

Politeja

Nr 1(88/1), 2024, s. 309-323

<https://doi.org/10.12797/Politeja.20.2024.88.1.18>

Licencja: CC BY-NC-ND 4.0

Beata MOŁO 

Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego

bmolo@afm.edu.pl

NIEMCY WOBEC REFORMY POLITYKI KLIMATYCZNEJ UNII EUROPEJSKIEJ (EUROPEJSKI ZIELONY ŁAD, PAKIET *FIT FOR 55*)

ABSTRACT

Germany Towards the Reform of the European Union's Climate Policy (European Green Deal, Fit for 55 Package)

The aim of the paper is to present Germany's position during the government of Chancellor Angela Merkel (CDU/CSU/SPD coalition: 2018-2021) and Chancellor Olaf Scholz (SPD/Alliance 90/Greens/FDP coalition: from 2021) towards changes in climate policy (understood as reform) introduced by the European Green Deal and the Fit for 55 package of legislative proposals, with particular emphasis on the issue of CO₂ emission standards for new passenger cars and new light commercial vehicles. Germany's support for increasing the level of ambition in the field of climate protection in the EU was largely the result of the belief that the success of the German transformation of the energy sector and achieving climate neutrality by 2045 also depends on the progress of the energy transformation process and the climate neutrality policy in the European Union.

Keywords: Germany, European Union, Climate Policy, European Green Deal, Fit for 55 Package

Słowa kluczowe: Niemcy, Unia Europejska, polityka klimatyczna, Europejski Zielony Ład, pakiet *Fit for 55*

WPROWADZENIE

Unia Europejska (UE) wyznacza ramy polityki energetycznej i klimatycznej państw członkowskich, w tym również Republiki Federalnej Niemiec (RFN), aczkolwiek zainicjowanie zmian w niemieckiej polityce energetycznej w kierunku silniejszego powiązania kwestii zapewnienia dostaw energii z ochroną środowiska, a później także klimatu, poprzedzało politykę energetyczno-klimatyczną UE. Co więcej, niemieckie propozycje stały się niejednokrotnie elementem rozwiązań prawnych obowiązujących państwa członkowskie UE i były również wykorzystywane przez rządy federalne jako dodatkowa legitymizacja działań krajowych. Wzrost znaczenia klimatycznych aspektów rozwoju UE, co znajduje wyraz w strategii Europejski Zielony Ład i pakiecie *Fit for 55*, jest również istotny z perspektywy Niemiec, zwłaszcza w kontekście wyzwań związanych z wdrażaniem rozwiązań na rzecz osiągnięcia przez RFN neutralności klimatycznej do 2045 r.

Celem artykułu jest przeanalizowanie stanowiska Niemiec wobec zmian w polityce klimatycznej (rozumianych jako reforma) wprowadzanych Europejskim Zielonym Ładem i pakietem propozycji legislacyjnych *Fit for 55*, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych. Ze względu na ramy czasowe wyznaczone prezentacją komunikatów przez Komisję Europejską oraz kalendarzem prac nad propozycjami legislacyjnymi analizie i ocenie poddano stanowisko RFN w okresie rządów kanclerz Angeli Merkel (koalicja CDU/CSU/SPD: 2018-2021) i kanclerza Olafa Scholza (koalicja SPD/Sojusz 90/Zieloni/FDP: od 2021 r.). Dla realizacji powyższego celu postawiono następujące pytania badawcze: Które propozycje Komisji Europejskiej były zbieżne z niemieckimi postulatami na rzecz ochrony klimatu? Czy Niemcy były siłą napędową prac nad propozycjami zmian w polityce klimatycznej UE, czy je wstrzymywały? Zastosowano analizę zawartości, elementy metody analizy (instytucjonalno)-prawnej i analizy porównawczej. Przeanalizowano dokumenty, studia i raporty oraz materiały prasowe. Artykuł jest rezultatem badań prowadzonych w ramach projektu „Ochrona klimatu jako element polityki i bezpieczeństwa energetycznego Niemiec w drugiej dekadzie XXI w.”¹

NIEMCY WOBEC EUROPEJSKIEGO ZIELONEGO ŁADU

Dnia 11 grudnia 2019 r. Komisja Europejska przedstawiła Europejski Zielony Ład – jedną ze strategii na rzecz wzrostu, której celem jest *przekształcenie UE w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto*².

¹ Nr WPAiSM/NoPiA/SUB/20/2020.

² Komisja Europejska, *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Europejski Zielony Ład*, Bruksela, 11 grudnia 2019 r., COM(2019) 640 final, s. 2, [online] https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar-r:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0016.02/DOC_1&format=PDF, 20 IX 2023.

W komunikacie znalazła się zapowiedź przygotowania przez Komisję Europejską planu zwiększenia redukcji emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 50%, a *potencjalnie* o 55%, do 2030 r. Komisja Europejska zamierzała zaproponować mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ w wybranych sektorach, tak aby zmniejszyć ryzyko ucieczki emisji i przenoszenia działalności gospodarczej za granicę. Ważnym elementem dokumentu było zakomunikowanie przygotowania przez Komisję Europejską propozycji *rozszerzenia europejskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji na sektor gospodarki morskiej oraz ograniczenia liczby bezpłatnych uprawnień przydzielanych liniom lotniczym*, jak też wprowadzenia bardziej rygorystycznych *norm emisji zanieczyszczeń powietrza dla pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi*³. Oznajmiono rozważenie przez Komisję Europejską włączenia sektora transportu drogowego i budynków do systemu handlu uprawnieniami do emisji. Podkreślono wagę prawa o klimacie, dzięki któremu *wszystkie polityki UE przyczynią się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej*, jak również wszystkie sektory odegrają w tym procesie określoną rolę. Zapowiedziano *przegląd wszystkich znaczących instrumentów polityki związanych z klimatem* i możliwe ich zmiany⁴. Ponadto, aby ograniczyć koszty społeczne i gospodarcze związane z osiągnięciem neutralności klimatycznej, Komisja Europejska miała zaproponować mechanizm sprawiedliwej transformacji, obejmujący Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji.

