe) może kosztować unijny sektor nawet 90 mld EUR. Osiągnięcie celów klimatycznych UE w tym sektorze wymagałoby dostępu do tanich i stabilnych

źródeł energii, co przy obecnych politykach energetycznych i wysokich cenach energii w Europie staje się coraz większym wyzwaniem. Jeśli w perspektywie kilku lat nie zostaną zapewnione skuteczne mechanizmy obniżania kosztów energii, europejskie zakłady chemiczne będą znajdować się w coraz gorszej pozycji konkurencyjnej w porównaniu do firm spoza UE, które nie są objęte tak restrykcyjnymi regulacjami klimatycznymi.

Kolejną barierą może okazać się restrykcyjna legislacja dotycząca RFNBO, która zamiast wspierać rozwój odnawialnych paliw pochodzenia niebiologicznego, nakłada na przedsiębiorstwa szereg skomplikowanych warunków podnoszących koszt produkcji wodoru. Kryteria dodatkowości i korelacji czasowej, jakie przewiduje akt delegowany dot. RFNBO, mogą w praktyce ograniczyć możliwości wdrażania tych technologii, szczególnie w krajach o mniej rozwiniętej infrastrukturze OZE. W efekcie nie wszystkie państwa członkowskie będą miały równe szanse na rozwój gospodarki wodorowej, co doprowadzi do pogłębienia dysproporcji między różnymi regionami Europy. Co więcej, brak elastyczności w przepisach RFNBO może skutkować większym uzależnieniem UE od importowanego wodoru, zamiast wspierać rozwój własnych zdolności produkcyjnych.

Ważne jest, aby *Pakiet dla przemysłu chemicznego* uwzględniał w wystarczającym stopniu problemy dostępu do surowców, które są kluczowe dla funkcjonowania tego sektora. Wprowadzenie restrykcyjnych regulacji dotyczących recyklingu chemicznego i ograniczenia w zakresie wykorzystania tradycyjnych surowców mogą w teorii przyspieszyć rozwój gospodarki obiegu zamkniętego, ale w praktyce grożą

zwiększeniem zależności Europy od importowanych chemikaliów i surowców z krajów trzecich. Zamiast budować lokalne łańcuchy dostaw, przemysł może zostać zmuszony do poszukiwania tańszych alternatyw poza Unią, co osłabi jego strategiczną niezależność.

Dodatkowym wyzwaniem są złożone obowiązki raportowania i regulacyjne, które wynikają zarówno z aktu delegowanego dot. RFNBO, jak i CBAM. Firmy z sektora chemicznego, zamiast koncentrować się na inwestycjach w innowacje i zwiększaniu efektywności produkcji, będą musiały przeznaczać coraz więcej zasobów na spełnianie wymogów administracyjnych.

*Pakiet dla przemysłu chemicznego* w swoim założeniu powinien wspierać transformację sektora i nie doprowadzić do nowych wyzwań regulacyjnych, wzrostu kosztów i utraty konkurencyjności europejskich firm. Brak elastyczności w podejściu do RFNBO, wysokie koszty energii oraz ryzyko zwiększonej zależności od importu mogą sprawić, że zamiast realnego wsparcia, sektor chemiczny stanie przed jeszcze większymi trudnościami w procesie dekarbonizacji.

BSP postuluje zatem o uregulowanie poniższych kwestii:

### Rezygnacji z celu RFNBO w przemyśle i transporcie na 2030 r

do czasu zwiększenia udziału OZE i obniżenia cen energii elektrycznej, aby uniknąć nadmiernych kosztów i nierównego obciążenia gospodarek państw członkowskich.

### Przyspieszoną rewizję Aktów Delegowanych dot. RFNBO:

- odroczenie wejścia w życie kryterium dodatkowości przynajmniej do 2035 roku lub wprowadzenie dłuższych okresów przejściowych dla wyjątków od zasad dodatkowości.
- złagodzenie wymogów dotyczących korelacji czasowej poprzez rezygnację z kryterium godzinowej korelacji i umożliwienie stosowania korelacji miesięcznej, co pozwoli na optymalizację wykorzystania procesu elektrolizy wody oraz poprawę efektywności operacyjnej.
- zniesienie ograniczenia dotyczącego możliwości udzielania krajowego wsparcia dla źródeł OZE, które w obecnych warunkach uniemożliwia zaliczenie produkcji z instalacji objętych takim wsparciem do realizacji celu RFNBO.

### Zmiana podejścia do produkcji wodoru w UE,

które obecnie bazuje na „scenariuszu najlepszej technologii”, faworyzującym określone warunki geograficzne, które nie występują równomiernie w całej Unii. Aby szybciej uruchomić rynek wodoru, zamiast go opóźniać, ramy regulacyjne powinny być bardziej **elastyczne i inkluzywne**, umożliwiając dostosowanie rozwiązań do różnych potrzeb przemysłu i warunków, w jakich funkcjonuje. Inkluzywność regulacji powinna obejmować możliwość realizacji celów dekarbonizacyjnych za pomocą różnych technologii produkcji wodoru, w tym CCUS, wodoru odpadowego, biometanu oraz energii jądrowej. Takie podejście pozwoli na szybszy rozwój rynku wodoru przy pełnym wykorzystaniu jego potencjału, zwiększenie skali inwestycji i bardziej efektywne wykorzystanie dostępnych zasobów w poszczególnych krajach.

Jeśli nie zostaną wprowadzone odpowiednie korekty w regulacjach, istnieje ryzyko, że Europa straci swoją pozycję lidera w przemyśle chemicznym, a produkcja przeniesie się do regionów o mniej restrykcyjnych regulacjach klimatycznych. Przemysł nie sprzeciwia się transformacji energetycznej, ale oczekuje, że będzie ona realizowana w sposób sprawiedliwy, efektywny i uwzględniający realia gospodarcze. Neutralność technologiczna, wsparcie dla regionów i sektorów wysokoemisyjnych, stabilne finansowanie oraz uproszczenie regulacji to kluczowe elementy, które zdecydują o sukcesie tej strategii.

Postuluje się również prolongatę możliwości wykorzystania środków z Krajowego Planu Odbudowy poza 2026 rok, co umożliwiłoby realizację inwestycji o większej mocy zainstalowanej, które w przeciwnym razie mogłyby nie sprostać postawionemu harmonogramowi.

