

# RAPORT Z RYNKU



## Ceny uprawnień EUA

Bardzo wysoka zmienność cen uprawnień EUA była kontynuowana również we wrześniu. To już czwarty miesiąc z rzędu kiedy cena pomiędzy minimum a maksimum wahała się powyżej 4 EUR. Ze stosunkowo wysokimi zakresami cen mamy do czynienia w zasadzie od marca br., czyli od wybuchu pandemii. Od tego czasu, najniższą rozpiętość cenową odnotowano w maju – ok. 3 EUR. We wszystkich pozostałych miesiącach wynosił powyżej 4 EUR.

Kluczowym wydarzeniem dla rynku uprawnień EUA we wrześniu było ogłoszenie przez Ursulę von der Leyen nowego celu redukcyjnego UE dla 2030 r. Na kilka dni przed jego ogłoszeniem, tj. po głosowaniach na komisjach ITRE i ENVI oraz „wycieku” dokumentu KE, inwestorzy założyli, że cel redukcyjny nie będzie niższy niż 55%. Dlatego też ceny uprawnień EUA w krótkim czasie wzrosły z ok. 27 EUR do rekordowych poziomów – ok. 30,5 EUR. Później jednak, w wyniku realizacji zysków przez inwestorów oraz obaw o drugą falę pandemii, ceny wróciły do poziomu 27 EUR.

Statystycznie, uprawnienia EUA we wrześniu 2020 r. straciły na wartości ok. 6% (licząc od dnia 31 sierpnia br.). Średnia arytmetyczna cena EUA oraz CER z 22 transakcyjnych dni września wyniosła odpowiednio 27,77 EUR oraz 0,29 EUR. Łączny wolumen obrotów uprawnień EUA na rynku spot giełd ICE oraz EEX wyniósł ponad 72 mln, natomiast wolumen jednostek CER - ok. 0,38 mln.

### W numerze:

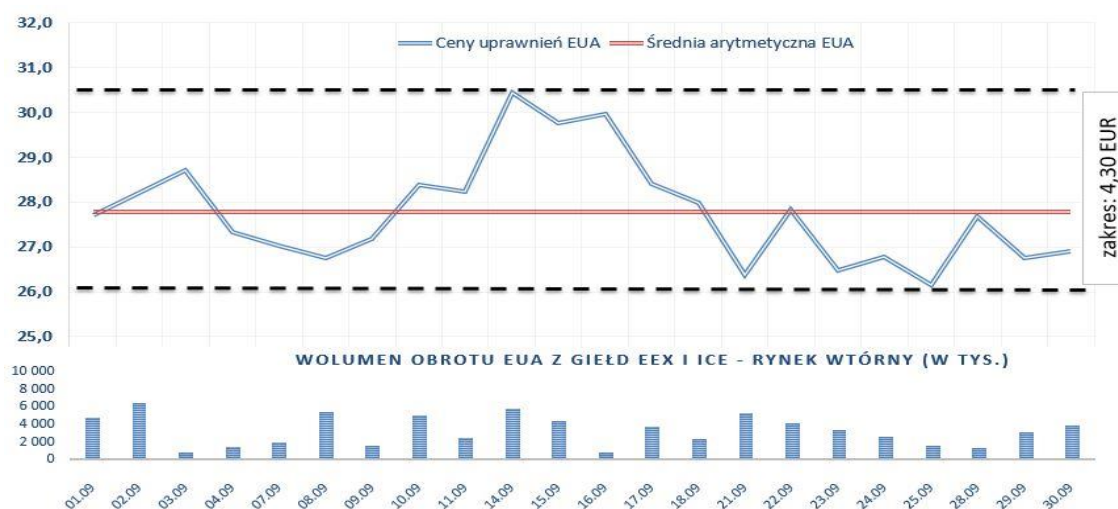
- ▶ Analiza kształtowania się poziomu cen jednostek EUA/EUAA i CER na rynku wtórnym we wrześniu
- ▶ Najważniejsze wydarzenia rynkowe we wrześniu 2020 r.
- ▶ Kształtowanie się cen uprawnień EUA i EUAA na rynku pierwotnym
- ▶ Prognozy cen uprawnień EUA w okresie 2021-2030 z uwzgl. celu UE 55%
- ▶ Zmiany w polityce klimatycznej do 2030 r.
- ▶ Ocena skutków KE ws. podniesienia celu redukcyjnego UE
- ▶ Przyszłość mechanizmu CDM
- ▶ Najważniejsze informacje z innych systemów ETS i polityka klimatyczna Singapuru
- ▶ Kalendarium najważniejszych wydarzeń w październiku 2020 r.

**Tabela 1.** Notowania cen uprawnień EUA, EUAA oraz jednostek CER na rynku kasowym (spot) oraz terminowym („ICE EUA Futures Dec” dla lat 2020-2026) w dniach od 31 sierpnia do 30 września 2020 r.

Ceny uprawnień EUA (w EUR)								
data	spot	Dec20	Dec21	Dec22	Dec23	Dec24	Dec25	Dec26
30-wrz-20	26,91	26,93	27,14	27,50	27,95	28,49	29,10	29,71
31-sie-20	28,63	28,66	29,02	29,53	30,12	30,83	31,54	32,25
zmiana	-6,01%	-6,04%	-6,48%	-6,87%	-7,20%	-7,59%	-7,74%	-7,88%
Ceny uprawnień lotniczych EUAA (w EUR)								
data	spot	Dec20	Dec21	Dec22	Dec23	Dec24	Dec25	Dec26
30-wrz-20	26,15	26,18	X	X	X	X	X	X
31-sie-20	27,91	28,16	X	X	X	X	X	X
zmiana	-6,31%	-7,03%	X	X	X	X	X	X
Ceny jednostek CER (w EUR)								
data	spot	Dec20	Dec21	Dec22	Dec23	Dec24	Dec25	Dec26
30-wrz-20	0,28	0,28	X	X	X	X	X	X
31-sie-20	0,29	0,28	X	X	X	X	X	X
zmiana	-3,45%	0,00%	X	X	X	X	X	X

Źródło: opracowanie własne KOBIZE na podstawie [www.barchart.com](http://www.barchart.com)

**Wykres 1.** Dzielne ceny zamknięcia transakcji uprawnieniami EUA oraz poziom wolumenu na rynku spot giełd EEX oraz ICE we wrześniu 2020 r. [w EUR]



Źródło: Opracowanie własne KOBIZE na podstawie danych z giełd EEX oraz ICE

## Analiza kształtowania się poziomu cen jednostek EUA/EUAA i CER na rynku wtórnym we wrześniu<sup>1</sup>

Wrzesień na rynku uprawnień EUA rozpoczął się tak, jakby wysokie ceny z końcówki sierpnia miały zostać utrzymane. Pomimo faktu, że wolumeny aukcyjne we wrześniu powróciły do swoich normalnych poziomów (sierpień był jedynym miesiącem w roku, w którym sprzedaje się o blisko 50% mniej uprawnień na aukcjach niż w pozostałych miesiącach) w żaden sposób nie zraziło to kupujących, którzy w dniu 3 września wywindowali cenę do poziomu 28,71 EUR. Do tak znaczących wzrostów cen przyczyniła się również korekta wzrostowa na rynkach paliw (obawy o zmniejszenie dostaw tego surowca). W następnych dniach jednak, na fali wyprzedaży akcji na rynkach finansowych w Stanach Zjednoczonych i Europie, uprawnienia EUA spadły do poziomu 26,77 EUR w dniu 8 września. W tym momencie sprawą kluczową dla rynku uprawnień stawała się kwestia podniesienia celu redukcyjnego UE na 2030 r. (obecnie wynosi on 40%). Głosowanie w tej sprawie w pierwszej kolejności przeprowadzono na komisji ITRE, gdzie przeforsowano cel 55%, a później na komisji ENVI, na której przegłosowano jeszcze wyższy cel – 60%. W świadomości inwestorów był to sygnał, że nowy cel redukcyjny

UE nie będzie niższy niż 55% (wcześniej zakładano przedział 50-55%). Od razu znalazło to swoje odzwierciedlenie w cenach. W dniach od 8 do 14 września ceny uprawnień wzrosły o prawie 4 EUR odnotowując rekordowe poziomy powyżej 30 EUR (30,44 EUR). W międzyczasie pojawiła się jeszcze informacja o przecieku dokumentu KE, w którym zapisano, że cel redukcyjny UE nie będzie niższy niż 55%. Rynek dyskontował te informacje kolejne dwa dni, dzięki czemu cena uprawnień EUA utrzymywała się w okolicach 30 EUR. Jednak gdy tylko Ursula von der Leyen, w dniu 16 września w orędziu o stanie UE w Parlamencie Europejskim, ogłosiła nowy cel (minimum 55%), w kolejnych dniach rozpoczęła się szybka realizacja zysków przez inwestorów (prawdopodobnie zadziałała zasada: *kupuj plotki, sprzedawaj fakty*). W konsekwencji, w dniu 25 września, ceny uprawnień EUA spadły do poziomu trochę powyżej 26 EUR. Na negatywnych nastrojach inwestorów odbijały się również informacje o wzrostach zakażeń koronawirusem na świecie oraz obawy o wprowadzanie kolejnych lockdown-ów gospodarek. W końcówce września ceny uprawnień odrobiły część strat i zakończyły miesiąc na poziomie ok. 27 EUR.

<sup>1</sup> Opracowano na podstawie informacji i danych publikowanych przez m.in. giełdy ICE, EEX oraz Thomson Reuters.

## Najważniejsze wydarzenia rynkowe we wrześniu 2020 r.:

1. Na posiedzeniu Komisji ITRE w PE przyjęto raport w sprawie projektu nowego Europejskiego Prawa Klimatycznego, a większość europosłów opowiedziała się za zwiększeniem celu redukcji emisji wynoszącym 55% do 2030 r.<sup>2</sup> **(7 września)**
2. Na posiedzeniu Komisja ENVI w PE<sup>3</sup> przyjęła raport w sprawie prawa klimatycznego UE (przy 46 głosami za, 18 przeciw i 17 wstrzymujących się). Europosłowie opowiedzieli się za podniesieniem celu redukcji emisji do 60% do 2030 r., w porównaniu do 1990 r. (w celu osiągnięcia neutralności klimatycznej UE do 2050 r.), który jest ambitniejszy niż początkowa propozycja Komisji, zakładająca 50–55% redukcji. Europosłowie ponadto optują, aby po przeprowadzeniu oceny skutków regulacji KE zaproponowała również cel pośredni redukcji emisji na rok 2040 r., dzięki któremu możliwe będzie sprawdzenie czy UE znajduje się na dobrej drodze do osiągnięcia założonej neutralności klimatycznej do 2050 r. Głosowanie w PE odbędzie się w dniu 7 października, po czym rozpoczną się negocjacje z Radą<sup>4</sup> **(11 września)**.
3. W dniu 14 września cena uprawnień EUA na rynku spot osiągnęła rekordowy poziom 30,44 EUR. Nigdy wcześniej tj. od 2005 r. cenom uprawnień nie udawało się osiągnąć tak dużych wartości **(14 września)**.
4. Przewodnicząca KE Ursula Von der Leyen w swoim Orędziu o Stanie Unii 2020 poinformowała o głównych kierunkach rozwoju, w tym o dalszych planach związanych z Europejskim Zielonym Ładem. Wśród głównych elementów związanych z polityką klimatyczną wymieniła m.in. propozycje KE dotyczące zwiększenia celu redukcji emisji do 2030 r. o co najmniej 55 proc., jak również usprawnieniu handlu uprawnieniami do emisji, czy pobudzenia sektora produkcji energii ze źródeł odnawialnych, poprawienia efektywności energetycznej, co miało bezpośrednie przełożenie na sytuację na rynku CO<sub>2</sub>.<sup>5</sup> **(16 września)**
5. Komisja Europejska przedstawiła w PE propozycję poprawki do projektu Europejskiego Prawa Klimatycznego (ang. *European Climate Law*) dotyczącą podwyższenia celu redukcji emisji do 2030 r. o co najmniej 55%, w porównaniu do 1990 r., w celu osiągnięcia celu neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Przedstawiono również kompleksową ocenę skutków społecznych, gospodarczych i środowiskowych wpływu nowego celu redukcji emisji (ang. *Impact Assessment*) zaproponowanych regulacji. Ponadto KE zwróciła się również do Parlamentu i Rady UE w celu akceptacji nowego 55% celu redukcji emisji, który miałby zostać przedłożony do Konwencji Klimatycznej (UNFCCC), jako nowe zobowiązanie UE przedkładane jako NDCs w ramach Porozumienia Paryskiego. Ponadto KE przedstawiła również informacje o planowanych wnioskach ustawodawczych, które zostaną przedstawione przed czerwcem 2021 r., a które mają dotyczyć m.in. przeglądu i rozszerzenia systemu EU ETS, dostosowania rozporządzenia ESR, polityki dotyczącej OZE, efektywności energetycznej oraz norm CO<sub>2</sub> dla pojazdów. KE przyjęła również ocenę przedłożonych przez państwa czł. Krajowych Planów na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021–2030 (KPEiK)<sup>6</sup>. Więcej informacji w dalszej części raportu. **(17 września)**
6. KE przyjęła zmienione wytyczne w sprawie pomocy publicznej dla systemu handlu uprawnieniami do emisji (ang. *EU State Aid Guidelines*), które będą obowiązywały od dnia 1 stycznia 2021 r. Wytyczne ETS mają na celu zmniejszenie ryzyka *ucieczki emisji*, w przypadku gdy przedsiębiorstwa przenoszą produkcję do krajów spoza UE o mniej ambitnej polityce klimatycznej, co prowadzi do