Plany Komisji Europejskiej zawarte w Europejskim Zielonym Ładzie zwiększały presję na rząd federalny, aby wzmógł wysiłki na rzecz ochrony klimatu. Zwłaszcza że prognozy wielkości emisji gazów cieplarnianych w sektorach gospodarki nieobjętych unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (rozporządzenie w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego 2018/842) pokazywały, iż RFN nie osiągnie wyznaczonych celów i w związku z tym będzie musiała ponieść koszty⁵. W owym czasie poparcie społeczeństwa dla ambitnej polityki klimatycznej RFN było niskie, gdyż zmiany klimatu przez długi czas nie były dla większości Niemców szczególnie istotną kwestią polityczną⁶. Zaczęło się to istotnie zmieniać pod koniec 2018 r. pod wpływem ruchu *Fridays for Future*, który inspirował debatę społeczną o zmianach klimatu, a której integralnym elementem stała się krytyka dotychczasowej polityki klimatycznej RFN. W efekcie tego rząd kanclerz Merkel przygotował stosowne rozwiązania na rzecz ochrony klimatu, które przyjęły postać tzw. pakietu klimatycznego (*Klimapaket*; mający zapewnić osiągnięcie celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o 55% do 2030 r.). Federalna ustawa o ochronie klimatu (*Bundes-Klimaschutzgesetz*), która

³ Tamże, s. 12-13.

⁴ Tamże, s. 5.

⁵ Zob. Agora Energiewende, Agora Verkehrswende, *Die Kosten von unterlassenem Klimaschutz für den Bundeshaushalt. Die Klimaschutzverpflichtungen Deutschlands bei Verkehr, Gebäuden und Landwirtschaft nach der EU-Effort-Sharing-Entscheidung und der EU-Climate-Action-Verordnung*, September 2018.

⁶ *Umweltbewusstsein in Deutschland 2018. Zentrale Befunde*, Umweltbundesamt, 14 V 2018, [online] https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2294/dokumente/4_ubs_2018_zentrale_befunde.pdf, 20 X 2023.

weszła w życie 18 grudnia 2019 r., zakładała dążenie do osiągnięcia neutralności emisyjnej w 2050 r., zgodnie ze zobowiązaniem RFN podjętym na szczycie klimatycznym ONZ w Nowym Jorku we wrześniu 2019 r. Kluczowe dla osiągnięcia celów klimatycznych miało być wprowadzenie krajowego systemu handlu uprawnieniami do emisji CO₂ dla sektora transportu i budynków (nieobjętych EU ETS), jak również określone środki służące zwiększaniu do 65% udziału odnawialnych źródeł energii w zużyciu energii elektrycznej brutto w 2030 r. i decyzja o wycofaniu węgla do produkcji energii do 2038 r.

Znamienne przy tym było, że jeszcze przed publikacją komunikatu o Europejskim Zielonym Ładzie, podczas szczytu Rady Europejskiej w marcu 2019 r., RFN sprzeciwiała się wpisaniu do konkluzji celu osiągnięcia neutralności klimatycznej przez UE do roku 2050⁷. Cel ten został dopiero poparty przez Niemcy podczas szczytu Rady Europejskiej 12 grudnia 2019 r.

Pomimo dotychczasowej praktyki niemieckiej spowalniania niektórych unijnych projektów, warunkowanej sytuacją wewnętrzną i określonymi interesami politycznymi i gospodarczymi, oczekiwać należało poparcia przez rząd kanclerz Merkel Europejskiego Zielonego Ładu. W umowie koalicyjnej CDU/CSU i SPD, podpisanej 12 marca 2018 r., odnotowano bowiem, że UE musi przyjąć wiodącą rolę na arenie międzynarodowej w zakresie ochrony klimatu w związku z realizacją porozumienia klimatycznego z Paryża. Poparcie to związane było z przekonaniem o konieczności osadzenia transformacji energetycznej w kontekście europejskim, gdyż otwiera to możliwość obniżenia kosztów i wykorzystania synergii. W związku z tym ważne było angażowanie się w realizację celów klimatycznych uzgodnionych na poziomie europejskim i w ramach porozumienia paryskiego. W umowie koalicyjnej zapisano wolę wzmocnienia unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji jako kluczowego instrumentu polityki klimatycznej UE. Partnerzy koalicyjni zapowiedzieli działania na szczeblu krajowym, europejskim i międzynarodowym, które zapewniłyby redukcję emisji w lotnictwie i transporcie morskim, tak aby oba sektory przyczyniły się do osiągnięcia międzynarodowych zobowiązań klimatycznych⁸.

Niemcy długo nie zajmowały oficjalnego stanowiska w sprawie nowego celu redukcyjnego UE na rzecz ochrony klimatu. Dopiero podczas XI Petersberskiego Dialogu Klimatycznego (*Petersberger Klimadialog*) 28 kwietnia 2020 r. kanclerz Merkel poparła propozycję Komisji Europejskiej zwiększenia celu redukcji emisji do 2030 r. o 50-55% w porównaniu z rokiem 1990. Według niej dla osiągnięcia tego celu niezbędny miał być kompleksowy pakiet środków, w tym inwestycje w bardziej przyjazną dla klimatu infrastrukturę i odpowiednie opłaty za emisję CO₂. Kanclerz Merkel ponownie

⁷ F. Simon, *Deutschland wird zum Klima-Bremser*, „Der Tagesspiegel” 2019, 22 III, [online] <https://www.tagesspiegel.de/politik/deutschland-wird-zum-klima-bremser-5547313.html>, 20 IX 2023.

⁸ *Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 19. Legislaturperiode*, s. 8, 81, 143, [online] https://archiv.cdu.de/system/tdf/media/dokumente/koalitionsvertrag_2018.pdf?file=1, 21 IX 2023.

opowiedziała się za rozszerzeniem unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji na kolejne sektory⁹.

Proces podejmowania decyzji odnośnie do realizacji celów określonych w Europejskim Zielonym Ładzie zbiegł się w czasie z prezydencją RFN w Radzie UE 1 lipca-31 grudnia 2020 r. W oświadczeniu rządowym na forum Bundestagu 18 czerwca 2020 r. kanclerz Merkel zapowiedziała – w kontekście zbliżającej się niemieckiej prezydencji i zaplanowanego na 19 grudnia 2020 r. szczytu Rady Europejskiej – kontynuowanie dyskusji o europejskim prawie klimatycznym, tak aby osiągnąć wspólne stanowisko państw członkowskich¹⁰.