## 3 Równe warunki konkurencji i ochrona unijnego eksportu w ramach CBAM

Komunikat KE odnosi się do mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub> (CBAM) w kontekście ochrony europejskiego przemysłu. CBAM, co do zasady, ma na celu ochronę unijnego przemysłu przed tańszym importem z krajów o niższych standardach klimatycznych, ale jego skuteczność i realne konsekwencje dla globalnego handlu pozostają niepewne. Uważamy, że **CBAM powinien być komplementarny wobec środków przewidzianych w EU ETS** (bezpłatnych uprawnień oraz rekompensaty kosztów pośrednich EU ETS). Wycofanie darmowych uprawnień dla sektorów, których produkty obejmuje CBAM, powinno nastąpić dopiero po sprawdzeniu działania środka i pod warunkiem zidentyfikowania negatywnych skutków dla konkurencyjności i cen w łańcuchu wartości w sektorach eksportowych. W przeciwnym razie brak równych warunków konkurencji poza Unią Europejską może prowadzić do przenoszenia lub zastępowania działalności z UE do krajów partnerskich w sektorach objętych CBAM. Firmy unijne eksportujące towary do państw trzecich nadal musiałyby ponosić koszty unijnej polityki klimatycznej, podczas gdy ich konkurenci spoza UE nie.

**Sprzeciwiamy się rozszerzeniu CBAM w jego obecnej formie na sektor miedzi,** biorąc pod uwagę poważne obawy co do zdolności tego mechanizmu do ustanowienia w praktyce równych warunków działania, w szczególności w odniesieniu do traktowania

eksportu z UE, włączenia emisji pośrednich i potencjalnego obchodzenia przepisów przez podmioty z państw spoza UE.

Obawiamy się, że obecne ramy CBAM nie zastąpią w sposób skuteczny istniejących obecnie środków ochrony przed ucieczką emisji dla sektora miedzi w ramach EU ETS. Jakikolwiek przyszłe rozszerzenie CBAM powinno być rozważane dopiero po udowodnieniu, że CBAM spełnia swoje cele w zakresie zapewnienia odpowiedniej ochrony przed ucieczką emisji dla objętych nim sektorów i doprowadzenia do zmniejszenia globalnego poziomu emisji gazów cieplarnianych.

Obawy te znalazły swój wyraz również w tzw. raporcie Draghiego, gdzie stwierdzono, że UE powinna ściśle monitorować i ulepszać mechanizm CBAM w trakcie fazy przejściowej oraz rozważyć odroczenie wycofania bezpłatnych uprawnień do emisji dla energochłonnych gałęzi przemysłu, jeśli implementacja mechanizmu okaże się nieskuteczna.

Prekursory wydobywane w UE - w przypadku objęcia CBAM - utracą bezpłatne przydziały i będą zmuszone do przeniesienia kosztów utraconych bezpłatnych uprawnień, jeszcze zwiększając koszty produkcji,

co będzie miało negatywny wpływ na produkty końcowe dla konsumentów w UE. Istnieje ryzyko, że wskutek utraty darmowych uprawnień do emisji wydobywcie surowców na obszarze UE stanie się jeszcze bardziej niekonkurencyjne niż jest to obecnie (m.in. ze względu na wysokie ceny energii), co podważy potencjalny ochronny efekt CBAM.

Należy wziąć pod uwagę, że mechanizm CBAM nie uwzględnia obecnie sytuacji europejskich producentów będących jednocześnie eksporterami na rynki państw trzecich, poza UE. Eksporterzy objęci mechanizmem CBAM utracą darmowe uprawnienia do emisji, co będzie oznaczało dla nich znaczny wzrost kosztów prowadzenia działalności, nie otrzymując niczego w zamian. Należy podkreślić, że w przypadku sektora miedzi mamy do czynienia z branżą o statusie tzw. „price-taker”, gdzie produkty sprzedawane są po cenach ustalonych globalnie, w związku z czym producenci nie są w stanie prowadzić własnej polityki cenowej mogącej odzwierciedlić rosnące koszty produkcji. Zamiast wzrostu cen produktów, reakcją może być zmniejszenie produkcji oraz, w konsekwencji, zmniejszenie zatrudnienia. Miedź sprzedawana jest po cenach na rynku światowym, a unijni eksporterzy internalizują koszty CO<sub>2</sub> w potencjalnych marżach zapewnianych przez ceny globalne. W sytuacji, w której mechanizm CBAM dotyczy tylko importu – ograniczając opłacalność produktów importowanych z krajów bez systemu analogicznego do EU ETS – pojawia się asymetria w stosunku do eksporterów unijnych i eksporterów spoza UE. Eksportując do państw trzecich, podmioty spoza UE będą dodatkowo

uprzywilejowane w porównaniu do eksporterów unijnych, objętych mechanizmem CBAM i pozbawionych wskutek tego darmowych uprawnień do emisji. Bez kompensacji dla eksportowanych towarów, konkurencyjność na rynkach krajów trzecich zostanie znacznie ograniczona i zastąpiona prekursorami z bardziej wysokoemisyjnych gospodarek, co doprowadzi do ucieczki emisji.

Co więcej, skomplikowanie łańcuchów wartości zwiększy ryzyko obchodzenia przepisów, ponieważ niektóre towary będące na wyższym szczeblu łańcucha – objęte CBAM - trafiają potem do łańcuchów wartości, które nie są nim objęte. W konsekwencji, kiedy bierzemy pod uwagę import do UE produktów z końcowych etapów łańcucha dostaw gdzie występuje powyższa sytuacja, prowadzi to do dalszego uprzywilejowania pozycji prekursorów pochodzących z państw trzecich w porównaniu z prekursorami produkowanymi w UE. Skomplikowanie łańcuchów wartości przejawia się również rosnącymi potencjalnymi rozbieżnościami pomiędzy kodami CN (produkty - istotne dla CBAM) i odpowiadającymi im kodami NACE (procesy - istotne dla ETS) na kolejnych szczeblach łańcucha. Przykładowo, bardzo szeroki zakres ma np. kod NACE 07.29 – górnictwo pozostałych rud metali nieżelaznych, obejmujący m.in. górnictwo rud miedzi. Arbitralne rozdzielanie kodów CN i NACE wskutek objęcia wybranych produktów (kod CN) pochodzących z jednego procesu (kod NACE) miałoby charakter dyskryminacyjny.