<sup>2</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/ITRE-OJ-2020-09-07-1\\_PL.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/ITRE-OJ-2020-09-07-1_PL.html)

<sup>3</sup> ENVI - Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności w Parlamencie Europejskim

<sup>4</sup> <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20200907IPR86512/eu-climate-law-meps-want-to-increase-emission-reductions-target-to-60-by-2030>

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/state\\_of\\_the\\_union\\_pl\\_1.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/state_of_the_union_pl_1.pdf)

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_1599](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1599)

mniejszej aktywności gospodarczej w UE i umożliwiają one państwom członkowskim zrekompensowanie przedsiębiorstwom w zagrożonych sektorach części wyższych cen energii elektrycznej<sup>7</sup>. Szczegółowe informacje w materiale KE. **(21 września)**

7. Na posiedzeniu Komisji ENVI<sup>8</sup> Parlamentu Europejskiego odbyła się debata, podczas której Wiceprzewodniczący KE

Pan F. Timmermans zaprezentował plan KE dotyczący podwyższenia celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55% do 2030 r. w porównaniu do 2030 r. Europosłowie w swoich wystąpieniach podkreślali m.in., że zaproponowany przez KE cel na 2030 r. jest celem netto (ang. *net target*), co poprzez uwzględnienie pochłaniania powoduje, że rzeczywiste redukcje emisji będą niższe.<sup>9</sup> **(28 września)**

## Kształtowanie się cen uprawnień EUA i EUAA na rynku pierwotnym

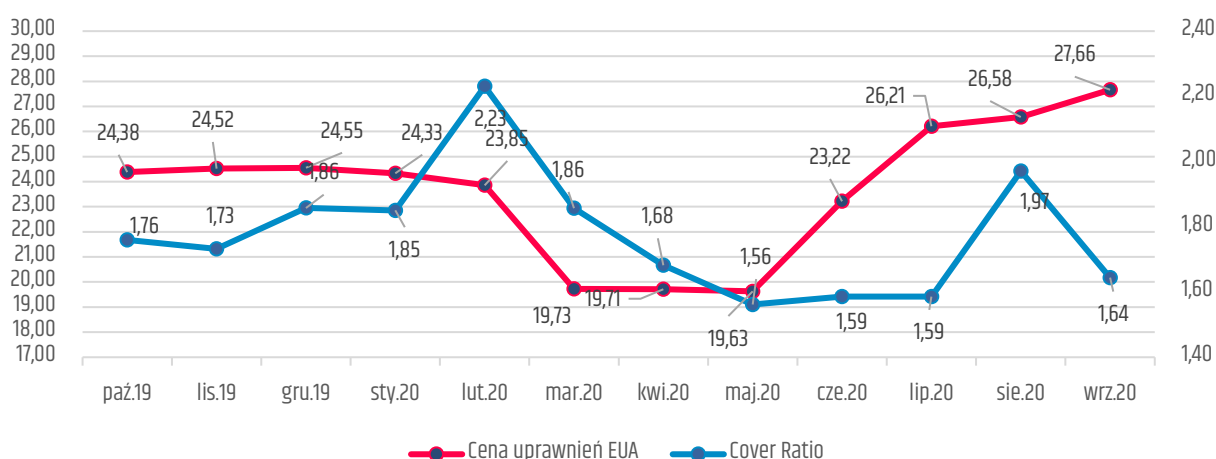
We wrześniu, w ramach rynku pierwotnego, odbyło się 20 aukcji uprawnień EUA (18 na giełdzie EEX, 2 na giełdzie ICE), na których sprzedano blisko 81,17 mln uprawnień EUA (czyli o ponad połowę więcej niż w sierpniu), po średniej ważonej cenie 27,66 EUR (o 0,11 EUR poniżej średniej ceny spot z rynku wtórnego). Współczynnik popytu do podaży uprawnień (tzw. *cover ratio*) na wszystkich wrześniowych aukcjach EUA wyniósł 1,64<sup>10</sup>. Należy zauważyć, że po zdecydowanym skoku tego współczynnika

w sierpniu, we wrześniu powrócił on w okolice poziomów z maja, czerwca i lipca. Z kolei cena uprawnień EUA na przestrzeni ostatniego miesiąca znacząco wzrosła z 26,58 EUR do 27,66 EUR.

### Aukcje polskich uprawnień do emisji na platformie EEX

W dniach 9 i 23 września 2020 r. giełda EEX, w imieniu Polski, przeprowadziła kolejne aukcje uprawnień EUA w 2020 r., na których sprzedano po ok. 6,4 mln uprawnień EUA po cenie

**Wykres 2.** Średniomiesięczne ważone ceny uprawnień EUA osiągnięte na aukcjach (lewa oś) oraz współczynniki popytu do podaży – tzw. *cover ratio* (prawa oś) w okresie ostatniego roku.



Źródło: Opracowanie własne KOBIZE na podstawie danych z giełd EEX oraz ICE

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_1712](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1712)

<sup>8</sup> ENVI - Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności w Parlamencie Europejskim

<sup>9</sup> <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20200925IPR87925/increasing-the-eu-s-2030-emissions-reduction-target-is-necessary-and-feasible>

<sup>10</sup> Obliczono średni ważony współczynnik popytu do podaży, czyli stosunek wolumenu zleceń do wolumenu oferowanego na aukcji.

**Tabela 2.** Statystyka aukcji polskich uprawnień EUA we wrześniu 2020 r.

Aukcja PL we wrześniu 2020 r.	Cena rozliczenia w EUR/EUA	Liczba oferowanych EUA	Przychód w EUR	Całkowite zapotrzebowanie na EUA	Cover ratio*	Liczba uczestników
9 września	26,45	6 398 500	169 240 325	11 583 500	1,81	30
23 września	27,31	6 398 500	174 743 035	9 460 500	1,48	25

\*całkowite zapotrzebowanie na uprawnienia, zgłoszone przez uczestników aukcji dzielone przez liczbę oferowanych uprawnień

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych EEX

odpowiednio 26,45 EUR oraz 27,31 EUR. Przychód do polskiego budżetu z tytułu dwóch aukcji wyniósł łącznie ok. 344 mln EUR. Szczegółowe statystyki przedstawiono w tabeli 2.

W 2020 r. przedmiotem sprzedaży będzie w sumie ok. 130,104 mln polskich uprawnień EUA oraz 105,5 tys. polskich uprawnień EUAA (EUAA już sprzedano) uwzględniając redukcję uprawnień z tytułu

korekty MSR w okresie od września do grudnia 2020 r. na podstawie [decyzji 2015/1814](#). Wolumen uprawnień dla Polski zawiera również pulę [49,52 mln uprawnień EUA](#) z tytułu bezpłatnego przydziału uprawnień w ramach art. 10c dyrektywy EU ETS, które nie zostały przydzielone w obecnym okresie rozliczeniowym EU ETS (2013-2020).

## Prognozy cen uprawnień EUA w okresie 2021-2030 z uwzględnieniem unijnego celu 55% redukcji emisji

Ogłoszenie przez Ursulę von der Leyen nowego celu redukcyjnego w UE, który ma wynieść nie mniej niż 55%, spowodowało niektóre instytucje do sporządzenia prognoz cenowych uwzględniających wyższy cel redukcyjny. We wrześniu swoje szacunki opracowały Bloomberg i Refinitiv, natomiast dużo wcześniej, bo już w marcu br., swoje prognozy opublikowało funkcjonujące w strukturach IOŚ-PIB/KOBIZE – Centrum Analiz Klimatyczno-Energetycznych (w skrócie CAKE). Zdaniem Bloomberg, Refinitiv i CAKE ceny

uprawnień EUA w 2025 r., po uwzględnieniu 55% celu redukcyjnego UE będą się kształtować na poziomie odpowiednio 30 EUR, 25 EUR i 41 EUR. Daje to średnią dla tego okresu na poziomie 32 EUR. Z kolei dla 2030 r. będą to wartości odpowiednio: 80 EUR, 51 EUR oraz 76 EUR, co przekłada się na średnią na poziomie 69 EUR. Wszystkie powyższe wartości podane są w tabeli 3. Refinitiv przy szacowaniu swoich prognoz założył m.in. 60%<sup>11</sup> cel redukcji w EU ETS (na tyle w EU ETS przekłada się 55%

**Tabela 3.** Prognoza cen uprawnień EUA w 2025 r. i 2030 r. z uwzględnieniem podwyższenia celu redukcyjnego UE do 55% (w EUR)

Instytucja	2025	2030
Bloomberg	30	80
Refinitiv	25	51
CAKE	41	76
Średnia	<b>32</b>	<b>69</b>

Źródło: Opracowanie własne KOBIZE, na podstawie Refinitiv, Bloomberg, CAKE

<sup>11</sup> Refinitiv nie podaje w jaki sposób został określony współczynnik LRF, tzn. ile wynosi oraz od którego roku zostanie podwyższony. Być może w tej kwestii przyjęt

te same założenia, które przyjęła KE w impact assessment, czyli podwyższenie LRF dopiero od 2026 r.

redukcji w UE) oraz brak włączenia nowych sektorów do EU ETS. Refinitiv zakłada, że udział OZE będzie stopniowo zwiększał się w latach 2021-2030 aż osiągnie poziom 70% w 2030 r., głównie na skutek podwojenia mocy źródeł słonecznych i wiatrowych. Wraz ze wzrostem wykorzystania OZE w sektorze energetycznym emisje

w EU ETS z wyłączeniem lotnictwa mogą spaść do 900 Mt w 2030 r., (spadek o 600 MT, czyli o 40% względem 2019 r.). Oznacza to, że emisje w 2030 r. (w scenariuszu 55%) byłyby o 160 Mt niższe w scenariuszu 55% w porównaniu do scenariusza 40% redukcji. Refinitiv szacuje, że w drugiej połowie czwartego okresu EU ETS ceny uprawnień wzrosną z 27 EUR w 2026 r. do 51 EUR w 2030 r. Podwyższony poziom cen EUA w tym okresie będzie odzwierciedlał konieczność ponoszenia bardziej kosztownych redukcji emisji w przemyśle, ponieważ potencjał zmiany paliwa w sektorze energetycznym zostanie wyczerpany (tzw. *fuel switching*). Zdaniem ekspertów Refinitiv, stale malejący limit emisji (CAP) spowoduje rosnący niedobór uprawnień w EU ETS, co będzie bardziej kosztowne dla sektora przemysłu.