W programie prezydencji RFN w Radzie UE zapowiedziano wspieranie wdrażania Europejskiego Zielonego Ładu. Wśród szczegółowych zapisów znalazły się m.in.: prace nad dokończeniem dyskusji Rady nad projektem europejskiego prawa klimatycznego, które nada prawnie wiążącą neutralność klimatyczną do 2050 r. Podstawą do dalszych dyskusji miały być: przeprowadzona przez KE ocena skutków propozycji zwiększenia celu UE na rok 2030 do 50-55% w porównaniu z rokiem 1990; kontynuowanie prac na rzecz przyjaznego dla klimatu, zrównoważonego i niedrogiego transportu przyczyniającego się do osiągnięcia celów klimatycznych UE; konkluzje Rady w sprawie europejskich ram dla wspólnych projektów państw członkowskich w zakresie odnawialnych źródeł energii, szczególnie w obszarze morskiej energetyki wiatrowej; zamiar omówienia europejskiego podejścia do osiągania celów klimatycznych i energetycznych, w szczególności rozszerzenie opłaty za emisję CO₂ na wszystkie sektory i wprowadzenie umiarkowanych minimalnych cen emisji CO₂ w ramach europejskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji; działania na rzecz zapewnienia uczciwej konkurencji (*równe warunki działania*) w zakresie unikania emisji CO₂ oraz zapobiegania zachętom do transferu CO₂ do państw trzecich (*ucieczka emisji*)¹¹.

Kanclerz Merkel, przemawiając w Parlamencie Europejskim 8 lipca 2020 r., wyraziła przekonanie, że globalne rozwiązanie problemu zmian klimatycznych będzie możliwe tylko wtedy, gdy Europa przyjmie pionierską rolę w działaniach na rzecz ochrony klimatu, a Europejski Zielony Ład jest w związku z tym istotną wytyczną. Podkreśliła ponownie wagę prawnego zagwarantowania neutralności klimatycznej UE do 2050 r. i propozycji Komisji Europejskiej ograniczenia emisji CO₂ do 2030 r. o 50-55% w porównaniu

⁹ *Rede von Bundeskanzlerin Merkel im Rahmen des XI. Petersberger Klimadialogs am 28. April 2020 (Videokonferenz), 28. April 2020 in Berlin*, [online] <https://www.bundeskanzler.de/bk-de/aktuelles/rede-von-bundeskanzlerin-merkel-im-rahmen-des-xi-petersberger-klimadialogs-am-28-april-2020-videokonferenz--1748018>, 22 IX 2023.

¹⁰ *Regierungserklärung von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel zur deutschen EU-Ratspräsidentschaft und zum Europäischen Rat am 19. Juni 2020 vor dem Deutschen Bundestag am 18. Juni 2020 in Berlin*, [online] <https://www.bundesregierung.de/breg-de/service/bulletin/regierungserklaerung-von-bundeskanzlerin-dr-angela-merkel-1762870>, 22 IX 2023.

¹¹ *Gemeinsam. Europa wieder stark machen. Programm der deutschen EU-Ratspräsidentschaft. 1. Juli bis 31. Dezember 2020*, s. 15-16, [online] <https://www.eu2020.de/blob/2360246/d0e7b758973f0b1f56e74730bfda99d/pdf-programm-de-data.pdf>, 22 IX 2023.

z poziomem z roku 1990¹². W nawiązaniu do powyższego 30 września 2020 r., podczas debaty w Bundestagu, kanclerz Merkel przywołała przedstawioną 17 września 2020 r. przez Komisję Europejską propozycję dotyczącą celu redukcji emisji o 55% do 2030 r. i zapewniła, że zamierzeniem niemieckiej prezydencji jest, aby do jej końca wszystkie państwa członkowskie UE zgodziły się poprzeć ten cel¹³.

Podczas niemieckiej prezydencji podjęto działania służące dostosowaniu polityki klimatycznej UE zgodnie z porozumieniem klimatycznym z Paryża i Europejskim Zielonym Ładem, w tym m.in.:

- przyjęto podczas szczytu Rady Europejskiej (10-11 grudnia 2020 r.) wiążący cel ograniczenia w UE emisji netto gazów cieplarnianych do roku 2030 o co najmniej 55% w porównaniu z poziomem z roku 1990 i zwrócono się do *współprawodawców* o uwzględnienie nowego celu we wniosku dotyczącym europejskiego prawa o klimacie i do szybkiego przyjęcia tego wniosku¹⁴;
- przyjęto, że gospodarcze i społeczne skutki ambitnej polityki klimatycznej mają być złagodzone przez uruchomienie Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, w sprawie którego osiągnięto *porozumienie polityczne między Radą a Parlamentem*; co najmniej 30% środków z Wieloletnich Ram Finansowych i instrumentu na rzecz odbudowy (*Next Generation EU*) należy zainwestować w ochronę klimatu¹⁵;
- w konkluzjach Rady zgodzono się na przyspieszenie przejścia na zasobooszczędną gospodarkę o obiegu zamkniętym, lepsze wykorzystanie technologii cyfrowych na rzecz ochrony środowiska i klimatu oraz utrzymanie niskiego zużycia energii i zasobów przez infrastrukturę cyfrową¹⁶;
- stworzono podstawy do nowelizacji ram energetycznych, aby osiągnąć nowy cel klimatyczny UE na rok 2030; w konkluzjach Rady opowiedziano się za lepszymi unijnymi warunkami ramowymi dla transgranicznej ekspansji odnawialnych źródeł energii (szczególnie w obszarze morskiej energetyki wiatrowej), jak też za rozwojem europejskich i światowych rynków oraz infrastruktury wodoru¹⁷;
- w konkluzjach Rady Europejskiej wnioskowano do Komisji Europejskiej, aby *oceniła, w jaki sposób wszystkie sektory gospodarki mogą najlepiej przyczynić się do*

¹² *Rede von Bundeskanzlerin Merkel zur deutschen EU-Ratspräsidentschaft 2020 vor dem Europäischen Parlament am 8. Juli 2020 in Brüssel*, [online] <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/rede-von-bundeskanzlerin-merkel-zur-deutschen-eu-ratspraesidentschaft-2020-vor-dem-europaeischen-parlament-am-8-juli-2020-in-bruessel-1767368>, 22 IX 2023.

¹³ *Kanzlerin Merkel in der Generaldebatte im Bundestag „Es kommt auf jeden und jede Einzelne an“*, 30 IX 2020, [online] <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/coronavirus/kanzlerin-general-debatte-1792364>, 22 IX 2023.

¹⁴ Rada Europejska, *Konkluzje Rady Europejskiej, 10 i 11 grudnia 2020*, 11 XII 2020, s. 5, [online] <https://www.consilium.europa.eu/pl/press/press-releases/2020/12/11/european-council-conclusions-10-11-december-2020/>, 22 IX 2023.

¹⁵ *Gemeinsam. Europa wieder stark machen. Bilanz der deutschen EU-Ratspräsidentschaft. 1. Juli bis 31. Dezember 2020*, s. 10, [online] <https://www.eu2020.de/blob/2430736/1cb2efe1266d075ef79aba08944f4f96/bilanz-de-pdf-data.pdf>, 22 IX 2023; *Posiedzenie Rady Europejskiej...*, s. 6.