Innym ważnym problemem jest dostęp do prawdziwych danych o emisyjności w innych krajach. Brak możliwości ich weryfikacji podważa cel jakim jest stworzenie równych warunków konkurencji dla przemysłu europejskiego, który musi płacić rzeczywistą cenę CO<sub>2</sub> za swoją produkcję, w porównaniu z podmiotami z innych obszarów geograficznych. W związku z tym, postuluje się niewłączanie w zakres mechanizmu CBAM emisji z Zakresu 2 (emisje pośrednie) i Zakresu 3 (emisje łańcucha wartości).

Podsumowując, pozostaje wiele niewiadomych co do tego, jaki wpływ CBAM wywrze na objęte branże i towary, a także w jakim stopniu uda się zachęcić rządy państw



spoza UE do wprowadzenia odpowiednich podatków węglowych. Wpływ każdego rozszerzenia CBAM musi zostać dokładnie oceniony w porozumieniu z danym sektorem, a samo rozszerzenie – dokonywane wskutek pełnego procesu legislacyjnego, a nie w drodze aktu wykonawczego Komisji. Objęcie branży miedzi przez mechanizm CBAM oceniamy obecnie jako wysoce niepożądane, zwłaszcza wskutek związanej z tym utraty darmowych uprawnień do emisji gazów cieplarnianych.

Należy również unikać fragmentarycznego rozszerzania CBAM na niektóre elementy łańcuchów wartości oraz brać pod uwagę niedopasowanie kodów CN i NACE,

również w kontekście ryzyka manipulacji celnych. Konieczne jest również przedstawienie nowych rozwiązań dla eksporterów produktów na rynki trzecie, poza obszar Unii Europejskiej. Niepożądane wskutek braku odpowiedniej metodologii jest również uwzględnienie przez CBAM emisji pośrednich.

Ponadto należy wdrożyć specjalne środki zapobiegające ucieczce emisji w eksporcie z sektorów objętych CBAM. Może to przybrać formę utrzymania bezpłatnych uprawnień dla eksportu z narażonych sektorów. Rozwiązanie to zmaksymalizowałoby skuteczność CBAM poprzez ograniczenie ucieczki emisji z eksportu, przy utrzymaniu zachęty do dekarbonizacji eksportowanej produkcji.

## 4 ETS 2 dostosowany do realiów gospodarczych i zabezpieczający konkurencyjność przemysłu

System Handlu Emisjami ETS został uznany za jedno z głównych narzędzi polityki klimatycznej UE, jednak Komunikat wskazuje na potrzebę jego dostosowania do realiów przemysłowych. W kontekście ETS 2, czyli nowego systemu obejmującego sektory budownictwa i transportu drogowego, Komisja Europejska planuje jego wdrożenie w zbyt krótkim okresie, co może doprowadzić do gwałtownego wzrostu kosztów dla gospodarstw domowych i przedsiębiorstw w wyniku gwałtownie rosnących cen paliw. Będzie to ogromne wyzwanie z perspektywy konkurencyjności całej gospodarki unijnej, ze szczególnym uwzględnieniem sektora transportu oraz może doprowadzić do wzrostu ubóstwa w społeczeństwach krajów UE. Uważamy, że przedwczesne wprowadzenie systemu ETS2 bez odpowiedniego dostosowania infrastruktury (sieci ciepłowniczych i elektroenergetycznych) nie doprowadzi do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Spowoduje jedynie zubożenie społeczeństwa, ubóstwo energetyczne oraz spowolnienie i tak obecnie umiarkowanego wzrostu gospodarczego. Dlatego konieczne jest przesunięcie wejścia tego mechanizmu w życie o kilka lat.

Obecny mechanizm Zielonego Ładu nakłada na przemysł unijny wysokie koszty ETS, które nie zawsze prowadzą do realnej redukcji emisji CO<sub>2</sub>, jednocześnie dając przewagę importerom, którzy nie ponoszą tych kosztów. W efekcie europejskie zakłady tracą konkurencyjność, a produkcja i emisje CO<sub>2</sub> są przenoszone poza UE.

**Postulujemy zastąpienie obecnego systemu modelem, który opiera się na wsparciu inwestycji w niskoemisyjne technologie** zamiast ich karanie. Przedsiębiorstwa, które wdrażają skuteczne rozwiązania redukujące emisje, powinny otrzymywać rekompensaty np. w wysokości 50% poniesionych kosztów inwestycyjnych (CAPEX). Takie podejście zapewni europejskiemu przemysłowi równe szanse w globalnej konkurencji, zamiast skazywać go na deindustrializację. Kluczowe jest również zagwarantowanie, że znacząca część środków z ETS będzie realnie wspierać transformację przemysłową, a nie finansować bieżące wydatki budżetowe państw członkowskich.

Aby europejski przemysł mógł zachować konkurencyjność na rynkach globalnych, konieczne jest zapewnienie równych warunków konkurencji zarówno w UE, jak i na arenie międzynarodowej. Zdolność unijnych przedsiębiorstw do rywalizacji na światowych rynkach jest kluczowym warunkiem skuteczności polityki klimatycznej UE oraz jej wzmocnienia na poziomie globalnym. Brak takich warunków prowadziłby do zwiększenia zjawiska ucieczki emisji węglowej i osłabienia motywacji państw trzecich do wdrażania ambitnych działań klimatycznych, ponieważ brak zaangażowania w ochronę klimatu byłby nagradzany wzrostem gospodarczym.

Aby temu zapobiec, Unia Europejska stosuje szereg środków wspierających przemysł w kontekście polityki klimatycznej. Aukcje stanowią główną metodę przydzielania uprawnień do emisji w ramach EU ETS,

jednak nieodpłatne przydzielanie uprawnień jest przewidziane dla ściśle określonych sektorów i podsektorów przemysłowych w celu ograniczenia ryzyka ucieczki emisji węglowej. Jest to szczególnie istotne do czasu wdrożenia porównywalnych regulacji przez inne kraje. W ramach tego mechanizmu sektory objęte ryzykiem mają prawo do otrzymywania bezpłatnych uprawnień zgodnie z art. 10a.

Dodatkowo, państwa członkowskie mogą stosować środki finansowe na rzecz sektorów lub podsektorów narażonych na realne ryzyko ucieczki emisji węglowej ze względu na wysokie koszty pośrednie wynikające z przenoszenia kosztów emisji gazów cieplarnianych na ceny energii elektrycznej. Wsparcie to jest kluczowe dla utrzymania konkurencyjności europejskiego przemysłu i jego zdolności do skutecznej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej.