Z kolei w opublikowanej w marcu br. analizie CAKE pt. "*Zmiana celów redukcyjnych oraz cen uprawnień do emisji wynikająca z komunikatu Europejski Zielony Ład*" zakłada, że 55% cel redukcji w UE przełoży się na 57% cel redukcji w EU ETS. W scenariuszu GHG55 zmiana struktury wytwarzania w sektorze energetycznym pozostaje głównym źródłem redukcji emisji do 2030 r. Wytwarzanie energii w oparciu o stałe paliwa kopalne (węgiel kamienny i brunatny) spada w UE w latach 2025-2030 od 15% do 30% w stosunku do scenariusza bazowego. Spadki produkcji w UE w instalacjach wykorzystujących paliwa kopalne kompensowane będą wzrostem udziału OZE w miksie paliwowym. Zgodnie z analizą CAKE w scenariuszu GHG55 bardziej zauważalne są również ograniczenia produkcji w sektorach przemysłowych, względem scenariusza bazowego. Jeśli chodzi o spadek emisji, to CAKE uzyskał bardzo podobne wyniki do tych przedstawionych przez Refinitiv. Zgodnie z analizą CAKE emisje w EU ETS mogą spaść do 861 Mt w 2030 r., co oznacza że były one niższe o 180 Mt w porównaniu do scenariusza 40% redukcji.

## | Zmiany w polityce klimatycznej UE do 2030 r.

Od wielu lat spodziewano się, że rok 2020 będzie rokiem przełomowym w działaniach na międzynarodowej arenie polityki klimatyczno-energetycznej. W ramach działań UE od co najmniej 2 lat zapowiadano, że w tym właśnie roku państwa członkowskie czeka poważna dyskusja i idące za nią zmiany w dotychczasowej polityce klimatycznej UE. Zgodnie ze swoimi zapowiedziami z połowy 2019 r.<sup>12</sup>, w połowie września br. Ursula von der Leyen, przewodnicząca Komisji Europejskiej, przedstawiła plan podniesienia ambicji i zwiększenia poziomu redukcji emisji GHG przez UE do roku 2030. Zapowiedź ta stanowiła jeden z filarów wygłoszonego przez Przewodniczącą KE oświadczenia nt. stanu Unii.<sup>13</sup>

Zgodnie z przedstawionym 17 września komunikatem pt. *Ambitniejszy cel klimatyczny Europy do 2030 r.*<sup>14</sup>, KE proponuje podniesienie celu redukcji emisji UE z dotychczas obowiązującego poziomu 40% redukcji emisji do 2030 r. do poziomu 55%, względem emisji w 1990 r.

Dotychczasowy cel 40%, zdaniem KE, jest niewystarczającym wysiłkiem UE na drodze do osiągnięcia neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Ponadto, jak dalej wskazuje KE, jest on niewystarczający do realizacji przez Unię podjętych w 2015 r. zobowiązań w ramach Porozumienia Paryskiego oraz działań wymaganych zgodnie z wytycznymi IPCC<sup>15</sup> odnośnie ograniczenia

<sup>12</sup> <https://www.nature.com/articles/d41586-019-02204-4>

<sup>13</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/IP\\_20\\_1599](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/IP_20_1599)

<sup>14</sup> „Stepping up Europe's 2030 climate ambition”, COM(2020) 562 final, 17.09.2020, link: [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/eu-climate-action/docs/com\\_2030\\_ctp\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/eu-climate-action/docs/com_2030_ctp_en.pdf)

<sup>15</sup> IPCC - (ang. Intergovernmental Panel on Climate Change), Międzypaństwowy Zespół ds. Zmian Klimatu

wzrostu średnich temperatur światowych. KE nie kryje również, że swoimi działaniami dąży do utrzymania przez Unię Europejską pozycji lidera na międzynarodowej arenie działań na rzecz ograniczania zmian klimatycznych.

Komunikatowi KE dot. podniesienia ambicji celu na 2030 r. towarzyszy dokument oceniający wpływ proponowanych działań na gospodarkę, społeczeństwo i środowisko UE (ang. *Impact Assessment, IA*)<sup>16</sup>. W ocenie tej przedstawiono analizę wielu potencjalnych działań, instrumentów i polityk, które miałyby doprowadzić do realizacji celu 50-55% redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. względem emisji w 1990 r.

KE jak na razie przedstawiła różne możliwości działań i zmian polityk i instrumentów, jakich wprowadzenie będzie konieczne do realizacji ambitniejszych celów redukcji emisji. Należy oczekiwać, że ostatecznie wprowadzone rozwiązania będą opierały się na reformie dotychczasowej legislacji i funkcjonujących już w ramach UE instrumentów i narzędzi. Zmian wymagać będzie na pewno dotychczasowy system handlu uprawnieniami do emisji w UE (EU ETS), który będzie, tak jak dotychczas, pełnił centralną rolę w unijnej polityce klimatyczno-energetycznej.

W dokumencie zaproponowano scenariusze zakładające m.in. rozszerzenie EU ETS o nowe sektory, (transport drogowy i budownictwo, które obecnie są regulowane w ramach rozporządzenia ESR<sup>17</sup>). Rozbudowanie systemu EU ETS i włączenie nowych sektorów, ma docelowo podnieść ceny uprawnień do emisji, a zatem ma zniechęcać do pozyskiwania i używania paliw kopalnych. KE zapowiada również wprowadzenie nowych celów dla odnawialnych źródeł energii i efektywności energetycznej, a także dla sektora użytkowania gruntów, zmian użytkowania gruntów i leśnictwa LULUCF<sup>18</sup>.

Choć w IA analizowane są działania niezbędne do redukcji rzędu 50-55% do 2030 r., to KE konkluduje w tym dokumencie, że

osiągnięcie neutralności klimatycznej przez UE do 2050 r. wymaga redukcji emisji na poziomie co najmniej 55% do 2030 r. KE wskazuje, że nowy cel redukcyjny jest realistyczny, a jego osiągnięcie możliwe. Publikacji komunikatu dotyczącego podniesienia ambicji działań klimatycznych UE oraz ocenie jego wpływu, towarzyszyła również publikacja ogólnounijnej oceny wpływu Krajowych Planów na rzecz Energii i Klimatu<sup>19</sup> (KPEiK), które zostały przygotowane przez państwa członkowskie UE na lata 2021-2030. W ocenie KE, analiza planów państw czł. pozwala wywnioskować, że są one w stanie zwiększyć swoje wysiłki redukcyjne i zrealizować nowe, ambitniejsze cele do 2030 r. Ponadto, w ocenie KE, już obecnie Unia jest w stanie z łatwością osiągnąć dotychczasowy cel redukcji do 2030 r. na poziomie 40%. Jest to niezwykle mocny argument w dyskusjach nt. potencjału UE i jej państw członkowskich do realizacji ambitniejszych celów do 2030 r. **Należy jednak podkreślić, że zarówno w przypadku IA, jak i oceny KPEiK, jakie zostały przedstawione przez KE w dn. 17 września, brak jest analiz skutków dla poszczególnych państw członkowskich i niezbędnych działań i wysiłków gospodarczych i społecznych jakie będą one musiały podjąć.** KE zapowiada, że w przypadku indywidualnej oceny poszczególnych KPEiK, jej wyniki, wraz z wytycznymi dotyczącymi wdrażania tych planów, zostaną przedstawione w październiku br.

Natomiast w przypadku podniesienia celu UE do 2030 r. nadal wyczekiwane są ze strony KE analizy skutków, wyzwań i oczekiwanych działań, jakie miałyby zostać poniesione przez poszczególne państwa członkowskie UE. Obecnie brak jest informacji, jaki udział w kolektywnym wysiłku redukcji emisji do 2030 r. miałyby ponieść poszczególne państwa UE. Przyjęcie nowych zasad funkcjonowania systemu EU ETS, ESR oraz zmian zobowiązań w ramach innych dyrektyw (np. OZE czy efektywności energetycznej) wymaga negocjacji KE z poszczególnymi państwami nt. ich zobowiązań w poszczególnych obszarach i na tę chwilę negocjacje takie jeszcze się nie rozpoczęły. Nie wiadomo

<sup>16</sup> IMPACT ASSESSMENT dla dokumentu pt.: „Stepping up Europe’s 2030 climate ambition”, SWD(2020) 176 final, 17.09.2020

<sup>17</sup> ESR (ang. Effort Sharing Regulation), Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z

zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013

<sup>18</sup> LULUCF – (ang. Land use, Land use change and Forestry).

<sup>19</sup> An EU-wide assessment of National Energy and Climate Plans, COM(2020) 564 final, 17.09.2020, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1600339004657&uri=COM:2020:564:FIN>

zatem, jaki cel redukcji emisji będzie musiała zrealizować teraz Polska do 2030 r. i jak wpłynie to m.in. na sektor energetyczny w kraju.

Planowanie i wdrażanie nowej polityki klimatyczno-energetycznej UE zbiegło się z wybuchem pandemii COVID-19. I choć nowy, ambitniejszy kierunek tej polityki ogłoszony został jeszcze przed wybuchem pandemii (tzw. *Green Deal*<sup>20</sup>), to nie da się zaprzeczyć, że ogromny wysiłek ekonomiczny jaki towarzyszyć będzie zielonej transformacji europejskiej gospodarki w obecnej chwili może być jeszcze większy. Sam IA towarzyszący komunikatowi dot. podniesieniu celu UE do 2030 r. wspomina, i analizuje wpływ COVID na potencjał realizacji celów, niemniej warto podkreślić, że obecnie nie jest możliwe ocenienie, jak ogromne koszty gospodarcze zostaną poniesione na skutek pandemii, która nadal trwa i niebezpiecznie się rozwija. KE od kilku miesięcy dość mocno podkreśla, że kryzys gospodarczy przed jakim stanie UE i jej państwa na skutek pandemii, powinny być impulsem do odbudowy gospodarki w nowym, pro-klimatycznym wymiarze. Jednak przy braku konkretnych ocen wysiłków i działań jakie mają zostać podjęte przez poszczególne państwa członkowskie UE, a tym samym jak ich gospodarka zostanie obciążona tą transformacją, trudno ocenić realność planów KE.

Zgodnie z zapowiedziami KE do połowy 2021 r. przeprowadzona zostanie rewizja wielu aktów prawnych UE, będących kluczowymi aktami prawnymi, składającymi się na unijną legislację klimatyczno-energetyczną, w tym m.in. na dyrektywy o funkcjonowaniu systemu handlu uprawnieniami do emisji CO<sub>2</sub>

(EU ETS), dyrektywy OZE, dyrektywy dot. efektywności energetycznej, rozporządzenia o wspólnym wysiłku redukcyjnym (ESR), rozporządzenia ws. emisji związanej z użytkowaniem gruntów i leśnictwem (LULUCF), rozporządzenia o zarządzaniu unią energetyczną, które ustanowiło Krajowe Plany na rzecz Energii i Klimatu oraz wielu innych. Wprowadzane zmiany będą miały na celu aktualizację dotychczasowych regulacji tak, aby były one zgodne z realizacją nowych celów redukcji emisji na 2030 r. i 2050 r.