¹⁶ *Gemeinsam. Europa wieder...*, s. 10.

¹⁷ *Tamże*, s. 10.

osiągnięcia celu na 2030 r., i aby przedstawiła wnioski wraz z dogłębną analizą skutków środowiskowych, gospodarczych i społecznych na szczeblu państw członkowskich, uwzględniając krajowe plany w dziedzinie energii i klimatu oraz dokonując przeglądu istniejących elastycznych możliwości¹⁸.

Warto nadmienić, że rząd federalny został zobligowany do zwiększenia krajowych celów w zakresie redukcji gazów cieplarnianych na skutek orzeczenia Federalnego Trybunału Konstytucyjnego (29 kwietnia 2021 r.) o częściowej niezgodności wspomnianej federalnej ustawy o ochronie klimatu z *Ustawą Zasadniczą RFN (Grundgesetz)*. Było to konieczne również ze względu na porozumienie w UE w sprawie podwyższenia celu redukcji emisji na rok 2030. Znowelizowana w 2021 r. ustawa zakłada osiągnięcie neutralności emisyjnej do 2045 r., zawiera podwyższony cel redukcji emisji gazów cieplarnianych do 65% do 2030 r. wobec poziomu z roku 1990.

W stanowisku rządu federalnego datowanym na 31 maja 2021 r. odniesiono się do planowanego pakietu *Fit for 55*, podkreślając przy tym, że jego ostateczna ocena merytoryczna zostanie przeprowadzona dopiero na podstawie wniosków legislacyjnych Komisji Europejskiej. Z perspektywy rządu federalnego zestaw instrumentów powinien ograniczać maksymalne dopuszczalne emisje gazów cieplarnianych oraz odpowiadać konkretnym wymaganiom i potrzebom sektorów, jak też zapewniać państwom członkowskim niezbędną elastyczność w ich wdrażaniu¹⁹. Za kluczowe w kontekście reformy rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego uznano uwzględnienie zasad sprawiedliwości i efektywności kosztowej. Istotna jest także większa zbieżność wysiłków państw członkowskich, tak aby osiągnąć neutralność klimatyczną do 2050 r. Zgadzano się co do konieczności wzmocnienia unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz zapewnienia odpowiedniej i trwałej ochrony przed ucieczką emisji. Z perspektywy rządu federalnego wskazane było zidentyfikowanie i rozważenie wszystkich możliwości i zagrożeń, które mogą się wiązać z mechanizmem dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ lub alternatywnymi podejściami. Rząd federalny opowiadał się za rozszerzeniem handlu uprawnieniami do emisji na transport i budynki w odrębnym systemie oraz poparł wzmocnienie systemu handlu uprawnieniami do emisji w transporcie lotniczym, jak też zakończenie bezpłatnych przydziałów w ruchu lotniczym i wdrożenie CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*). Podkreślono kluczową rolę norm emisji dopuszczalnych dla floty samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w osiąganiu celów klimatycznych w sektorze transportu. W stanowisku wyrażono poparcie dla konsekwentnego dostosowywania celów UE w zakresie odnawialnych źródeł energii i efektywności energetycznej do nowego celu klimatycznego UE na rok 2030. Przy czym w odniesieniu do odnawialnych źródeł energii wyeksponowano zwłaszcza potrzebę ich większego wykorzystania w sektorach transportu i budynków. Według rządu federalnego

¹⁸ *Posiedzenie Rady Europejskiej...*, s. 7.

¹⁹ *Stellungnahme der Bundesregierung zum „Fit For 55” Paket*, 31 V 2021, s. 1-2, [online] <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/1934236/2a31d12b5919b822b3d3822d241e324f/2021-05-25-55-data.pdf?download=1>, 20 IX 2023.

zmniejszenie zużycia energii pierwotnej w UE o 39-41% i końcowego zużycia energii o 36-37% do 2030 r., zgodnie z obliczeniami Komisji Europejskiej, jest konieczne dla osiągnięcia nowego celu klimatycznego UE²⁰.

NIEMCY WOBEC PAKIETU PROPOZYCJI LEGISLACYJNYCH *FIT FOR 55*

Dnia 14 lipca 2021 r. Komisja Europejska przedstawiła pakiet *Fit for 55* obejmujący zmianę obowiązujących aktów prawnych i nowe inicjatywy związane z redukcją emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55% netto do roku 2030 w porównaniu z rokiem 1990, w drodze do neutralności klimatycznej, czyli m.in.: umocnienie systemu handlu emisjami, w tym w lotnictwie, i jego rozszerzenie na gospodarkę morską, transport drogowy i budynki; stworzenie nowego mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂; zmianę rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego; nowelizację dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii i dyrektywy o efektywności energetycznej; wzmocnienie norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych²¹.

Pakiet *Fit for 55* spotkał się z różnymi reakcjami w rządzie Merkel. Federalny minister gospodarki i energii Peter Altmaier (CDU) ocenił pakiet jako *ambitny, szczegółowy i konstruktywny*, nie wykluczył przy tym kontrproponcji dotyczących środków realizacji celów klimatycznych i zapewnił, że będą one równie skuteczne. Zaakcentował też, że dobre rozwiązania na rzecz ochrony klimatu nie powinny skutkować przenoszeniem miejsc pracy poza UE²². Z kolei federalny minister transportu Andreas Scheuer (CSU) określił propozycję Komisji Europejskiej zakazu rejestracji nowych samochodów osobowych z silnikami spalinowymi od 2035 r. jako wyzwanie, akcentując przy tym, że realizacja ambitnych celów klimatycznych nie powinna się odbywać *kosztem konsumentów i gospodarki*²³. Natomiast federalna minister środowiska, ochrony przyrody i bezpieczeństwa reaktorów Svenja Schulze (SPD) uwydatniła znaczenie pakietu środków służących realizacji bardziej rygorystycznych celów klimatycznych UE. Według niej w czasie negocjacji pakietu legislacyjnego należałoby: po pierwsze, zadbać, aby cel uzgodniony w prawie klimatycznym został osiągnięty, po drugie, dokonać tego

²⁰ Tamże, s. 2-3, 4-7.

²¹ Komisja Europejska, *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. „Gotowi na 55”. Osiągnięcie unijnego celu klimatycznego na 2030 r. w drodze do neutralności klimatycznej*, Bruksela, 14 lipca 2021 r., COM(2021) 550 final.