# 5

## Zrównoważona transformacja energetyczna zamiast nadmiernych obciążeń fiskalnych

Rewizja dyrektywy 2003/96/WE dotyczącej opodatkowania energii (ETD), zapowiedziana w ramach pakietu „Fit for 55”, miała na celu wspieranie redukcji emisji gazów cieplarnianych poprzez odzwierciedlenie wpływu paliw na środowisko w ich opodatkowaniu. Jednak obecnie funkcjonujące regulacje klimatyczne już skutecznie zachęcają do odchodzenia od paliw kopalnych, co sprawia, że zmiany w ETD tracą na kluczowym znaczeniu. Rewizja ETD może wprowadzić nowe obciążenia, np. wzrost akcyzy na gaz ziemny i LPG (w sektorze transportu przyjęcie dyrektywy w obecnym brzmieniu może skutkować wzrostem minimalnej akcyzy na LPG z 900 PLN/1t do 1900 PLN/1t.), co negatywnie wpłynie na konkurencyjność przedsiębiorstw oraz stabilność cen energii. Kluczowym zagrożeniem jest również planowane opodatkowanie paliwa lotniczego, które według analiz Komisji Europejskiej



spowoduje spadek liczby pasażerów na lotach wewnątrz EOG o 6–15,4%. W dłuższej perspektywie doprowadzi to do osłabienia unijnego sektora transportowego, odpływu pasażerów do przewoźników spoza UE oraz zjawiska „rozlewania się” emisji na dłuższe, ale bardziej opłacalne ekonomicznie trasy.

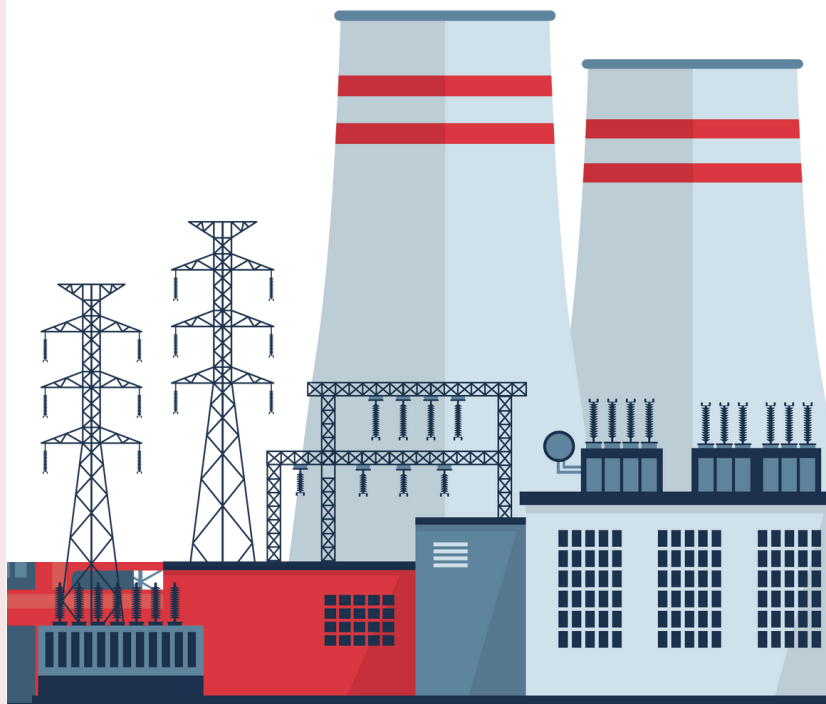
Uważamy, że zamiast nakładać kolejne podatki, UE powinna redukować nadmierne obciążenia regulacyjne oraz wspierać stopniowe przejście na OZE, jak również rozwój nowych technologii i instrumentów, które realnie zmniejszą emisje, ograniczą ceny energii i jednocześnie zapewnią stabilność gospodarczą:

- stopniowe przejście na odnawialne źródła energii – z uwzględnieniem roli paliw przejściowych, by zapewnić stabilność cen i umożliwić przedsiębiorstwom dostosowanie się do zielonej transformacji.
- unikanie nadmiernych obciążeń regulacyjnych – dostosowanie do nowych przepisów już zwiększyło koszty działalności, obniżając konkurencyjność firm.
- ocena skutków dotychczasowych regulacji (ex-post) przed wprowadzaniem kolejnych – nowe przepisy mogą przynieść więcej strat niż korzyści, osłabiając unijną gospodarkę i transport.
- wsparcie innowacji zamiast podatków – inwestycje w nowoczesne technologie, jak samoloty zeroemisyjne czy zrównoważone paliwa, są bardziej efektywną metodą redukcji emisji niż kolejne obciążenia fiskalne.
- przygotowanie wytycznych, które będą transparentne i spójne w zakresie zasad ograniczenia opłat sieciowych dla odbiorców najbardziej narażonych (np. przemysł energochłonny).
- dążenie do wyznaczenia obowiązku umarzania świadectw pochodzenia dla kolejnych lat w celu przewidywalności obliczenia kosztów dla m.in. odbiorców przemysłowych. W ostatnich latach obowiązek umarzania zielonych certyfikatów podlegał znacznym wahaniom.

Z perspektywy odbiorców energochłonnych, którzy wytwarzają energię z OZE i korzystają ze statusu autoproducenta korzystne byłoby wyłączenie z obowiązku zapłaty opłaty mocy i jakościowej (polski Urząd Regulacji Energetyki kwestionuje obecne wyłączenie opłaty jakościowej w przypadku autoproducentów, mimo że nie ma tu do czynienia z zakupem energii).

W kwestii formułowania wskazówek dla Państw Członkowskich dotyczących projektowania kontraktów różnicowych w kombinacji z PPA (IV kw. 2025 r.) należy zauważyć, że wraz ze wzrostem nowych zainstalowanych mocy w OZE nastąpił wzrost kosztu profilu danej technologii, co przełożyło się na spadek atrakcyjności uczestnictwa inwestorów w aukcjach OZE. Zmiana formuły mechanizmu różnicowego ze stanu dzisiejszego, tj. porównywanie strike price do indeksu Base na porównywanie strike price do indeksów PV/ONSHORE umożliwiłoby uzyskanie większej przewidywalności co do kształtowania się przyszłych przychodów, co stanowi istotny element w ubieganiu się o finansowanie dłużne.