Obecnie Parlament Europejski i Rada pracują nad projektem rozporządzenia ws. prawa klimatycznego UE (ang. *European Climate Law*)<sup>21</sup>, zaproponowanego przez KE w marcu br. To właśnie ten dokument ma wyznaczyć nowy, ambitniejszy kierunek rozwoju polityki UE w oparciu o określenie prawnie wiążącego celu neutralności klimatycznej dla UE do 2050r. W oparciu o wrześniowy komunikat KE, projekt rozporządzenia zostanie teraz uzupełniony o propozycje zwiększenia celu redukcji emisji UE do 2030 r. o co najmniej 55%.

Jednocześnie UE planuje przygotowanie i przedstawienie do końca tego roku nowego, zaktualizowanego wkładu do Porozumienia Paryskiego NDC (ang. *Nationally Determined Contribution*), jaki przedłożony zostanie do Ramowej Konwencji NZ w sprawie zmian klimatu (UNFCCC<sup>22</sup>), jako wkład Unii do realizacji zobowiązań wynikających z Porozumienia Paryskiego. Niewątpliwie nowe zobowiązania UE w postaci NDC będzie opierało się na propozycji KE dla przyjęcia przez UE nowego, ambitniejszego celu redukcji emisji na 2030 r.

<sup>20</sup> Europejski Zielony Ład, COM(2019) 640 final, 11.12.2019 r.

<sup>21</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action/law\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action/law_en)

<sup>22</sup> UNFCCC – ang. United Nations Framework Convention on Climate Change



## Ocena skutków (Impact Assessment) do dokumentu KE pt. *Ambitniejszy cel klimatyczny Europy do 2030 r.*

W dniu 17 września 2020 r. KE przedstawiła plan obniżenia emisji gazów cieplarnianych w UE do 2030 r. o co najmniej 55% w odniesieniu do poziomu z 1990 r. Tak ambitny cel UE ma pozwolić jej osiągnąć neutralność klimatyczną do 2050 r. Ocena skutków społecznych, gospodarczych i środowiskowych przyjęcia tego celu przedstawiono w dokumencie opublikowanym 17

września pt. Ocena skutków (ang. *Impact Assessment*) do dokumentu KE pt. *Ambitniejszy cel klimatyczny Europy do 2030 r.*

Nowy cel ma być osiągnięty poprzez ogólną reformę zarówno w EU ETS jak i non-ETS. Głównym planowanym na przyszłość zadaniem w EU ETS jest wzmocnienie działania systemu poprzez zmniejszenie puli dostępnych uprawnień do wydania, objęcie

**Tabela 4.** Porównanie podstawowych scenariuszy przedstawionych w ramach Impact Assessment KE.

Wyszczególnienie	REG	MIX/ MIX-50	CPRICE	ALLBNK
Zakres emisji objętej redukcją	Wszystkie sektory i emisje powiązane z paliwami bunkrowymi wewnątrz UE i LULUCF			Wszystkie sektory, w tym emisje powiązane z paliwami bunkrowymi wewnątrz i na zewnątrz UE oraz LULUCF
Zakres EU ETS/cena za emisję	Zakres ETS: - energetyka, przemysł, - lotnictwo i transport morski wewnątrz UE	Zakres ETS: - energetyka, przemysł, - lotnictwo i transport morski wewnątrz UE - transport drogowy i sektor komunalno-bytowy	Zakres ETS: - energetyka, przemysł, - lotnictwo i transport morski wewnątrz UE - transport drogowy i sektor komunalno-bytowy	Zakres ETS: - energetyka, przemysł, - całe lotnictwo i transport morski - transport lądowy i sektor komunalno-bytowy
Efektywność energetyczna	Polityka wysokiej intensyfikacji działań	Polityka niskiej/ średniej intensyfikacji działań	Brak dodatkowych działań w porównuj BAU	Polityka średniej intensyfikacji działań
OZE	Polityka wysokiej intensyfikacji działań	Polityka niskiej/ średniej intensyfikacji działań	Brak dodatkowych działań w porównuj do obecnej polityki	Polityka średniej intensyfikacji działań
Polityki transportowe	Polityka wysokiej intensyfikacji działań (normy CO <sub>2</sub> w transporcie drogowym + OZE, opłaty związane z paliwami lotniczymi i morskimi + środki poprawiające efektywność systemu transportowego)	Polityka niskiej/ średniej intensyfikacji działań (normy CO <sub>2</sub> w transporcie drogowym + OZE, opłaty związane z paliwami lotniczymi i morskimi + środki poprawiające efektywność systemu transportowego)	Polityka niskiej intensyfikacji działań (normy CO <sub>2</sub> w transporcie drogowym, opłaty związane z paliwami lotniczymi i morskimi + środki poprawiające efektywność systemu transportowego)	Polityka średniej intensyfikacji działań (normy CO <sub>2</sub> w transporcie drogowym, środki poprawiające efektywność systemu transportowego) Duży nacisk na rozwój OZE i opłat w lotnictwie i transporcie morskim
Non-CO2	Polityka średniej intensyfikacji działań redukcyjnych			Polityka wysokiej intensyfikacji działań redukcyjnych
LULUCF	Brak dodatkowych działań w porównuj do obecnej polityki			

Źródło: Opracowanie własne KOBIZE na podstawie Impact Assessment

systemem nowych sektorów (sektor morski, sektor komunalno-bytowy (budynki), transport drogowy), integracja wszystkich emisji ze spalania paliw kopalnych. Zgodnie z propozycją KE rozszerzony system EU ETS mógłby obejmować transport drogowy i sektor komunalno-bytowy, a potencjalnie obejmowałby z czasem wszystkie kategorie zastosowania spalania paliw kopalnych. Emisje z sektora morskiego będą objęte EU ETS z uwzględnieniem obecnego systemu monitorowania. Konieczne będzie również zrewidowanie limitu EU ETS (tzw. *capu*) i liniowego współczynnika redukcji (ang. LRF). W sektorze non-ETS zmiany mają objąć rozporządzenie w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego (ESR) oraz przepisy dotyczące użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa (LULUCF), a cel w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych obejmujący całą gospodarkę będzie w pełni uwzględniał emisje i pochłanianie z sektora użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa.

W IA przedstawiono kilka scenariuszy, które zostały skonstruowane w taki sposób, że uwzględniają różne zestawy działań i polityk prowadzących do redukcji emisji GHG (tabela 4 i 5):

- ▶ **BSL** – osiągnięcie istniejących celów UE w zakresie emisji gazów cieplarnianych, OZE i EE na 2030 r.;
- ▶ **REG** – scenariusz, który prowadzi do ok. 55% redukcji emisji gazów cieplarnianych. Zakłada on duży wzrost ambicji w zakresie efektywności energetycznej, odnawialnych źródeł energii i polityki transportowej, przy zachowaniu niezmiennego zakresu EU ETS. Scenariusz ten nie powoduje dużego wzrostu cen uprawnień do emisji i opiera się głównie na innych politykach;
- ▶ **CPRICE** – scenariusz oparty na wdrażaniu i podwyższaniu cen uprawnień do emisji, który prowadzi do redukcji gazów cieplarnianych o ok. 55%. Zakłada wzmocnienie i dalsze rozszerzanie opłat za emisję za pośrednictwem EU ETS lub innych instrumentów powodujących wprowadzenie opłat na sektor transportu i komunalno-bytowy. Scenariusz ten zakłada niewielką intensyfikację polityk w zakresie

efektywności energetycznej, rozwoju OZE i polityk transportowych;

- ▶ **MIX** – scenariusz zakładający połączenie podejść stosowanych w REG i CPRICE, prowadzi do redukcji emisji gazów cieplarnianych o ok. 55%, zarówno wzmacniając ceny uprawnień do emisji, jak i umiarkowanie zwiększając ambicje w pozostałych politykach OZE i EE, ale te ostatnie w mniejszym stopniu niż w przypadku scenariusza REG;
- ▶ **MIX-50** – scenariusz o zwiększonych ambicjach, prowadzi do co najmniej 50% redukcji emisji gazów cieplarnianych. Podobny do scenariusza MIX pod tym względem, że łączy zarówno wzmocnienie cen uprawnień do emisji, jak i zwiększanie ambicji polityk energetycznych i transportowej, ale w bardziej ograniczonym zakresie niż w przypadku scenariusza MIX;
- ▶ **ALLBNK** – najbardziej ambitny scenariusz redukcji emisji gazów cieplarnianych, oparty na scenariuszu MIX i dalszym wdrażaniu polityki wzmocnienia cen uprawnień do emisji. Wprowadzenie ceny uprawnień do emisji dla całego sektora lotniczego i transportu morskiego (rozszerzony zakres redukcji emisji gazów cieplarnianych obejmujący całe lotnictwo i transport morski).
- ▶ **MIX-non-CO<sub>2</sub>** – kładzie się większy nacisk na redukcję gazów non-CO<sub>2</sub> w porównaniu ze scenariuszem MIX, głównie w systemie energetycznym.

Należy zauważyć, że gdyby pod uwagę wziąć obecny zakres EU ETS to najniższe redukcji emisji w 2030 r. osiągnięto by w scenariuszu bazowym – 54% (względem 2005 r.), natomiast najwyższe w scenariuszu ALLBNK – 67%. Dodawanie do systemu EU ETS poszczególnych sektorów spowodowałoby niższe obciążenia redukcyjne (porównanie scenariuszy w tabeli 5).

Z kolei patrząc na sektor non-ETS to przy założeniu realizacji scenariusza REG (cel 55%, ETS\_1, czyli brak zmian w ESR) redukcje te osiągnęłyby poziom 39%. Należy podkreślić, że taki sam poziom redukcji emisji zostałyby osiągnięty na skutek realizacji bardziej złożonych w realizacji scenariuszy, tj. MIX, CPRICE i niewiele wyższy, bo na poziomie 41%, w przypadku najambitniejszego scenariusza ALLBNK. Realizacja scenariusza REG opierałaby się na obecnym

kształcie ESR, przy jednoczesnym zwiększeniu działań w zakresie OZE, EE i transportu. Osiągnięcie redukcji na poziomie 39% do roku 2030 wynikałoby ze znaczących, dodatkowych redukcji przede wszystkim w sektorze komunalno-bytowym,

a w mniejszym stopniu z redukcji w sektorach transportu, obszaru non-ETS dla pozostałych gazów cieplarnianych (te sektory odegrałyby większą lub nawet wiodącą rolę w osiągnięciu dalszych redukcji emisji po 2030 roku).

**Tabela 5.** Cele redukcyjne w analizowanych w IA scenariuszach z uwzględnieniem zmian w zakresach sektorowych pomiędzy EU ETS i non-ETS.