²² *Deutsche Industrie fordert Nachbesserungen an EU-Klimapakete*, Euractiv, 16 VII 2021, [online] <https://www.euractiv.de/section/energie-und-umwelt/news/deutsche-industrie-fordert-nachbesserungen-an-eu-klimapakete/>, 20 IX 2023.

²³ *EU-Kommission fordert Ende des Verbrennungsmotors bis 2035*, „Die Welt” 2021, 14 VII, [online] <https://www.welt.de/politik/ausland/article232498933/Fit-fuer-55-EU-Kommission-fordert-Ende-des-Verbrennungsmotors-bis-2035.html>, 22 IX 2023.

solidarnie (co oznacza wsparcie na drodze do neutralności klimatycznej dla regionów o mniejszych dochodach lub słabych strukturalnie) i, po trzecie, wspólnie podążać tą drogą²⁴.

Publikacja pakietu *Fit for 55* zbiegła się z kampanią wyborczą do Bundestagu, w czasie której toczyła się dyskusja na temat niemieckiej polityki klimatycznej i jej społecznych implikacji. Ważną kwestią pozostawało zajęcie stanowiska wobec pakietu *Fit for 55* nie tylko przez rząd federalny, lecz również polityków partii opozycyjnych. Dla przykładu lider partii Sojusz 90/Zieloni Robert Habeck z zadowoleniem przyjął plany UE w zakresie ochrony klimatu i równocześnie skrytykował rząd Merkel, który postawił sobie ambitne cele, lecz ich nie zrealizował. Według Habecka zasadne było również rozszerzenie unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji na sektor transportu i budynków. W związku z tym konieczna byłaby rekompensata finansowa, w przeciwnym razie wzrost cen mógłby wywołać poważne problemy społeczne²⁵.

Afirmacja walki ze zmianami klimatu w społeczeństwie niemieckim przełożyła się na wzrost poparcia dla Sojuszu 90/Zielonych, a uzyskany wynik w wyborach do Bundestagu 26 września 2021 r. pozwolił partii wejść do koalicji rządowej. W podpisanej 7 grudnia 2021 r. umowie koalicyjnej SPD/Sojusz 90/Zieloni/FDP poparto propozycje pakietu *Fit for 55*, zaznaczając przy tym, że wszystkie sektory gospodarki muszą wnieść wkład w osiągnięcie celów na drodze do neutralności klimatycznej. Zapowiedziano podjęcie działań, które spowodują, że RFN nie będzie zmuszona kupować, z racji nieosiągnięcia celów klimatycznych, unijnych certyfikatów handlu uprawnieniami do emisji w ramach wspólnego wysiłku redukcyjnego, co stanowiłoby obciążenie dla budżetu federalnego. Akcent położono w związku z tym na ekspansję odnawialnych źródeł energii. W umowie zapisano zamiar zrewidowania unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji i wyrażono poparcie dla planów Komisji Europejskiej dotyczących wzmocnienia tego systemu. Za ważne uznano zaangażowanie RFN na szczeblu europejskim w kwestię ceny minimalnej w ramach EU ETS oraz w utworzenie systemu handlu uprawnieniami do emisji dla sektorów transportu i budynków. Według partnerów koalicyjnych równie istotna pozostaje skuteczna ochrona przed ucieczką emisji (mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂, bezpłatne przydziały). Ponadto zapowiedziano, że do 2030 r. będzie jeździć w RFN co najmniej 15 mln samochodów elektrycznych. Zgodnie z propozycjami Komisji Europejskiej od 2035 r. w UE będą dopuszczone do użytku wyłącznie pojazdy neutralne pod względem emisji CO₂, w związku z czym potrzeba wypracowania rozwiązania, w efekcie którego będzie jednak możliwe rejestrowanie samochodów zasilanych paliwami syntetycznymi²⁶.

²⁴ *Kampf gegen Klimawandel: EU-Kommission fordert Ende des Verbrennungsmotors bis 2035*, „Der Tagesspiegel” 2021, 14 VII, [online] <https://www.tagesspiegel.de/politik/kampf-gegen-klimawandel-eu-kommission-fordert-ende-des-verbrennungsmotors-bis-2035/27420072.html>, 22 IX 2023.

²⁵ *Tamże*.

²⁶ *Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021-2025 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP*, s. 51, 55, 58, 62, 64, [online] https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf, 22 IX 2023.

W oświadczeniu rządowym w Bundestagu 15 grudnia 2021 r. Olaf Scholz (SPD) zapowiedział wspieranie Komisji Europejskiej we wdrażaniu pakietu *Fit for 55* i zwiększenie zaangażowania na rzecz międzynarodowej ochrony klimatu, zwłaszcza zaś przyczynienie się do osiągnięcia celu porozumienia paryskiego. Ważnym elementem miało być utworzenie klubu klimatycznego (*Klimaclub*), w ramach którego będą uzgadniane wspólne standardy, m.in. chroniące niemieckie firmy przed mniej ekologiczną konkurencją za granicą²⁷.

Generalnie Niemcy postrzegają Europejski Zielony Ład i pakiet *Fit for 55* jako torującą drogę innowacjom i utrzymującą gospodarkę UE na *ścieżce prowadzącej* do realizacji celu *1,5 stopnia* Celsjusza.

RFN WOBEC PROBLEMU STOSOWANIA W UE SILNIKÓW SPALINOWYCH OD 2035 R.

Spór w koalicji SPD/Sojusz 90/Zieloni/FDP koncentrował się wokół propozycji Komisji Europejskiej zawartej w pakiecie *Fit for 55*, która zakładała, że do 2030 r. emisje CO₂ z samochodów osobowych powinny zostać zmniejszone o 55% w porównaniu z rokiem 2021, a w 2035 r. nowe samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe powinny być zeroemisyjne. O ile Sojusz 90/Zieloni i SPD opowiadają się za przechodzeniem na elektromobilność w segmencie samochodów osobowych i stosowanie paliw syntetycznych uznają za rozwiązanie kosztowne i nieefektywne, o tyle FDP jest za neutralnością technologiczną i sprzeciwia się rezygnowaniu z technologii silników spalinowych. Dodatkowo Niemcy nie realizują swoich celów klimatycznych w sektorze transportu, stąd presja na federalnego ministra transportu Volkera Wissinga, aby podejmował środki służące ograniczeniu emisji, zwłaszcza że różnica między wartościami docelowymi a rzeczywistymi nadal rośnie i jest większa niż w jakimkolwiek innym sektorze (w 2022 r. wyemitowano 150 mln ton CO₂, zamiast wyznaczonych federalną ustawą o ochronie klimatu 139 mln ton CO₂)²⁸.