W kontekście podnoszonego przez Komisję wzmocnienia elastyczności popytu należy podkreślić rolę odbiorców energochłonnych, jako podmiotów zapewniających stabilny odbiór energii z odnawialnych źródeł energii.



# 6

## Ochrona konkurencyjności unijnego sektora nawozowego i zapewnienie bezpieczeństwa dostaw

Komunikat *The Clean Industrial Deal* zwraca uwagę na konieczność zmniejszenia zależności Europy od importu surowców potrzebnych do produkcji nawozów. Komisja Europejska dostrzega wyzwania związane z dekarbonizacją tej branży, jednocześnie podkreślając konieczność jej modernizacji poprzez wprowadzenie bardziej zrównoważonych i niskoemisyjnych technologii.

Jednym z głównych aspektów, na które pragniemy zwrócić uwagę jest rola nawozów w transformacji przemysłowej, zwłaszcza w kontekście wykorzystania wodoru odnawialnego (RFNBO) do produkcji amoniaku – kluczowego składnika nawozów azotowych. Obecnie wytwarzanie nawozów jest silnie uzależnione od gazu ziemnego, co sprawia, że sektor ten jest jednym z najbardziej emisyjnych w przemyśle chemicznym. Komisja przewiduje, że wprowadzenie odnawialnego wodoru pozwoli na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w UE oraz ograniczenie importu paliw kopalnych z Rosji.

Jednak obok tych ambitnych celów pojawiają się poważne wątpliwości dotyczące rzeczywistej możliwości wdrożenia takiej transformacji. Istnieje realne zagrożenie, że zamiast stymulować rozwój lokalnej produkcji, regulacje te doprowadzą do sytuacji, w której Europa stanie się jeszcze bardziej zależna od importowanych nawozów, zwłaszcza z krajów, które nie stosują tak rygorystycznych norm środowiskowych.

Nawozy pochodzące bezpośrednio lub pośrednio z Federacji Rosyjskiej lub Republiki Białorusi, jako substytut malejącego importu gazu z Rosji do Unii Europejskiej, zaczęły zalewać rynek unijny już w 2021 roku. Od tego czasu nie wprowadzono żadnych środków ochronnych ani mechanizmów wsparcia dla przemysłu nawozowego, co jednoznacznie znajduje odzwierciedlenie w słabych wynikach europejskich firm nawozowych, braku

rentowności produkcji oraz pogarszającej się konkurencyjności kosztowej unijnego przemysłu nawozowego, a także licznych ograniczeniach produkcji. Europejski sektor nawozowy traci konkurencyjność od 2021 roku z powodu nierównej konkurencji wynikającej z dostępu do taniego gazu w Rosji. Niezbędne są więc działania mające na celu utrzymanie, a nawet odbudowę unijnej produkcji nawozów, bez ryzyka wykorzystania importu nawozów jako broni gospodarczej, tak jak miało to miejsce w przypadku importu gazu ziemnego z Rosji.

Dodatkowym wyzwaniem jest brak spójnej strategii dotyczącej dostępu do surowców, które są kluczowe dla funkcjonowania tego sektora. Komisja zwraca uwagę na konieczność zwiększenia produkcji nawozów pochodzących z recyklingu i gospodarki obiegu zamkniętego, co w teorii mogłoby zmniejszyć zależność od surowców pierwotnych. Jednak w praktyce brak odpowiednich mechanizmów wsparcia dla przemysłu nawozowego i wysokie koszty technologiczne związane z nowymi metodami produkcji mogą sprawić, że europejscy producenci znajdą się w niekorzystnej sytuacji względem globalnej konkurencji.

Chociaż Komisja Europejska dostrzega wyzwania, przed jakimi stoi sektor nawozowy, proponowane rozwiązania mogą w praktyce bardziej utrudnić niż ułatwić jego dekarbonizację. Restrykcyjne regulacje dotyczące wodoru odnawialnego, wysokie koszty energii i brak dostatecznych mechanizmów wsparcia mogą prowadzić do dalszego wzrostu cen nawozów, a tym samym do osłabienia pozycji europejskiego rolnictwa i zwiększenia uzależnienia od importu spoza Unii, co negatywnie wpłynie na bezpieczeństwo żywnościowe UE. Istnieje znaczące ryzyko, że sektor nawozowy może stać się kolejną branżą, która zamiast się rozwijać, zacznie przenosić produkcję poza Europę.

**W związku z powyższym postulujemy o:**

- **natychmiastowe wprowadzenie ceł oraz uruchomienie oficjalnego monitorowania importu nawozów** na poziomie UE w czasie rzeczywistym.
- **podwyższenie ceł importowych oraz wprowadzenie stawek ad valorem** dla wszystkich progów, z ich stopniowym podnoszeniem co sześć miesięcy. Stawki celne powinny być wyrażane w procentach, a nie jako stawki na tonę, ponieważ lepiej odzwierciedliłyby one niesprawiedliwe korzyści rynkowe rosyjskich eksporterów oraz fakt, że zawartość azotu w różnych nawozach jest zróżnicowana, co wpływa na ich ceny.
- **rozszerzenie środków handlowych na produkty objęte kodem taryfowym 3104**, obejmującym nawozy potasowe pochodzenia mineralnego lub chemicznego. Obecnie import chlorku potasu (MOP) pochodzi głównie od dostawców z Kanady, Niemiec i Hiszpanii, a także z Rosji i Białorusi, których obecność na rynku została znacznie ograniczona przez sankcje. Ze względu na kluczową rolę MOP w produkcji rolnej oraz potencjalne zakłócenia w handlu, konieczne jest zapewnienie, aby wszyscy najwięksi światowi dostawcy podlegali jednakowej kontroli regulacyjnej.