Wyszczególnienie	BSL	MIX – 50	REG	MIX	MIX non-CO <sub>2</sub>	CPRICE	ALLBNK
<b>Całkowite emisje GHG w 2030 r. vs. 1990 r. (w tym lotnictwo wewnętrzne i transport morski)</b>							
GHG z uwzgl. LULUCF	-46,9%	-51,0%	-55,0%	-55,0%	-55,1%	-55,0%	-57,9%
GHG bez LULUCF	-45,1%	-49,0%	-52,8%	-52,8%	-52,8%	-52,8%	-55,5%
<b>Redukcja emisji GHG w EU ETS w porównaniu z 2005 r.</b>							
<b>Instalacje stacjonarne ETS</b>	-55%	-60%	-65%	-65%	-64%	-65%	-69%
Bieżący zakres EU ETS (z lotnictwem wewnątrz UE)	<b>-54%</b>	<b>-58%</b>	<b>-63%</b>	<b>-64%</b>	<b>-63%</b>	<b>-64%</b>	<b>-67%</b>
<b>+ całe lotnictwo + transport morski</b>	-47%	-52%	-57%	-57%	-56%	-57%	-61%
<b>+ lotnictwo wewnętrzne + transport morski wewnątrz UE</b>	-52%	-57%	-62%	-62%	-61%	-63%	-66%
<b>+ lotnictwo wewnątrz UE + sektor komunalno-bytowy + transport drogowy</b>	-47%	-51%	-56%	-56%	-55%	-56%	-58%
<b>+ lotnictwo i transport morski wewnątrz UE + sektor komunalno-bytowy + transport drogowy</b>	-46%	-%	-55%	-55%	-54%	-55%	-58%
<b>+ lotnictwo wewnątrz UE + transport drogowy</b>	-45%	-49%	-53%	-53%	-52%	-53%	-56%
<b>+ lotnictwo wewnątrz UE + sektor komunalno-bytowy</b>	-55%	-60%	-65%	-65%	-64%	-65%	-68%
<b>+ lotnictwo wewnątrz UE + cała emisja CO2 związana z wytwarzaniem energii</b>	-47%	-51%	-55%	-55%	-54%	-55%	-58%
<b>Redukcja emisji GHG w non-ETS w porównaniu z 2005 r.</b>							
Bieżący zakres non-ETS	<b>-32%</b>	<b>-36%</b>	<b>-39%</b>	<b>-39%</b>	<b>-40%</b>	<b>-39%</b>	<b>-41%</b>
<b>Non-ETS bez sektora komunalno-bytowego i transportu drogowego</b>	-27%	-30%	-34%	-34%	-36%	-34%	-37%
<b>Non-ETS bez transportu drogowego</b>	-37%	-42%	-45%	-45%	-47%	-45%	-48%
<b>Non-ETS bez sektora komunalno-bytowego</b>	-24%	-27%	-30%	-30%	-31%	-29%	-32%
<b>ESR bez całej emisji CO2 związanej z wytwarzaniem energii</b>	-23%	-26%	-30%	-30%	-33%	-30%	-33%

Źródło: Opracowanie własne KOBiZE na podstawie Impact Assessment

## Przyszłość mechanizmu CDM

Sytuacja spowodowana obecnie pandemią i przesunięcie w związku z tym szczytu klimatycznego COP26 w Glasgow na koniec roku 2021 ma dosyć istotne implikacje dla największego na świecie mechanizmu projektowego generującego kredyty węglowe (ang. CER – Certified Emission Reduction units), a więc dla funkcjonującego pod auspicjami Protokołu z Kioto Mechanizmu Czystych Wdrożeń (ang. CDM – Clean Development Mechanism).

Ponieważ od lat na forum negocjacji pod Konwencją Klimatyczną (UNFCCC) brak jest rozstrzygnięć dotyczących nowych mechanizmów rynkowych, które miałyby funkcjonować po roku 2020 w obrębie zasad Porozumienia Paryskiego (i jego artykułu 6), to funkcjonujący nieprzerwanie właściwie od roku 2000 mechanizm CDM jest nadal uważany przez wielu jako jedyna alternatywa umożliwiająca kontynuację wdrażania projektów redukujących emisje i generujących zbywalne kredyty również po roku 2020.

W tej kwestii istnieje jednak wiele rozbieżnych zdań, a ponieważ spotkanie Stron Protokołu z Kioto (CMP<sup>23</sup>), które to ciało ma decydujące zdanie o przyszłości mechanizmu, zostało przesunięte na rok 2021, wielu interesariuszy zwróciło swoją uwagę na rozmowy prowadzone przez działającą pod nadzorem CMP Radę Wykonawczą CDM (ang. CDM Executive Board, CDM EB), oczekując od tej grupy, składającej się z nominowanych przez Stronę Konwencji ekspertów, dalszych wytycznych w kwestii funkcjonowania mechanizmu CDM po roku 2020.

Spotkania Rady CDM EB w roku 2020 prowadzone są w trybie wirtualnych wideokonferencji, a ostatnie z nich (CDM EB 107), miało miejsce na przełomie września i października br. Podczas tego spotkania, oprócz dość rutynowych obrad o charakterze technicznym, przedmiotem dyskusji Rady był przygotowany przez Sekretariat Konwencji dokument prezentujący konsekwencje z przesunięcia szczytu klimatycznego w Glasgow na rok 2021

i omawiający brak wytycznych Stron w odniesieniu do funkcjonowania mechanizmu CDM po zakończeniu drugiego okresu rozliczeniowego Protokołu z Kioto, a więc po roku 2020.

Wydaje się, że dokument opracowany przez Sekretariat sugerował, że jest szereg decyzji technicznych, które wymagają zmiany na poziomie Konferencji Stron Protokołu (CMP), aby nie tylko można było wydawać jednostki CER za redukcje następujące po roku 2020, ale również aby rejestrować nowe projekty CDM i przedłużać okresy kredytowania zaczynające się po roku 2020.

Wobec tego można się zastanawiać, czy Sekretariat w swoich podsumowaniach napływających nowych zgłoszeń projektowych, które dotyczą wydawania jednostek za redukcje następujące po roku 2020, czy też odnawiania okresów kredytowania, które rozpoczynają się po roku 2020, a także zupełnie nowych zgłoszeń projektowych, nie będzie w stanie wydać innej rekomendacji, aniżeli „do przeglądu” (ang. request for review).

Najistotniejsze rozmowy Rady w tym przedmiocie odbywały się podczas tzw. sesji zamkniętych, ale wiele informacji wskazuje, że wśród członków Rady są skrajnie różne zdania w tej kwestii. Z jednej strony są postulaty o to, że bez wytycznych CMP nie ma żadnej możliwości (w tym w oparciu o ograniczenia techniczne) wydawania jednostek CER za redukcje po roku 2020, a także brak jest możliwości odnawiania okresów kredytowania, które zaczynałyby się od roku 2021. Z drugiej strony są zdania mówiące o braku jakichkolwiek przeszkód kontynuacji wobec braku wytycznych ze strony CMP. Ta ostatnia część członków Rady, jak można oceniać znajdująca się w większości, zdawała się również podważać zapisy dokumentu opracowanego przez Sekretariat.

Członkowie Rady ponownie nie doszli do porozumienia w kwestii jakichkolwiek wytycznych dla funkcjonowania CDM po roku 2020, przeprowadzono nawet głosowanie, które okazało się niekonkluzywne, a cała dyskusja zostanie wznowiona na kolejnym spotkaniu Rady (planowanym na grudzień br.).

<sup>23</sup> CMP- ang. Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Kyoto Protocol

Samo spotkanie Rady, odbiło się echem w mediach branżowych, gdzie z jednej strony wiele organizacji pozarządowych, które już w przeszłości krytycznie odnosiły się do samego mechanizmu CDM starało się wywierać presję na Radę, sugerując, że nie ma ona mandatu do wydania jakichkolwiek rekomendacji w odniesieniu do kontynuowania mechanizmu po roku 2020. Z drugiej zaś strony, przedstawiciele biznesu, w tym duże organizacje stowarzyszeniowe, chciałyby widzieć możliwość kontynuowania rozpoczętych przez siebie inwestycji w projekty w formule CDM.

Cieężko jest przewidzieć, czy Rada będzie w stanie podjąć jakiegokolwiek rozstrzygnięcia w tej materii podczas swojego ostatniego w tym roku spotkania wirtualnego, czy też jakakolwiek jasność co do przyszłości mechanizmu będzie możliwa do określenia dopiero podczas szczytu COP26 w Glasgow. Być może rozstrzygnięcia dotyczące nowych mechanizmów rynkowych pod Porozumieniem Paryskim i odpowiednie ustalenia dotyczące pewnej formy transferu mechanizmu CDM pod auspicjami Porozumienia Paryskiego umożliwiłyby osiągnięcie porozumienia wśród Stron podczas COP26 w listopadzie 2021 roku.

## | Najważniejsze informacje z innych systemów ETS

▶ **2 września** – Japoński gigant stoczniowy Mitsubishi ogłosił, że zbuduje i przetestuje system wychwytywania dwutlenku węgla na statkach, mający na celu znaczące ograniczenie emisji z sektora morskiego. Emisje gazów cieplarnianych z sektora morskiego stanowią ok. 2,5% całkowitych emisji na świecie. Japońska firma Mitsubishi Shipbuilding poinformowała, że rozpoczęła prace nad opracowaniem systemu wychwytywania dwutlenku węgla na statkach, który przewiduje redukcję emisji ze statków nawet o 90% oraz wykorzystanie wychwyconego CO<sub>2</sub> do produkcji nowych paliw. Projekt systemu obejmuje przekształcenie już istniejącego systemu wychwytywania CO<sub>2</sub> dla elektrowni na lądzie do środowiska morskiego i zainstalowanie go na pokładzie eksploatowanego statku. Będzie to pierwsza tego typu instalacja na morzu. Prace badawczo-rozwojowe i faza testów potrwać dwa lata, a Mitsubishi spodziewa się zakończyć budowę pokładowego systemu wychwytywania do połowy 2021 r. Próby morskie zostaną przeprowadzone na statku obsługiwany przez Tohoku Electric Power Company. Jednym z głównych wyzwań będzie zbudowanie systemu, który skutecznie wychwytyje CO<sub>2</sub> i zaprojektowanie zbiorników do przechowywania emisji, tak aby można je było w jakiejś formie transportować z powrotem na brzeg. Wysiłki będą mogły opierać się jedynie na ograniczonej wiedzy fachowej zdobytej przez małe i demonstracyjne instalacje do wychwytywania na lądzie, które zostały połączone

z produkcją energii i obiektami przemysłowymi na całym świecie. Według japońskiego badania przeprowadzonego na początku tego roku, dotyczącego dekarbonizacji żeglugi, pokładowe systemy wychwytywania mogą zmniejszyć emisje o 85% i nawet 90%, w zależności od postępu technologicznego. Jednak autorzy zwracają również uwagę, że powstały wychwycony CO<sub>2</sub> byłby znacznie cięższy niż paliwo - do czterech razy więcej niż standardowy olej - więc do napędzania statków do miejsca docelowego konieczne byłoby zapewnienie dodatkowej energii. Po pomyślnym przetestowaniu i wdrożeniu technologia może okazać się atrakcyjna dla armatorów i operatorów, ponieważ mogłaby zostać zainstalowana, jako część modernizacji, a nie jako część zakupu nowego statku. Jest to ciekawe rozwiązanie z punktu widzenia UE, która opowiada się za rozszerzeniem swojego systemu EU ETS o sektor transportu morskiego.