W związku z posiedzeniem Rady ds. Środowiska 17 marca 2022 r. federalna minister środowiska Steffi Lemke powiedziała, że rząd federalny popiera zaprzestanie stosowania silników spalinowych w nowych samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych w UE od roku 2035²⁹. Mimo to federalny minister finansów Christian Lindner (FDP) i federalny minister transportu Volker Wissing (FDP) utrzymywali, że Niemcy

²⁷ *Regierungserklärung von Bundeskanzler Olaf Scholz vor dem Deutschen Bundestag am 15. Dezember 2021 in Berlin*, [online] <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/regierungserklaerung-von-bundeskanzler-olaf-scholz-1992008>, 22 IX 2023.

²⁸ *Agora Verkehrswende, Verkehrssektor verfehlt 2022 erneut Klimaziel*, 4 I 2023, [online] <https://www.agora-verkehrswende.de/presse/newsuebersicht/verkehrssektor-verfehlt-2022-erneut-klimaziel/>, 20 IX 2023.

²⁹ *EU-Umweltrat: Deutschland unterstützt Verbrenner-Aus ab 2035*, BMUV, 17 III 2022, [online] <https://www.bmuv.de/pressemitteilung/eu-umweltrat-deutschland-unterstuetzt-verbrenner-aus-ab-2035>, 20 IX 2023.

nie mogą zgodzić się na wycofanie silników spalinowych z rynku samochodowego do 2035 r., a rozwiązaniem kompromisowym mogłoby być stosowanie paliw syntetycznych. Zmiana rozporządzenia (UE) 2019/631 określającego normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych (podejście ogólne) była przedmiotem obrad na posiedzeniu Rady ds. Środowiska 28 czerwca 2022 r. w Luksemburgu. W związku z naciskami FDP RFN przeforsowała wniosek do KE w sprawie opracowania propozycji, w jaki sposób pojazdy z silnikami spalinowymi będą mogły być nadal rejestrowane po 2035 r., jeśli będą napędzane wyłącznie paliwami syntetycznymi³⁰.

Pomijając kwestie szczegółowe, należy odnotować, że 27 października 2022 r. Parlament Europejski i Rada UE porozumiały się, iż od 2035 r. w UE będą mogły być sprzedawane wyłącznie nowe samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe, które podczas eksploatacji nie emitują gazów cieplarnianych, a 14 lutego 2023 r. Parlament Europejski zatwierdził cele redukcji emisji CO₂. Tuż przed zaplanowanym na 7 marca 2023 r. głosowaniem nad zmianami legislacyjnymi federalny minister Wissing ponownie wyraził swój sprzeciw i stwierdził, że Komisja Europejska powinna zaproponować takie rozwiązanie, które umożliwi homologację silników spalinowych w Europie po 2035 r., jeśli będą mogły być zasilane wyłącznie paliwami syntetycznymi. Szwecja, sprawująca prezydencję w Radzie UE, 3 marca 2023 r. poinformowała o odroczeniu wspomnianego już zaplanowanego głosowania z powodu braku poparcia zmian legislacyjnych przez RFN, Włochy, Polskę, Bułgarię i Czechy. Nieoczekiwana zmiana decyzji Niemiec wynikała ze sprzeciwu FDP, jak też uzgodnień koalicyjnych, których istota sprowadza się do wstrzymania od głosu w sytuacji braku jednomyślności wśród partii tworzących koalicję rządową. Ponadto wyrażano obawy, że koalicja tych państw mogłaby ostatecznie położyć kres kompromisowi wynegocjowanemu w Brukseli³¹.

Dnia 5 marca 2023 r. przewodnicząca Komisji Europejskiej Ursula von der Leyen wzięła udział w wyjazdowym posiedzeniu rządu RFN w Mesebergu (*Kabinettsklausur*). W sporze z rządem federalnym w sprawie zakończenia planowanych na 2035 r. nowych rejestracji silników spalinowych nie udało się osiągnąć porozumienia. Jak stwierdziła von der Leyen, kwestia ta została *pokrótce poruszona*, jest prowadzony konstruktywny dialog i negocjacje powinny zostać zakończone *tak szybko, jak to możliwe*. Stwierdziła, że Komisja Europejska *w pełni popiera zasadę otwartości technologicznej*, jednocześnie zastrzegła: *Ale musi to zawsze pozostawać w równowadze z celami naszej polityki klimatycznej*³².

Minister Wissing zaproponował w piśmie przesłanym do gabinetu komisarza Fransa Timmermansa rozwiązanie umożliwiające rejestrację samochodów zasilanych paliwem syntetycznym, polegające na stworzeniu nowej kategorii pojazdów w rozporządzeniu

³⁰ M. Kreutzfeldt, *Verbrennungsmotoren in der EU. Der Pyrrhussieg der FDP*, „Die Tageszeitung” 2022, 29 VI, [online] <https://taz.de/Verbrennungsmotoren-in-der-EU/!5861245/>, 23 IX 2023.

³¹ N. Endlich, *Vor der Abstimmung zum Verbrenner-Aus. Weiter für E-Fuels*, „Die Tageszeitung” 2023, 14 III, [online] <https://taz.de/Vor-der-Abstimmung-zum-Verbrenner-Aus/!5918870/>, 23 IX 2023.

³² *Kabinettsklausur in Meseberg: Streit um EU-Verbot für Verbrennungsmotoren geht weiter*, „ZeitOnline” 2023, 5 III, [online] <https://www.zeit.de/politik/deutschland/2023-03/meseberg-kabinettsitzung-verbrennungsmotoren-eu-von-der-leyen>, 23 IX 2023.

wykonawczym³³. Wychodząc naprzeciw niemieckim postulatom, KE zaproponowała, że samochody spalinowe będą mogły być nadal rejestrowane po 2035 r., jeśli będą zasilane wyłącznie paliwami syntetycznymi. Od producentów wymagane byłyby rozwiązania techniczne, które uniemożliwiłyby używanie w tych samochodach benzyny lub oleju napędowego. Punktem zwrotnym w sporze była propozycja przedstawiona 23 marca 2023 r. przez ministra Wissinga, która stała się podstawą kompromisu osiągniętego 24 marca 2023 r. między RFN a Komisją Europejską. Zakładała ona m.in., że Komisja Europejska przedstawi jesienią 2023 r. akt delegowany określający, w jaki sposób pojazdy zasilane paliwami syntetycznymi mogą przyczynić się do osiągnięcia celów redukcji emisji CO₂³⁴. Zakończenie sporu między Berlinem i Brukselą umożliwiło przyjęcie przez Radę Unii Europejskiej 28 marca 2023 r. rozporządzenia określającego bardziej rygorystyczne normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych odpowiednio – o 55% i o 50% między 2030 a 2034 r. w porównaniu z poziomami z roku 2021, oraz redukcję emisji CO₂ o 100% od 2035 r.