## 7 Włączenie sektora lotnictwa cywilnego jako branży o wysokim koszcie dekarbonizacji do planów wsparcia i deregulacji

Sektor unijnego lotnictwa cywilnego stoi obecnie w obliczu szeregu wyzwań stanowiących realne zagrożenie dla jego globalnej zdolności konkurencyjnej. Obciążenia wynikające z polityki klimatycznej UE, w połączeniu z niskimi marżami zysku oraz konkurencją ze strony przewoźników spoza Unii Europejskiej — m.in. z Turcji, Serbii, Chin i państw Zatoki Perskiej — wymagają natychmiastowych i skutecznych działań naprawczych. Jak wskazuje Raport Draghiego, dekarbonizacja lotnictwa będzie wymagała rocznych inwestycji na poziomie 61 miliardów euro w latach 2031–2050. Podkreśla to konieczność poprawy otoczenia regulacyjnego i opracowania mechanizmów wsparcia, które wzmocnią konkurencyjność sektora. W tym kontekście rekomendujemy podjęcie następujących działań:

### **a) Wsparcie na rzecz zwiększenia zdolności produkcyjnych SAF w Unii Europejskiej**

Rozporządzenie ReFuelEU wyznacza obowiązkowe cele dotyczące minimalnego wykorzystania zrównoważonego paliwa lotniczego (SAF) bez zapewnienia odpowiednich zdolności produkcyjnych, co zagraża konkurencyjności przewoźników z UE. Obecne wymagania przewidują, że SAF powinien stanowić 2% miksu paliwowego w 2025 r., a do 2035 r. osiągnąć poziom 20%,

podczas gdy obecnie udział SAF wynosi zaledwie 0,53% globalnej konsumpcji paliwa lotniczego. Od 2030 r. konieczne będzie także wykorzystywanie paliw syntetycznych, które nie są obecnie produkowane na skalę komercyjną, a ich cena będzie znacznie wyższa od aktualnych cen SAF. Konieczne

jest także podkreślenie, że UE importuje około 25% zapotrzebowania na paliwo lotnicze, głównie z Bliskiego Wschodu, USA i Azji, co zwiększa ryzyko związane z uzależnieniem od zewnętrznych dostawców. Problemem jest także nierównomierna geograficznie dyslokacja instalacji zdolnych do produkcji SAF. Większość zakładów produkcyjnych zlokalizowana jest w Europie Zachodniej, podczas gdy Europa Wschodnia nie dysponuje projektami umożliwiającymi wielkoskalową produkcję. Poza spełnieniem wymagań ReFuelEU produkcja musi zostać znacząco zwiększona, aby doprowadzić do istotnego obniżenia cen.

Rozwiązanie tych wyzwań wymaga szerszego i bardziej efektywnego zaangażowania zasobów UE i narzędzi

legislacyjnych w celu zwiększenia podaży SAF. **Rekomendujemy ustanowienie dedykowanego funduszu (lub mobilizację równoważnych zasobów)**, który wesprze europejskie rafinerie w rozbudowie produkcji SAF. W zakresie deregulacji proponujemy wprowadzenie bardziej elastycznych zasad dotyczących pomocy publicznej, które pozwolą na wyrównanie zdolności produkcyjnych między regionami, a także rozszerzenie katalogu surowców dopuszczonych do produkcji SAF. Wykorzystując zachęty wspierające wzrost, UE może uczynić produkcję SAF jednym z motorów rozwoju gospodarczego i technologicznego, przy jednoczesnym umożliwieniu realizacji ambitnych celów klimatycznych.

## b) Odrzucenie propozycji opodatkowania paliwa lotniczego w ramach rewizji dyrektywy ETD

Węgierska prezydencja zaproponowała odroczenie rozważań nad wprowadzeniem opodatkowania paliwa lotniczego do 2035 r. W celu utrzymania konkurencyjności unijnych przewoźników lotniczych niezbędne jest, aby Komisja Europejska wsparła ostateczną rezygnację z opodatkowania paliwa lotniczego. Obecne koszty dekarbonizacji — takie jak modernizacja floty i konieczność zakupu droższego paliwa SAF — w połączeniu z presją ze strony linii lotniczych spoza UE, już teraz ograniczają potencjał wzrostu sektora.

Raport przygotowany dla Komisji Europejskiej („*Study on the Taxation of the Air Transport Sector*”) wskazuje, że

wprowadzenie podatku od paliwa lotniczego spowodowałoby spadek liczby pasażerów o 6–15,4% na lotach wewnątrz EOG, w zależności od rozważanego scenariusza. Podobnie Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (IATA) przewiduje 15,6% spadek popytu na podróże lotnicze do 2035 r. w wyniku opodatkowania paliwa. Prognozy te potwierdzają, że wprowadzenie podatku od paliwa lotniczego w ramach rewizji dyrektywy ETD znacząco osłabiłoby pozycję konkurencyjną sektora lotniczego UE, narażając setki tysięcy miejsc pracy i negatywnie wpływając na wzrost gospodarczy.

## c) Rezygnacja z wymogów monitorowania emisji innych niż CO<sub>2</sub>

Od 1 stycznia 2025 r. zaczął obowiązywać obowiązek monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRV) emisji innych niż CO<sub>2</sub> z lotnictwa, obligując linie lotnicze do raportowania danych dotyczących każdego lotu. W przeciwieństwie do emisji CO<sub>2</sub>, które można precyzyjnie oszacować na podstawie zużycia paliwa, ocena wpływu emisji innych niż dwutlenek węgla wymaga złożonych obliczeń uwzględniających takie zmienne jak trasa, warunki pogodowe i klimatyczne czy skład paliwa. Biorąc pod uwagę niepewność

pomiarową wskazanych parametrów oraz ograniczony dostęp linii lotniczych do części danych, precyzyjne określenie wpływu klimatycznego tych emisji jest bardzo trudne.

**Rekomendujemy, aby proces MRV dla emisji innych niż CO<sub>2</sub> miał charakter dobrowolny**, ponieważ obecne metodologie i proponowane ramy raportowania opierają

się głównie na estymacjach, a nie na precyzyjnych danych. Wyniki oparte na estymacjach są sprzeczne z zasadami analizy danych, które zakładają eksplorację, modelowanie i wdrażanie zweryfikowanych informacji. Ze względu na te nieusuwalne ograniczenia, wyniki MRV prawdopodobnie nie przyczynią się w znaczący sposób do

wysiłków na rzecz redukcji emisji. Ponadto wymóg MRV nakłada nadmierne obciążenia na linie lotnicze, które już teraz mierzą się z licznymi obowiązkami wynikającymi z polityki klimatycznej, i budzi obawy dotyczące potencjalnych zmian współczynników emisji, co mogłoby znacząco zwiększyć koszty uczestnictwa sektora w systemie handlu emisjami UE (EU ETS).

#### **d) *Flexibility Mechanism* – wprowadzenie wirtualnego handlu certyfikatami SAF**

Rozporządzenie ReFuelEU Aviation wprowadziło mechanizm elastyczności (*flexibility mechanism*) SAF na lata 2025–2034, pozwalający wypełniać dostawcom paliwa lotniczego minimalne wymogi dotyczące SAF jako średnią ważoną na wszystkich lotniskach UE, na których dostarczają paliwo.