[\[link\]](#)

▶ **9 września** – Rząd Korei Południowej planuje zamknąć 10 istniejących elektrowni węglowych do 2022 r., a kolejnych 20 do 2034 r. Zamierza w ten sposób zmniejszyć emisje gazów cieplarnianych i promować odnawialne źródła energii. Cztery bloki węglowe zostały już zamknięte. Ponadto administracja Korei Południowej zamierza do 2025 r. trzykrotnie zwiększyć wielkość energetyki słonecznej i wiatrowej, w porównaniu z 2019 r. W maju 2020 r. Korea Południowa przedstawiła długoterminową politykę energetyczną na lata 2020-2034,

według której zamierza przejść z energetyki ciepłej i jądrowej na odnawialne źródła energii. Plan zakłada zwiększenie udziału OZE w mocach elektroenergetycznych z obecnych 15% do 40% do 2034 r., przy jednoczesnym utrzymaniu udziału elektrowni zasilanych LNG, które mają udział w miksie energetycznym ok. 31-32% oraz zamknięcie wszystkich elektrowni węglowych, których 30-letni okres eksploatacji wygasa do 2034 r. W Korei Południowej znajduje się obecnie 60 elektrowni węglowych, które w 2019 r. wytwarzały ponad 1/4 całkowitej energii. Rząd planuje przerobić połowę działających elektrowni węglowych na LNG, aby uniknąć jakichkolwiek niedoborów mocy, ponieważ zapotrzebowanie na energię wzrasta średnio o 1% rocznie, a w 2034 r. ma osiągnąć moc 104 GW. [\[link\]](#)

- ▶ **14 września** – chińskie władze w 2020 r. kontynuowały przygotowania do uruchomienia ogólnokrajowego systemu ETS, ostatnio aktualizując projekt planu alokacji uprawnień dla sektora energetycznego. Część systemów pilotażowych rozliczyła swoje emisje uprawnieniami za 2019 r. Większość systemów przesunęła rozliczenie 2019 r. z uwagi na covid-19. System pilotażowy w Pekinie przesunął termin rozliczenia za 2019 r. na 31 października 2020 r. Podobnie prowincja Shenzhen przesunęła ten termin na koniec września 2019 r. W 2020 r. przeprowadzono aukcje uprawnień w trzech systemach pilotażowych: w Guangdong, w Tianjin oraz w Szanghaju. Średnia cena ważona wszystkich systemów pilotażowych była o 18% wyższa w pierwszej połowie 2020 r., w stosunku do 2019 r. Typową cechą chińskich systemów pilotażowych jest to, że roczne plany przydziałów są publikowane w okresie rozliczenia, a nie przed nim. Na dzień 14 września 2020 r. większość systemów ogłosiła plany alokacji na 2019 r., w których przedstawiono objęte nimi podmioty i metodologie przydziału uprawnień. W niektórych systemach pilotażowych nastąpiła modyfikacja przepisów funkcjonowania ETS. W dniu 10 czerwca 2020 r. władze miasta Tianjin wydały zaktualizowane *Środki tymczasowe w Tianjin w zakresie zarządzania handlem uprawnieniami do emisji dwutlenku węgla*, przedłużając funkcjonowanie swojego

rynku uprawnień do emisji do 2025 r. Zmienił się również, podobnie jak na szczeblu krajowym nadzór administracyjny nad systemem. Poprzednio za system ETS w prowincji odpowiedzialna była Regionalna Komisja Rozwoju i Reform, a aktualnie przeszedł on do Biura Ekologii i Środowiska. Pod koniec sierpnia 2020 r. prowincja Fujian zmodyfikowała również środki tymczasowe dla swojego ETS, zabraniając handlu uprawnieniami osobom powiązanym z niektórymi instytucjami, o których uważa się, że mają konflikt interesów, takimi jak agencje rządowe związane z ETS. W 2020 r. mamy również postęp w uruchamianiu ogólnokrajowego systemu handlu uprawnieniami do emisji. Pewne opóźnienia nastąpiły ze względu na krajową reformę instytucjonalną przenoszącą odpowiedzialność za sprawy klimatyczne z Krajowej Komisji Rozwoju i Reform (NDRC) na Ministerstwo Ekologii i Środowiska (MEE), zarówno na szczeblu krajowym, jak i lokalnym. Aktualnie MEE pracuje nad sfinalizowaniem pierwszej fazy przygotowań do ETS, tj. budową i eksploatacją rejestru i platformy transakcyjnej, którymi kierują odpowiednio Hubei i Szanghaj, pod nadzorem MEE. Systemy zostały już opracowane i są poddawane przeglądowi. Trwają również przygotowania do drugiej fazy uruchamiania systemu – handel testowy dla energetyki w oparciu o zaktualizowany plan alokacji uprawnień dla sektora energetycznego, wydany pod koniec sierpnia 2020 r. Oczekuje się, że rozpocznie się on do końca 2020 r. Ten etap jest planowany na rok. W trzecim etapie do handlu zostaną włączone inne sektory. [\[link\]](#)

- ▶ **15 września** – Rada ds. Jakości Środowiska w Pensylwanii przyjęła projekt rozporządzenia w sprawie ustanowienia ETS, obejmującego emisje CO<sub>2</sub> z sektora energetycznego i przystąpienia w 2022 r. do Regionalnej Inicjatywy dotyczącej Gazów Ciepłarnianych (RGGI). Propozycja została po raz pierwszy opublikowana przez Departament Ochrony Środowiska w styczniu 2020 r., a następnie zaktualizowana w kwietniu 2020 r. Projekt jest w dużej mierze zgodny z systemem RGGI i obejmuje limit emisji dla Pensylwanii wynoszący 78 Mt CO<sub>2</sub> w 2022 r., który będzie się zmniejszał

corocznie o 3% do 58,1 Mt CO<sub>2</sub> w 2030 r. Pensylwania znacznie zwiększy limit emisji systemu RGGI do 194,3 Mt CO<sub>2</sub> w 2022 r. Udział Pensylwanii w emisji RGGI w 2022 r. będzie wynosił ok. 40,2%. Opublikowana ankieta pokazała, że 72% wyborców w Pensylwanii popiera udział stanu w systemie handlu uprawnieniami do emisji CO<sub>2</sub> RGGI. Rozporządzenie zostanie poddane 60-dniowym konsultacjom publicznym, po których nastąpi stanowy proces przeglądu przepisów, i przyjęcie rozporządzenia w 2021 r. [\[link\]](#)

- ▶ **17 września** – Meksykański producent cementu Cemex podpisał umowę z londyńską firmą Carbon Clean, dotyczącą uruchomienia na początku przyszłego roku pilotażowego programu wychwytywania dwutlenku węgla. Obie firmy opracują technologię zdolną do wychwytywania do 100 tys. ton dwutlenku węgla rocznie, przy koszcie poniżej 30 USD za tonę wychwyconego CO<sub>2</sub>. Cemex zamierza oferować do 2050 r. produkty betonowe na całym świecie o zerowej emisji CO<sub>2</sub>. Cemex, jeden z największych na świecie producentów cementu, działa w ponad 50 krajach na całym świecie. [\[link\]](#)
- ▶ **23 września** – Holandia opracowuje plany wprowadzenia w przyszłym roku podatku od emisji dla instalacji przemysłowych, objętych również EU ETS. Ustawodawcy chcą tym samym wesprzeć krajowy cel redukcji emisji. Rząd obawia się, że do tego celu może nie wystarczyć samo uczestnictwo w EU ETS. Projekt ustawy, przedłożony parlamentowi w dniu 15 września 2020 r., określa minimalną cenę uprawnień do emisji dwutlenku węgla w wysokości 30 EUR w 2021 r., wzrastającą o 10,56 EUR rocznie, do 125 EUR w 2030 r. Rząd holenderski zobowiązał się do ograniczenia emisji w sektorze przemysłu do 2030 r. o 59% poniżej poziomów z 1990 r. Osiągnięcie tego celu będzie wymagało dodatkowej redukcji emisji o 14,3 Mt ekw. CO<sub>2</sub>, oprócz oczekiwanych redukcji z EU ETS. Podobny podatek od emisji dla energetyki został wprowadzony w zeszłym roku i dla niego ustalono dużo niższą minimalną cenę uprawnień do emisji, zaczynającą się od 12,30 EUR w 2020 r. i rosnącą do 31,90 EUR w 2030 r. Gdyby cena EUA pozostała na obecnym poziomie, wytwórcy energii elektrycznej nie płaciliby dodatkowego podatku. System cenowy dla instalacji przemysłowych jest specjalnie zaprojektowany, aby

napędzać dodatkowe redukcje zgodnie ze stromą ścieżką redukcji emisji przewidzianą w krajowym celu redukcji emisji do 2030 r. Podatek od emisji dla sektora przemysłowego obejmowałby 271 instalacji i 13 obiektów unieszkodliwiania odpadów, które są już objęte systemem EU ETS, w tym przemysłowe elektrociepłownie i elektrociepłownie CHP (*ang. Combined Heat and Power*). Podatek będzie obliczony, jako różnica między ceną minimalną na dany rok, a ceną odniesienia uprawnień do emisji, na podstawie średniej obserwowanych cen kontraktów futures. Gdy cena odniesienia będzie wyższa od ceny minimalnej, podatek nie będzie nałożony. [\[link\]](#)

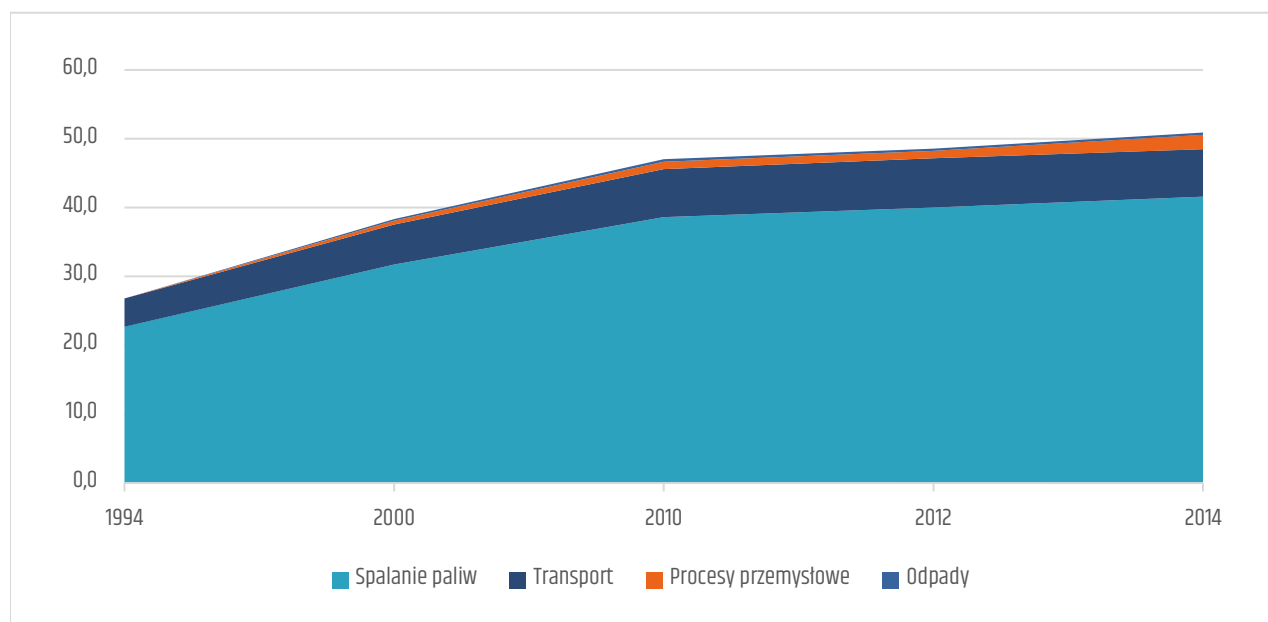
- ▶ **23 września** – Rząd Australii zamierza zainwestować w ciągu następnej dekady 13 mld USD w technologii ograniczające emisję CO<sub>2</sub>, koncentrując się na produkcji wodoru, magazynowaniu energii, niskoemisyjnej produkcji stali i aluminium, wychwytywaniu i składowaniu dwutlenku węgla CCS oraz sekwestracji dwutlenku węgla w glebie. Plan pozwoli uniknąć emisji ok. 250 Mt ekw. CO<sub>2</sub> do 2040 r. Według australijskiego Departamentu Przemysłu, Nauki, Energii i Zasobów emisje gazów cieplarnianych Australii w 2019 r. spadły o 0,9% (-5 Mt ekw. CO<sub>2</sub>) do 532,5 Mt ekw. CO<sub>2</sub>. W 2019 r. emisje gazów cieplarnianych w Australii były o 13,7% niższe od poziomu z 2005 r. Kraj zobowiązał się do zmniejszenia emisji do 2030 r. o 26-28% w porównaniu z poziomem z 2005 r. [\[link\]](#)
- ▶ **24 września** – Rząd federalny Niemiec zatwierdził nowelizację ustawy o odnawialnych źródłach energii (EEG 2021), której celem jest 65% udział odnawialnych źródeł energii w zużyciu energii elektrycznej brutto do 2030 r. W 2019 r. udział ten wynosił 43%. Ponadto nowelizacja wprowadza prawnie wiążący cel neutralności emisji gazów cieplarnianych przed 2050 r. dla energii elektrycznej wytwarzanej i zużywanej w Niemczech. Tekst zawiera również roczne wielkości energii słonecznej, biomasy oraz lądowej i morskiej energii wiatrowej, które mają być regularnie sprawdzane w każdym z 16 krajów związkowych Niemiec. Projekt EEG 2021, który ma zostać przyjęty do końca 2021 r., przewiduje, że co najmniej 67 GW nowych mocy odnawialnych zostanie sprzedanych na aukcji w latach 2021-2028. [\[link\]](#)