ZAKOŃCZENIE

Stanowisko Niemiec wobec polityki klimatycznej Unii Europejskiej warunkowane jest sytuacją wewnętrzną, związaną z problemami w realizacji transformacji energetycznej, w centrum której znajdują się również środki służące osiągnięciu celów klimatycznych, jak i ze zobowiązaniami międzynarodowymi oraz zaangażowaniem się RFN na rzecz wdrożenia celu wyznaczonego porozumieniem klimatycznym w Paryżu. Międzynarodowe wysiłki Niemiec na rzecz ochrony klimatu ocenia się pozytywnie, przedmiotem krytyki pozostaje natomiast krajowa polityka klimatyczna ze względu na trudności w osiągnięciu celów ograniczenia emisji gazów cieplarniach pomimo zaprogramowanej ekspansji odnawialnych źródeł energii.

Wraz ze stworzeniem ram prawnych polityki klimatycznej RFN w postaci federalnej ustawy o ochronie klimatu i zakotwiczonych w niej celów sektorowych ochrona klimatu staje się głównym celem polityki we wszystkich sektorach gospodarki, co pozostaje w związku z wdrażaniem celów paryskiego porozumienia klimatycznego i unijnych celów na drodze do neutralności klimatycznej w 2050 r.

Popieranie przez RFN wzmocnienia działań na rzecz ochrony klimatu w Unii Europejskiej, w tym również założeń Europejskiego Zielonego Ładu i w jego ramach pakietu *Fit for 55*, było w znacznej mierze efektem przekonania, że powodzenie niemieckiej transformacji sektora energetycznego i osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2045 r. zależy także od postępu procesu transformacji energetycznej w pozostałych państwach członkowskich i polityki klimatycznej Unii Europejskiej.

³³ *Verbrenner-Streit. Wissing schlägt EU-Kommission Lösung vor*, Tagesschau, 16 III 2023, [online] <https://www.tagesschau.de/ausland/europa/verbrennungsmotor-wissing-101.html>, 23 IX 2023.

³⁴ *Verkehrswende. Verbrenner-Aus in der EU ab 2035 endgültig beschlossen*, „ZeitOnline” 2023, 28 III, [online] <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-03/verbrenner-aus-in-der-eu-ab-2035-endgueltig-beschlossen>, 23 IX 2023.

Rządy federalne w okresie kanclerstwa Merkel i Scholza były aktywne w kształtowaniu polityki klimatycznej UE. Co charakterystyczne, niemiecki wpływ widać szczególnie w obszarach odnawialnych źródeł energii, efektywności energetycznej i reformie systemu handlu uprawnieniami do emisji, jak też w formułowaniu stanowisk w polityce klimatycznej uwzględniającej utrzymanie konkurencyjności przedsiębiorstw narażonych na znaczne ryzyko ucieczki emisji. Środki polityki klimatycznej UE, jak system handlu uprawnieniami do emisji w sektorze transportu i budynków czy limity emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, są istotne z perspektywy realizacji celów klimatycznych RFN wynikających z federalnej ustawy o ochronie klimatu, co niewątpliwie stanowiło uzasadnienia dla niemieckiego zaangażowania w wypracowanie takich nowych rozwiązań, które okażą się skuteczne w zakresie lepszej ochrony klimatu w sektorze transportu w RFN. Z tego też powodu Niemcy poparły zaprzestanie stosowania silników spalinowych w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych w Unii Europejskiej od 2035 r., choć kwestia ta wywoływała napięcie wewnątrz koalicji rządowej (ze względu na różnice programowe), co z kolei przełożyło się na konieczność poszukiwania zarówno w rządzie federalnym, jak i z Komisją Europejską rozwiązania kompromisowego, satysfakcjonującego partnera koalicyjnego – FDP.

BIBLIOGRAFIA

- Agora Energiewende, Agora Verkehrswende, *Die Kosten von unterlassenen Klimaschutz für den Bundeshaushalt. Die Klimaschutzverpflichtungen Deutschlands bei Verkehr, Gebäuden und Landwirtschaft nach der EU-Effort-Sharing-Entscheidung und der EU-Climate-Action-Verordnung*, September 2018.
- Agora Verkehrswende, *Verkehrssektor verfehlt 2022 erneut Klimaziel*, 4 I 2023, [online] <https://www.agora-verkehrswende.de/presse/newsuebersicht/verkehrssektor-verfehlt-2022-erneut-klimaziel/>.
- Bundesregierung, *Mehr Emissionshandel und erneuerbare Energie. EU-Klimaschutzpaket: Fit For 55*, 11 X 2023, [online] <https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/europa/fit-for-55-eu-1942402>.
- Bundestag beschließt Energieeffizienzgesetz, Pressemitteilung, BMVK, 21 IX 2023, [online] <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2023/09/20230921-bundestag-beschliesst-energieeffizienzgesetz.html>.
- Deutsche Industrie fordert Nachbesserungen an EU-Klimapakete, Euractiv, 16 VII 2021, [online] <https://www.euractiv.de/section/energie-und-umwelt/news/deutsche-industrie-fordert-nachbesserungen-an-eu-klimapakete/>.
- Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 19. Legislaturperiode, [online] https://archiv.cdu.de/system/tdf/media/dokumente/koalitionsvertrag_2018.pdf?file=1.
- Endlich N., *Vor der Abstimmung zum Verbrenner-Aus. Weiter für E-Fuels*, „Die Tageszeitung“ 2023, 14 III, [online] <https://taz.de/Vor-der-Abstimmung-zum-Verbrenner-Aus!/5918870/>.