Mechanizm daje branży paliwowej czas na zwiększenie produkcji i zdolności do realizacji dostaw. Dla zapewnienia właściwego funkcjonowania rekomendujemy jednakże jego uzupełnienie o tzw. system book and claim dedykowany wirtualnemu handlowi certyfikatami zrównoważoności SAF. Taki system umożliwiłby dostawcom paliwa lotniczego, którzy mają niewystarczający

dostęp do SAF, realizację swoich zobowiązań poprzez zakup wirtualnych certyfikatów od dostawców dysponujących nadwyżkami. Operatorzy lotniczy mogliby również nabywać wirtualne certyfikaty bez fizycznej dostawy SAF, co pozwoliłoby na bardziej zrównoważoną dystrybucję SAF w całej UE i wyeliminowałoby konieczność dostarczania paliwa na każde lotnisko. Dodatkowo dostawcy paliwa mogliby handlować między sobą nadwyżkami SAF, co sprzyałoby bardziej elastycznemu i efektywnemu zarządzaniu dostawami paliwa w całej UE. Wdrożenie tego systemu wymagałoby stworzenia kompleksowej platformy do śledzenia certyfikatów oraz mechanizmów zapewniających zgodność regulacyjną, aby zapobiec podwójnemu zgłaszaniu tych samych certyfikatów.

#### **e) *Environmental Labelling Scheme* – dobrowolność z uwagi na brak możliwości realizacji precyzyjnych pomiarów**

Rozporządzenie ReFuelEU Aviation wprowadziło również system informacji środowiskowych (*Environmental Labelling Scheme*), którego celem jest informowanie pasażerów o wpływie ich lotu na środowisko, umożliwiając im tym samym podejmowanie bardziej świadomych decyzji. Stoimy jednakże na stanowisku, że metodologia obliczeniowa stosowana w ramach obowiązującego systemu jest niejasna i brakuje jej przejrzystości, a raportowane dane opierają się wyłącznie na szacunkach. Konieczne jest podkreślenie, że informacje dotyczące emisji, które przewoźnik podaje dla danego lotu, są jedynie wstępnym założeniem — w przypadku zmiany samolotu, wahań liczby pasażerów lub bagażu, wydłużenia trasy bądź wpływu innych zmiennych, raportowane

wartości mogą ulec znaczącym zmianom. W rezultacie istnieje poważne ryzyko wprowadzenia pasażerów w błąd, a co za tym idzie – stosowania praktyk greenwashingu.

Ze względu na obawy związane z jakością metodologii obliczania emisji oraz obiektywną trudność w uzyskaniu precyzyjnych pomiarów, system etykietowania powinien pozostać całkowicie dobrowolny przez cały okres obowiązywania rozporządzenia. Linie lotnicze powinny zachować swobodę wyboru metodologii obliczania emisji generowanych przez swoje operacje lotnicze, zwłaszcza że dostępne są bezpłatne metody wyliczeń.

Jednocześnie warto podkreślić, że wszystkie regulacje wchodzące w skład pakietu „Fit for 55” już teraz nakładają na przewoźników lotniczych dodatkowe obowiązki w zakresie raportowania i administracji. Dlatego proces powinien zostać uproszczony w jak największym stopniu i nie powinien wymagać dostarczania dodatkowych danych ani podejmowania czasochłonnych działań przez linie lotnicze. Uważamy, że zakres danych, które mają być przekazywane do Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), nie powinien wykraczać poza dane raportowane na podstawie artykułów 8 i 9 rozporządzenia ReFuelEU Aviation oraz wymogi raportowania emisji CO<sub>2</sub> wynikające z systemu EU ETS.

Powyższe zalecenia odnoszą się do najpilniejszych potrzeb w zakresie

deregulacji i konkurencyjności w unijnym sektorze lotnictwa cywilnego. Kluczowa pozostaje jednak szersza dyskusja na temat wsparcia branży na dużą skalę, uwzględniając ukierunkowane inwestycje korzystające z funduszy zebranych za pośrednictwem systemu EU ETS. Przeznaczenie tych środków na modernizację sektora umożliwiłoby osiągnięcie ambitnych celów polityki klimatycznej przy jednoczesnym zachowaniu konkurencyjności.

**Oczekujemy, że rozwiązanie tych kwestii oraz wdrożenie naszych rekomendacji znajdzie odzwierciedlenie w przyszłych inicjatywach legislacyjnych Komisji Europejskiej, w szczególności w ramach dedykowanego (*Sustainable Transport Investment Plan – STIP*).**

# 8

## Dostosowanie zasad wyznaczania cen energii elektrycznej kluczem do ochrony konkurencyjności przemysłu energochłonnego

Obecny mechanizm ustalania cen energii elektrycznej znacząco wpływa na konkurencyjność europejskiego przemysłu energochłonnego, zwłaszcza sektorów trudnych do dekarbonizacji, takich jak produkcja nawozów. Wysokie i niestabilne ceny energii, wynikające z zasad wyznaczania cen na rynku, stanowią poważne obciążenie dla tych przedsiębiorstw, które już ponoszą koszty transformacji klimatycznej.

Firmy energochłonne stoją przed podwójnie trudnym zadaniem ponosząc koszty związane z dekarbonizacją własnej produkcji przemysłowej, a jednocześnie narażone są na rosnące ceny energii na rynku. Na cenę energii składają się bowiem nie tylko koszty jej wytworzenia, ale także koszty systemowe rozbudowy sieci, utrzymania rezerw mocy w systemie, czy też opłat mających finansować systemy wsparcia dla energetyki odnawialnej. Istotna jest zatem zmiana mechanizmu wyznaczania cen energii na rynku tworząca bardziej sprawiedliwe ramy jego funkcjonowania.

Osiągnięcie bardziej sprawiedliwych ram jest możliwe poprzez m.in. częściowe wyłączenie źródeł sterowalnych z mechanizmu merit order, a tym samym zmniejszenie zmienności cen na rynku energii oraz wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego.

Bez takiego podejścia istnieje ryzyko utraty konkurencyjności tych firm zarówno na rynku unijnym (gdzie kraje o bardziej emisyjnym miksie energetycznym mają wyższe koszty produkcji), jak i globalnym, gdzie przedsiębiorstwa spoza UE nie są objęte równie rygorystycznymi regulacjami klimatycznymi.