## Polityka klimatyczna Singapuru<sup>24</sup>

Przed konferencją klimatyczną COP21 w Paryżu, w ramach wkładów do nowego porozumienia Singapur przedstawił w swoim INDC (ang. Intended Nationally Determined Contribution) cele redukcji do 2030 r., zakładające 36% redukcję emisji gazów cieplarnianych na jednostkę PKB w stosunku do 2005 r. i ustabilizowanie poziomu emisji po osiągnięciu maksimum w 2030 r. Singapur zaktualizował swój cel na 2030 r. w marcu br. ustanowił swój bezwzględny poziom emisji do 2030 r., wynoszący 65 Mt ekw. CO<sub>2</sub>. W kwietniu 2020 r. Singapur

opublikował długoterminową strategię rozwoju niskoemisyjnego, której celem jest zmniejszenie emisji o połowę w stosunku do szczytu emisji, który ma zostać osiągnięty w 2030 r. Singapur w 2050 r. zakłada emisje na poziomie 33 Mt ekw. CO<sub>2</sub>. W opinii analityków strategia ta jest mało ambitna i pokazuje na brak zaangażowania w osiągnięcie zerowej emisji netto do 2050 r. Strategia ta przewiduje jej osiągnięcie jak najszybciej w drugiej połowie wieku. Analitycy oceniają zaktualizowany cel NDC, który jest praktycznie na takim samym poziomie co pierwotny INDC, za

**Wykres 3.** Emisje gazów cieplarnianych Singapuru z podziałem na sektory w latach 1994 – 2014, w [Mt ekw. CO<sub>2</sub>]



Źródło: opracowanie własne KOBiZE na podstawie *Singapore's Fourth National Communication and Third Biennial Update Report*, grudzień 2018 r.

**Tabela 6.** Emisje gazów cieplarnianych Singapuru z podziałem na sektory w latach 1994 – 2014, w [Mt ekw. CO<sub>2</sub>]

Sektory	1994	2000	2010	2012	2014
Spalanie paliw	22,7	31,7	38,6	40,0	41,6
Transport	4,1	5,8	7,0	7,2	6,9
Procesy przemysłowe	0,0	0,6	1,1	1,1	2,1
Odpady	0,0	0,2	0,4	0,3	0,3
<b>Razem</b>	<b>26,8</b>	<b>38,3</b>	<b>47,1</b>	<b>48,6</b>	<b>50,9</b>

Źródło: opracowanie własne KOBiZE na podstawie *Singapore's Fourth National Communication and Third Biennial Update Report*, grudzień 2018 r.

<sup>24</sup> <https://climateactiontracker.org/countries/singapore/>

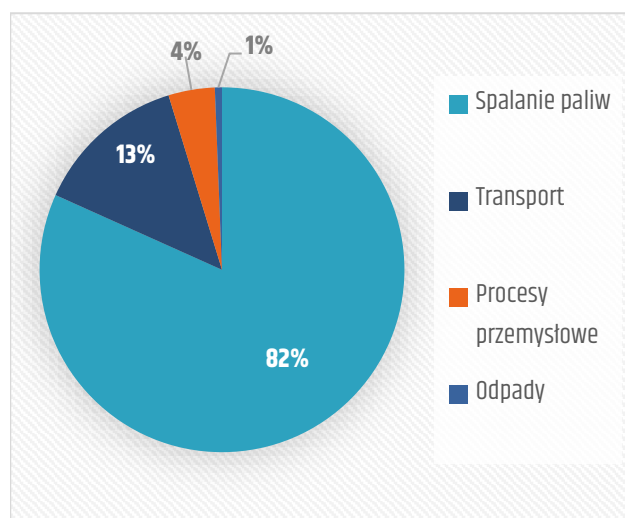


wysoce niewystarczający dla zrealizowania celu Porozumienia Paryskiego. W swoich analizach podkreślają, że Singapur nawet bez dodatkowych działań osiągnie do 2030 r. poziom emisji w granicach 48-50 Mt ekw. CO<sub>2</sub>, czyli zbliżony do historycznych poziomów z 2014 r.

Emisje w Singapurze pochodzą głównie z sektora energetycznego i przemysłowego. Emisje ze spalania paliw, wynoszące w 2014 r. ok. 41,6 Mt ekw. CO<sub>2</sub> odpowiadają za 82% krajowych emisji. Emisje z transportu wynoszące ok. 6,9 Mt ekw. CO<sub>2</sub> odpowiadają za ok. 13% krajowych emisji. Sektor procesów przemysłowych wyemitował ok. 2,1 Mt ekw. CO<sub>2</sub> (4%). Za pozostały 1% emisji odpowiadał sektor odpadów. W 2014 r. emisje ze spalania paliw, jak również całkowite emisje krajowe były prawie dwukrotnie wyższe niż w 1990 r. W tabeli 6 i na wykresach 3 i 4 pokazano wielkość emisji Singapuru w latach 1994-2014 z podziałem na sektory.

Dominującym źródłem energii w sektorze energetycznym, odpowiadającym za 96% produkcji energii elektrycznej jest gaz ziemny, który przez następne kilkadziesiąt lat będzie odgrywał dużą rolę w zaspakaniu potrzeb energetycznych kraju. Węgiel odpowiada za 1% produkcji energii elektrycznej, a sektor odpadów za 3%. Rząd Singapuru od 2020 r. zamierza wprowadzić podatek od emisji dwutlenku węgla dla instalacji przemysłowych emitujących rocznie 25 tys. ton ekwiwalentu CO<sub>2</sub>. Stawka podatku została ustalona na poziomie ok. 3,8 USD/t ekw. CO<sub>2</sub> na lata 2020-2023 i może być podwojona lub potrojona (7,6-11,4 USD/t ekw. CO<sub>2</sub>) do 2030 r. Nowy podatek będzie miał zastosowanie do ok. 30-40 dużych emitentów, którzy emitują ok. 80% całkowitej emisji Singapuru. Będą to głównie sektory rafinacji ropy naftowej, produkcji chemikaliów i półprzewodników. Rząd Singapuru oczekuje, że uzyska w ciągu 5 lat ok. 760 mln USD, które zostaną wykorzystane do wsparcia projektów zapewniających zmniejszenie emisji. W opinii ekspertów podatek od emisji jest za mały, aby realizować cele Porozumienia Paryskiego i aby zachęcić

**Wykres 4.** Udział poszczególnych sektorów w całkowitej emisji Singapuru w 2014 r., w [%]



Źródło: opracowanie własne KOBiZE na podstawie *Singapore's Fourth National Communication and Third Biennial Update Report*, grudzień 2018 r.

do inwestowania w większe ilości energii odnawialnej. W sektorze transportu oczekuje się, że zapotrzebowanie na energię i związane z nią emisje będą zmniejszane w wyniku zaangażowania wielu środków promujących transport publiczny i poprawę intensywności emisji w transporcie drogowym. Singapur planuje zwiększyć długość sieci kolejowej z 230 km w 2019 r. do ok. 360 km do 2030 r. Pozwoli to ośmiu na dziesięć gospodarstw domowych znaleźć się w odległości dziesięciu minut spacerem od stacji kolejowej. Celem Singapuru w zakresie udziału transportu publicznego w godzinach szczytu porannego i wieczornego jest osiągnięcie 70% do 2020 r. i 75% do 2030 r., w porównaniu z 59% w 2008 r. i 67% w 2017 r.

W zakresie energetyki odnawialnej Singapur zamierza do 2020 r. osiągnąć moc źródeł fotowoltaicznych na poziomie 350 MW. W 2014 r. Singapur miał zainstalowanych mocy fotowoltaicznych na poziomie 26 MW. Jednak głównym celem kraju jest osiągnięcie w niedalekiej przyszłości mocy 2 GW z energetyki słonecznej.

**Wykres 5.** Najnowsze ceny uprawnień do emisji CO<sub>2</sub> w ETS-ach na świecie

System ETS	Cena/t ekw. CO <sub>2</sub> **	Data	Źródło
California-Quebec	16.68 USD	18.08.2020	<a href="#">California Air Resources Board</a>
<b>Chińskie pilotażowe ETS:</b>			
- Beijing	76.20 CNY (11.23 USD)	15.09.2020	<a href="#">Tanjiaoyi News Service</a> (Chinese)
- Chongqing	15.02 CNY (2.22 USD)	08.09.2020	
- Guangdong	27.86 CNY (4.12 USD)	09.09.2020	
- Shanghai	40.19 CNY (5.92 USD)	15.09.2020	
- Hubei	29.99 CNY (4.42 USD)	08.09.2020	
- Shenzhen	33.44 CNY (4.93 USD)	08.09.2020	
- Tianjin	25.80 CNY (3.80 USD)	08.09.2020	
- Fujian	19.44 CNY (2.87 USD)	08.09.2020	
EU ETS	29.99 EUR (35.59 USD)	15.09.2020	<a href="#">European Energy Exchange</a>
Korea Płd.	21 400 KRW (18.13 USD)	16.09.2020	<a href="#">Korea Exchange</a>
Nowa Zelandia	35.00 NZD (23.51 USD)	16.09.2020	<a href="#">CommTrade New Zealand</a>
RGGI	6.82 USD *	02.09.2020	<a href="#">RGGI, Inc.</a>
Szwajcaria	18.15 CHF (20.00 USD)	15.11.2019	<a href="#">Schweizer Emissionshandelsregister</a> (Menu 'Auctions')

\*Cena za krótką tonę CO<sub>2</sub>; krótka tona = 0,91 metrycznej tony

\*\*Do przeliczenia na USD wykorzystano kurs z dn. 16 września 2020 r.

Źródło: Opracowanie KOBiZE na podstawie International Carbon Action Partnership (ICAP) - <https://icapcarbonaction.com/en/newsletter-archive/mailling/view/listid-0/maillingid-162/listtype-1#PRICES>

## | Światowa podaż jednostek offsetowych

Z danych publikowanych przez Sekretariat Konwencji Klimatycznej (UNFCCC) wynika, że we wrześniu liczba zarejestrowanych projektów CDM wzrosła o 3, natomiast w sumie zarejestrowanych zostało 7 836 projektów CDM (ang. *Clean Development Mechanism* – mechanizm czystego rozwoju)<sup>25</sup>.

Liczba jednostek CER wydanych do końca września wyniosła ok. 2 054,3 mln, a więc w ciągu tego miesiąca wydano 5,2 mln jednostek CER. Natomiast liczba jednostek wydanych w związku z realizacją działań programowych CDM (PoA)<sup>26</sup> na koniec września osiągnęła poziom 30,65 mln jednostek, czyli w ostatnim miesiącu wydano ok. 0,43 mln jednostek.