- EU-Kommission fordert Ende des Verbrennungsmotors bis 2035*, „Die Welt” 2021, 14 VII, [online] <https://www.welt.de/politik/ausland/article232498933/Fit-fuer-55-EU-Kommission-fordert-Ende-des-Verbrennungsmotors-bis-2035.html>.
- EU-Umweltrat: Deutschland unterstützt Verbrenner-Aus ab 2035*, BMUV, 17 III 2022, [online] <https://www.bmuv.de/pressemitteilung/eu-umweltrat-deutschland-unterstuetzt-verbrenner-aus-ab-2035>.
- Gemeinsam. Europa wieder stark machen. Bilanz der deutschen EU-Ratspräsidentschaft. 1. Juli bis 31. Dezember 2020*, [online] <https://www.eu2020.de/blob/2430736/1cb2efe1266d075ef79aba08944f4f96/bilanz-de-pdf-data.pdf>.
- Gemeinsam. Europa wieder stark machen. Programm der deutschen EU-Ratspräsidentschaft. 1. Juli bis 31. Dezember 2020*, [online] <https://www.eu2020.de/blob/2360246/d0e7b758973f0b1f56e74730bfda99d/pdf-programm-de-data.pdf>.
- Habeck: „Klimaschutzziele rücken erstmals in Reichweite”*, Pressemitteilung, BMVK, 21 VI 2023, [online] <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2023/06/20230621-habeck-klimaschutzziele.html>.
- Kabinettsklausur in Meseberg: Streit um EU-Verbot für Verbrennungsmotoren geht weiter*, „Zeit-Online” 2023, 5 III, [online] <https://www.zeit.de/politik/deutschland/2023-03/meseberg-kabinettsitzung-verbrennungsmotoren-eu-von-der-leyen>.
- Kampf gegen Klimawandel: EU-Kommission fordert Ende des Verbrennungsmotors bis 2035*, „Der Tagesspiegel” 2021, 14 VII, [online] <https://www.tagesspiegel.de/politik/kampf-gegen-klimawandel-eu-kommission-fordert-ende-des-verbrennungsmotors-bis-2035/27420072.html>.
- Kanzlerin Merkel in der Generaldebatte im Bundestag „Es kommt auf jeden und jede Einzelne an”*, 30 IX 2020, [online] <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/coronavirus/kanzlerin-generaldebatte-1792364>.
- Komisja Europejska, *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Europejski Zielony Ład*, Bruksela, 11 grudnia 2019 r., COM(2019) 640 final.
- Komisja Europejska, *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. „Gotowi na 55”. Osiągnięcie unijnego celu klimatycznego na 2030 r. w drodze do neutralności klimatycznej*, Bruksela, 14 lipca 2021 r., COM(2021) 550 final.
- Kreutzfeldt M., *Verbrennungsmotoren in der EU. Der Pyrrhussieg der FDP*, „Die Tageszeitung” 2022, 29 VI, [online] <https://taz.de/Verbrennungsmotoren-in-der-EU/!5861245/>.
- Kurmayer N.J., *Habeck: Grünes EU-Label für Gas „nicht notwendig”*, Euractiv, 26 I 2022, [online] <https://www.euractiv.de/section/energie-und-umwelt/news/habeck-gruenes-eu-label-fuer-gas-nicht-notwendig/>.
- Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021-2025 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP*, [online] https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf.
- Rada Europejska, *Konkluzje Rady Europejskiej, 10 i 11 grudnia 2020*, 11 XII 2020, [online] <https://www.consilium.europa.eu/pl/press/press-releases/2020/12/11/european-council-conclusions-10-11-december-2020/>.

- Rede von Bundeskanzlerin Merkel im Rahmen des XI. Petersberger Klimadialogs am 28. April 2020 (Videokonferenz), 28. April 2020 in Berlin*, [online] <https://www.bundestkanzler.de/bk-de/aktuelles/rede-von-bundestkanzlerin-merkel-im-rahmen-des-xi-petersberger-klimadialogs-am-28-april-2020-videokonferenz--1748018>.
- Rede von Bundeskanzlerin Merkel zur deutschen EU-Ratspräsidentschaft 2020 vor dem Europäischen Parlament am 8. Juli 2020 in Brüssel*, [online] <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/rede-von-bundestkanzlerin-merkel-zur-deutschen-eu-ratspraesidentschaft-2020-vor-dem-europaeischen-parlament-am-8-juli-2020-in-bruessel-1767368>.
- Regierungserklärung von Bundeskanzler Olaf Scholz vor dem Deutschen Bundestag am 15. Dezember 2021 in Berlin*, [online] <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/regierungserklaerung-von-bundestkanzler-olaf-scholz-1992008>.
- Regierungserklärung von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel zur deutschen EU-Ratspräsidentschaft und zum Europäischen Rat am 19. Juni 2020 vor dem Deutschen Bundestag am 18. Juni 2020 in Berlin*, [online] <https://www.bundesregierung.de/breg-de/service/bulletin/regierungserklaerung-von-bundestkanzlerin-dr-angela-merkel-1762870>.
- Simon F., *Deutschland wird zum Klima-Bremser*, „Der Tagesspiegel“ 2019, 22 III, [online] <https://www.tagesspiegel.de/politik/deutschland-wird-zum-klima-bremser-5547313.html>.
- Simon F., *EU startet in den Kampf ums Erneuerbaren-Ziel*, Euractiv, 28 XII 2022, [online] <https://www.euractiv.de/section/energie-und-umwelt/news/eu-startet-in-den-kampf-ums-erneuerbaren-ziel/>.
- Stellungnahme der Bundesregierung zum „Fit For 55“ Paket*, 31 V 2021, [online] <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/1934236/2a31d12b5919b822b3d3822d241e324f/2021-05-25-55-data.pdf?download=1>.
- Umweltbewusstsein in Deutschland 2018. Zentrale Befunde*, Umweltbundesamt, 14 V 2018, [online] https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2294/dokumente/4_ubs_2018_zentrale_befunde.pdf.
- Überblick über die Ergebnisse des heutigen Energierats in Luxemburg*, BMWK, 27 VI.2022, [online] https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/E/ergebnisse-des-energiesrats-luxemburg.pdf?__blob=publicationFile&v=4.
- Verbrenner-Streit. Wissing schlägt EU-Kommission Lösung vor*, Tagesschau, 16 III 2023, [online] <https://www.tagesschau.de/ausland/europa/verbrennungsmotor-wissing-101.html>.
- Verkehrswende. Verbrenner-Aus in der EU ab 2035 endgültig beschlossen*, „ZeitOnline“ 2023, 28 III, [online] <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-03/verbrenner-aus-in-der-eu-ab-2035-endgueltig-beschlossen>.

Beata MOŁO – dr hab. nauk społecznych w zakresie nauk o polityce, zatrudniona na stanowisku profesora uczelni w Krakowskiej Akademii im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, kierownik Katedry Międzynarodowych Stosunków Politycznych. Za interesowania badawcze: polityka energetyczna i klimatyczna RFN, polityka energetyczno-klimatyczna Unii Europejskiej, polityka zagraniczna i bezpieczeństwa RFN, uwarunkowania bezpieczeństwa ekologicznego i klimatycznego.