**Reforma zasad ustalania cen energii powinna zatem uwzględniać specyfikę przemysłu energochłonnego**, tak aby unikać nadmiernego wzrostu kosztów, który mógłby prowadzić do przenoszenia produkcji poza Unię Europejską („ucieczka emisji”) i osłabienia konkurencyjności europejskiego przemysłu.

# 9

## Wspieranie rozwoju krajowych baz przemysłowych i bazowanie na lokalnych dostawcach komponentów i technologii

Niezbędnym elementem zwiększenia konkurencyjności gospodarki UE jest stawianie na unijny przemysł, w tym rozwój krajowych baz przemysłowych, zwłaszcza wytwarzających produkty i świadczących usługi przyczyniające się do zeroemisyjności. Przy okazji projektowania konkretnych inicjatyw w ramach *Clean Industrial Deal* postulujemy zatem **wprowadzenie preferencji dla unijnych dostawców komponentów i technologii m.in. w zakresie kryteriów udzielania zamówień publicznych jak również uwzględnianie przy udzielaniu takich zamówień bezpieczeństwa gospodarczego UE**, o czym mówi Europejska Strategia Bezpieczeństwa Gospodarczego z 20 czerwca 2023 r. i bezpieczeństwa dostaw w zakresie komponentów niezbędnych dla procesu dekarbonizacji przemysłu.

Ponadto warto rozważyć wprowadzenie systemu zachęt dla inwestorów realizujących projekty strategiczne dla bezpieczeństwa energetycznego UE (zwłaszcza morskie

farmy wiatrowe i elektrownie atomowe, wodorociągi) uwzględniające tzw. local content, które zachęcą do wyboru unijnych dostawców, ale przy zapewnieniu większego bezpieczeństwa dostaw, tworzenia specjalistycznych miejsc pracy i większej niezależności przemysłowej w długim okresie. W przypadku wykazania przez inwestora zakontraktowania usług lub dostaw od określonego odsetka lokalnych unijnych dostawców przy danej inwestycji inwestor mógłby liczyć np. na preferencyjne stawki podatkowe czy dodatkowe bonusy związane z przedmiotem inwestycji. **Angażowanie krajowych baz przemysłowych powinno być obowiązkiem przy okazji realizacji projektów wspólnego zainteresowania UE** (*Projects of Common Interest*).

Komisja we współpracy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym powinna pracować nad poszerzaniem zakresu dostępnych instrumentów finansowych, zwłaszcza dłużnych, które będą koncentrowały się na wspieraniu unijnych przedsiębiorców przy zwiększaniu konkurencyjności na rynkach i zapewniały im tani kapitał na inwestycje i bieżącą działalność obrotową.

# Podsumowanie

Europejska polityka dekarbonizacji przemysłu wymaga elastycznego i realistycznego podejścia, dostosowanego do zróżnicowanych warunków gospodarczych i infrastrukturalnych państw członkowskich, a także uwzględnienia specyficznych potrzeb szeregu branż o znaczeniu strategicznym. Obecne regulacje, takie jak RED III i obowiązkowy udział RFNBO w wodorze przemysłowym, mogą prowadzić do wzrostu kosztów, osłabienia konkurencyjności unijnego przemysłu oraz zwiększenia zależności od importu. Dlatego Business & Science Poland postuluje wprowadzenie bardziej elastycznych regulacji, które uwzględniają różne technologie dekarbonizacyjne, w tym niskoemisyjny wodor, oraz zapewnienie dłuższych okresów przejściowych na ich wdrażanie.

Wsparcie przemysłu energochłonnego, w tym chemicznego, powinno stanowić priorytet polityki klimatycznej UE. Mechanizmy CBAM i ETS muszą skutecznie chronić europejskie przedsiębiorstwa przed nieuczciwą konkurencją spoza Unii, jednocześnie nie prowadząc do masowej deindustrializacji i przenoszenia produkcji poza Europę. Szczególnie, że mechanizm CBAM odnosi się jedynie do kosztów uprawnień do emisji CO<sub>2</sub> i nie uwzględnia wyrównywania innych kosztów ponoszonych przez europejskie podmioty wynikające z restrykcyjnych unijnych przepisów i wysokich standardów ESG.

Business & Science Poland zwraca również uwagę na zagrożenia wynikające z nadmiernych obciążeń fiskalnych, które mogłyby zdestabilizować europejski transport i lotnictwo. Wprowadzanie nowych podatków na paliwa czy zbyt wyśrubowane wymagania dotyczące SAF grożą spadkiem konkurencyjności przewoźników unijnych. Dlatego konieczne jest zwiększenie wsparcia dla produkcji zrównoważonych paliw oraz dostosowanie regulacji do rzeczywistych możliwości rynkowych.

Aby zapewnić długofalową konkurencyjność europejskiej gospodarki, postuluje się o wzmocnienie krajowych baz przemysłowych oraz ograniczenie zależności od importowanych komponentów i technologii. UE powinna aktywnie promować lokalnych dostawców i wspierać rozwój europejskich technologii w kluczowych obszarach, takich jak odnawialne źródła energii, wodorociągi i infrastruktura strategiczna.

Business & Science Poland apeluje o prowadzenie transformacji klimatycznej w sposób sprawiedliwy i uwzględniający realne wyzwania gospodarcze. Kluczowe znaczenie ma pragmatyczne podejście, neutralność technologiczna oraz równomierne obciążenie wszystkich państw członkowskich. Tylko elastyczna i przemysłowa polityka klimatyczna pozwoli na skuteczną dekarbonizację przy jednoczesnym utrzymaniu konkurencyjności europejskiego przemysłu na arenie międzynarodowej.

## O BSP

Business & Science Poland (BSP) to wielosektorowa federacja przedsiębiorstw z siedzibą w Brukseli, reprezentująca 180 000 miejsc pracy w sektorach przemysłowym, chemicznym, transportowym, rolnym oraz cyfrowym. Jej misją jest łączenie wiodących polskich przedsiębiorstw oraz środowiska naukowo-badawczego z agendą Unii Europejskiej.

BSP działa w duchu fundamentalnych wartości Unii Europejskiej, jednocześnie aktywnie wspierając jej transformację w sposób odpowiedzialny i skuteczny.

# BSP

BUSINESS & SCIENCE  
POLAND