## | Pozostałe informacje

▶ Wzbierająca globalnie fala zielonej gospodarki przynosi ogromne możliwości inwestycyjne. Jednak inwestorzy i decydenci, chcąc zwiększać skalę inwestycji, wielokrotnie mierzą się z dylematami, dotyczącymi sposobów określania jak działania w zakresie zielonej gospodarki mogą być systematycznie identyfikowane, kategoryzowane i szacowane w poszczególnych sektorach, łańcuchach dostaw i klasach aktywów. Pomocą w podejmowaniu prośrodowiskowych decyzji ma być unijna taksonomia, która stanowi ambitne podejście do regulacji tworzących katalog tych działań, których finansowanie będzie korzystne dla środowiska, w tym dla klimatu. Określając ekologiczne kryteria inwestycyjne, taksonomia umożliwi rynkom ocenę przedsiębiorstw pod kątem wpisywania się w założenia zielonej gospodarki. Zacznie obowiązywać od 2022 r. Tematykę związaną z taksonomią w zakresie zielonej

gospodarki przybliży opracowanie naukowe, pt. *Sizing the green economy: Green Revenues and the EU taxonomy*<sup>27</sup>.

Opracowanie to dotyczy m.in. takich zagadnień jak:

- potrzeba posługiwania się narzędziami typu *zielona taksonomia*,
- rozwój taksonomii i zróżnicowanie podejść w taksonomiach UE i Green Revenues Classification System (GRCS);
- różnice i podobieństwa obydwu podejść;
- zakres, w jakim inwestorzy mogą skorzystać z baz danych GRCS w celu spełnienia wymogów taksonomii UE.

Temat taksonomii był poruszony w 93 numerze [Raportu z rynku CO2 \[grudzień 2019\]](#)<sup>28</sup> [\[Link\]](#)

<sup>25</sup> <http://cdm.unfccc.int/>

<sup>26</sup> ang. *Programme of Activities (PoA)* – działania programowe obejmują realizację wielu pojedynczych projektów, które łączy wspólna procedura zatwierdzania, a dodawanie kolejnych projektów odbywa się bez konieczności

ich nowego zatwierdzania, co prowadzi do obniżenia kosztów (więcej nt. CDM PoA: <http://cdm.unfccc.int/ProgrammeOfActivities/index.html>)

<sup>27</sup> <https://www.ftserussell.com/>

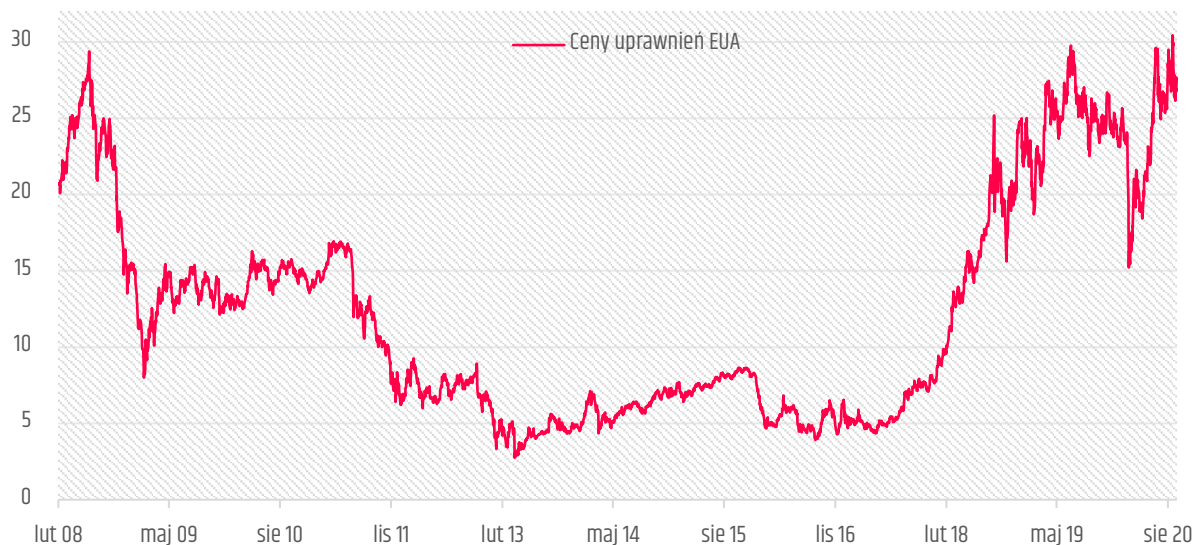
<sup>28</sup> [https://www.kobize.pl/uploads/materialy/materialy\\_do\\_pobrania/raport\\_co2/2019/KOBIZE\\_Analiza\\_ryнку\\_CO2\\_grudzien\\_2019.pdf](https://www.kobize.pl/uploads/materialy/materialy_do_pobrania/raport_co2/2019/KOBIZE_Analiza_ryнку_CO2_grudzien_2019.pdf)

Tabela 7. Kalendarium najważniejszych wydarzeń w październiku 2020 r.

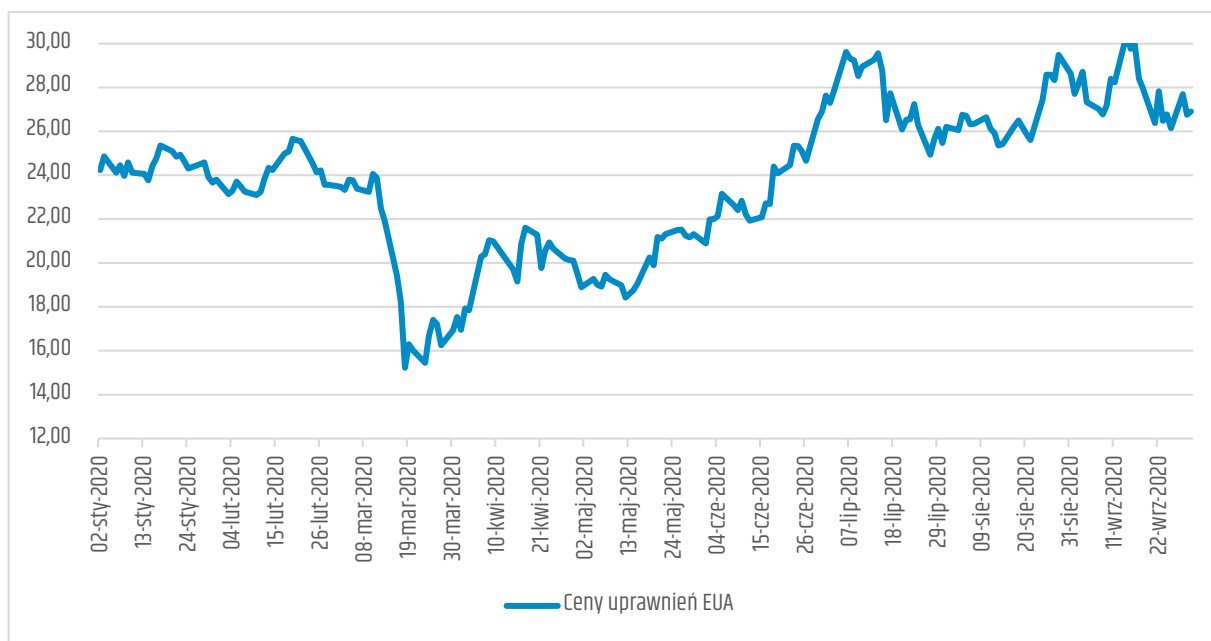
Dzień	Wydarzenie
1- 2 października	Nadzwyczajny Szczyt Rady Europejskiej (omówiono m.in. kwestie negocjacji z Parlamentem Europejskim w sprawie wieloletnich ram finansowych oraz negocjacji UE z Wielką Brytanią)
6 października	Nieformalna wideokonferencja Ministrów ds. Energii UE podczas którego KE przedstawi m.in. ocenę przedłożonych przez państwa członkowskie Krajowych Planów na rzecz Energii i Klimatu (NECPs) oraz oceny wpływu regulacji tzw. („Impact assessment) w sprawie podniesienia celu redukcyjnego UE do 2030 r.
5-8 października	Sesja plenarna Parlamentu Europejskiego podczas którego planowane jest głosowanie nt. EU Climate Law oraz stanowiskiem Komisji ENVI PE w sprawie ustalenia celu 60% redukcji emisji do 2030 r. ( w por. do 1990 r.)
7 października	Na posiedzeniu plenarnym Parlamentu UE odbędzie się m.in. głosowanie w sprawie projektu KE dot. projektu prawa klimatycznego (ang. European Climate Law)
12 października	Posiedzenie Komisji ds. Przemysłu, badań Naukowych i Energii w PE (ITRE)
15-16 października	Posiedzenie Rady Europejskiej ( wśród tematów m.in. ambitniejszy cel klimatyczny do 2030 r.” r.)
12, 15, 28, 29 października	Posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (ENVI) w Parlamencie Europejskim
23 października	Posiedzenie Rady UE ds. Środowiska (wśród tematów m.in. European Climate Law)
W październiku	<p><b>Terminy aukcji uprawnień EUA/EUAA w UE:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <b>EEX: 7 i 21 października (środa) - krajowa aukcja polskich uprawnień EUA – 6,398 mln (start od 9:00 do 11:00);</b></li> <li>▶ EEX: od 1 do 29 października (poniedziałek, wtorek i czwartek) - unijna aukcja uprawnień EUA (+ EFTA): <u>3,952 mln</u> (start od 9:00 do 11:00);</li> <li>▶ EEX: od 2 do 30 października (piątek) - krajowa aukcja niemiecka, do sprzedaży: <u>2,593 mln EUA/aukcje</u> (start od 9:00 do 11:00) oraz aukcja EUAA: 769 tys. w dniu 7 października (start od 11:00 do 13:00);</li> <li>▶ ICE: 2, 16 i 30 września (środa) - brytyjska aukcja, do sprzedaży: <u>6,837 mln</u> uprawnień EUA/aukcję (start od 9:00- 11:00)</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne KOBIZE na podstawie EEX, ICE, PE, Rady UE.

**Wykres 6.** Dienne ceny zamknięcia transakcji uprawnieniami EUA na rynku spot w latach 2008-2020 [w EUR]



**Wykres 7.** Dienne ceny zamknięcia transakcji uprawnieniami EUA na rynku spot w 2020 r. [w EUR]



Źródło: Opracowanie własne KOBIZE na podstawie danych o cenach z giełdy Bluenext (od 26 lutego 2008 do 11 czerwca 2008 r.), rynku OTC (do dnia 10 czerwca 2009 r.) i giełdy ICE/ECX, Bluenext, EEX, Nordpool (od 11 czerwca 2009 r. do końca grudnia 2012 r.) oraz na podstawie danych giełdy ICE/ECX, EEX (poczynając od 1 stycznia 2013 r.).

Celem zobrazowania sytuacji na rynku EU ETS, a także zmienności ceny uprawnień do emisji, zdecydowaliśmy się na cykliczne umieszczanie w Raporcie z rynku CO<sub>2</sub> wykresów pokazujących główny trend cenowy uprawnień do emisji. Prezentowany w obecnym Raporcie z rynku CO<sub>2</sub> wykres 5 obejmuje okres od lutego 2008 r. do września 2020 r. Natomiast na wykresie 6 przedstawiono zakres zmienności cenowej w 2020 r.

Niniejszy dokument może być używany, kopiowany i rozpowszechniany, w całości lub w części, wyłącznie w celach niekomercyjnych i z zachowaniem praw autorskich, w szczególności ze wskazaniem źródła ich pochodzenia.



Działalność KOBiZE jest finansowana ze środków  
Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

**Kontakt:**

Zespół Strategii, Analiz i Aukcji

Krajowy Ośrodek Bilansowania  
i Zarządzania Emisjami

Instytut Ochrony Środowiska -  
Państwowy Instytut Badawczy

ul. Chmielna 132/134

00-805 Warszawa

e-mail: [raportCO2@kobize.pl](mailto:raportCO2@kobize.pl)

W celu otrzymywania bezpośrednio numerów „Raportu z rynku CO<sub>2</sub>” zachęcamy Państwa do zapisywania się do naszego newslettera:

**NEWSLETTER**