

Sylvia Andralojc-Bodych  
Październik 2025

# ETS2 jako pomost zamiast bariery: potencjał współpracy polsko-niemieckiej

*Z serii „W polu oddziaływania  
niemieckich i polskich interesów”*

## Impressum

© 2025 FES (Friedrich-Ebert-Stiftung)

**Wydawca:**

Fundacja im. Friedricha Eberta w Warszawie  
ul. Poznańska 3/4, 00-680 Warszawa  
<https://polska.fes.de/>

**Odpowiedzialny za treść:**

Dr Max Brändle, dyrektor Fundacji im. Friedricha Eberta w Warszawie

**Zamówienia i kontakt:**

[polska@fes.de](mailto:polska@fes.de)

**Projekt i skład:**

Katarzyna Błahuta

Poglądy wyrażone w niniejszej publikacji nie muszą odzwierciedlać stanowiska Fundacji im. Friedricha Eberta (FES).  
Komercyjne wykorzystanie mediów wydanych przez FES bez pisemnej zgody FES jest zabronione.

ISBN 978-83-64062-86-5

Więcej publikacji Fundacji im. Friedricha Eberta można znaleźć tutaj:

➤ [www.fes.de/publikationen](http://www.fes.de/publikationen)



**Sylwia Andralojc-Bodych**  
Listopad 2025

# **ETS2 jako pomost zamiast bariery: potencjał współpracy polsko-niemieckiej**

*Z serii „W polu oddziaływania  
niemieckich i polskich interesów”*

# Spis treści

1. Wprowadzenie .....	3
2. ETS2 jako nowy instrument polityki klimatycznej UE .....	3
Nowy unijny system handlu uprawnieniami do emisji i Społeczny Fundusz Klimatyczny .....	3
Przewidywane zmiany cen ETS2 i obciążenia sektorowe w Niemczech i Polsce .....	4
3. ETS2 jako potencjalny hamulec dla stosunków dwustronnych? .....	6
Między ambicją a akceptacją – stanowisko Berlina i Warszawy wobec ETS2 .....	6
Różnorodne dyskusje – wspólne wyzwania. ....	7
4. Punkty wyjścia dla wspólnej strategii polsko-niemieckiej .....	7
5. Rola socjaldemokracji we wdrażaniu ETS2 .....	10
6. Perspektywy .....	10

Sylwia Andralojc-Bodych

# ETS2 jako pomost zamiast bariery: potencjał współpracy polsko-niemieckiej

## 1. Wprowadzenie

Od czasu największego rozkwitu ruchu klimatycznego w 2019 r. dyskurs publiczny w Europie uległ wyraźnej zmianie. Wielokrotne kryzysy – w tym inflacja następująca po pandemii oraz gwałtowny wzrost cen energii spowodowany rosyjską wojną przeciw Ukrainie – spowodowały zmianę priorytetów politycznych i znacznie ograniczyły pole manewru w zakresie polityki klimatycznej. Ochrona klimatu nie jest już oczywistym priorytetem, ale musi na nowo walczyć o swoje miejsce w przestrzeni politycznej. Właśnie w tych warunkach tym ważniejsze jest konsekwentne wdrażanie instrumentów politycznych w ramach pakietu „Fit for 55”, aby osiągnąć wiążący cel redukcji emisji o 55 procent do 2030 roku.

W tym kontekście w niniejszym opracowaniu przeanalizowano, w jaki sposób można skutecznie wdrożyć nowy unijny system handlu uprawnieniami do emisji oraz jakie możliwości stwarza on dla współpracy polsko-niemieckiej. Zbadano, w jakim stopniu oba kraje – pomimo różnic w zakresie polityki energetycznej i skutków społecznych – mogą przyczynić się do wdrożenia ETS2. Celem jest zidentyfikowanie potencjału współpracy między Polską a Niemcami, która przyczyni się do skutecznego i społecznie akceptowalnego wprowadzenia ETS2.

## 2. ETS2 jako nowy instrument polityki klimatycznej UE

### Nowy unijny system handlu uprawnieniami do emisji i Społeczny Fundusz Klimatyczny

Głównym elementem środków służących realizacji strategii klimatycznej UE jest nowy **europejski system handlu uprawnieniami do emisji dla budynków i transportu drogowego (EHS2, ang. ETS2)**, który ma znacząco przyczynić się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, o co najmniej 55 procent do 2030 roku w porównaniu z 1990 rokiem. Pierwszy europejski system handlu uprawnieniami do emisji (ETS1) istnieje już od 2005 roku i obejmuje obecnie zakłady energetyczne, duże zakłady przemysłowe, wewnątrz europejski transport lotniczy i morski związany z UE. Jest to największy na świecie system handlu uprawnieniami do emisji, który poprzez ograniczenie i handel certyfikatami znacząco przyczynił się do redukcji emisji w tych sektorach.<sup>1</sup> W ramach ETS2 po raz pierwszy w całej Europie zostaną wycenione emisje CO<sub>2</sub> w sektorach budownictwa i transportu drogowego.

<sup>1</sup> Federalna Agencja Ochrony Środowiska (2025): <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/der-europaeische-emissionshandel#teilnehmer-prinzip-und-umsetzung-des-europaischen-emissionshandels>.

## Poprzez ETS2 po raz pierwszy w całej Europie zostaną wycenione emisje CO<sub>2</sub> w sektorach budownictwa i transportu drogowego.

W przeciwieństwie do niemieckiego krajowego systemu handlu uprawnieniami do emisji (nEHS), ETS2 opiera się na aukcji uprawnień opartej na ilości, bez bezpłatnego przydziału. Prawdopodobnie od 2027 r. dostawcy paliw będą zobowiązani do nabywania certyfikatów emisji w celu kompensacji swoich emisji CO<sub>2</sub> w sektorze ciepłowniczym i transportowym.<sup>2</sup> Dzięki ETS2 emisje gazów cieplarnianych w obu docelowych sektorach powinny spaść do 2030 r. nawet o 43 procent w porównaniu z poziomem z 2005 r.<sup>3</sup> Chociaż istnieją również alternatywne sposoby redukcji emisji – na przykład poprzez wymogi regulacyjne lub programy wsparcia – opłaty za emisję CO<sub>2</sub> mają decydującą przewagę: wywierają one kluczowy wpływ na gospodarkę rynkową, podnosząc koszty zachowań szkodliwych dla klimatu, generując dochody i tworząc w ten sposób strukturalną zachętę do inwestowania w czystą technologię i infrastrukturę.<sup>4</sup>

## W ramach wsparcia socjalnego dla ETS2 UE utworzyła na lata 2026–2032 Społeczny Fundusz Klimatyczny o wartości do 65 mld euro.

Ponieważ zmiany cen w ETS2 po raz pierwszy będą miały bezpośredni wpływ na politykę dystrybucji w gospodarstwach domowych w Europie, UE utworzyła **Społeczny Fundusz Klimatyczny** (SFK) na lata 2026–2032 o wartości do 65 mld euro, aby wesprzeć wprowadzenie tego systemu instrumentami polityki społecznej. Społeczny Fundusz Klimatyczny ma na celu zapobieganie ubóstwu energetycznemu i transportowemu oraz łagodzenie innych zagrożeń społecznych, które mogą wynikać z wprowadzenia nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji ETS2. Środki pochodzą ze sprzedaży łącznie 200 milionów uprawnień do emisji – z czego 50 milionów z ETS1 i 150 milionów z ETS2. Aby wzmocnić skuteczność funduszu, państwa członkowskie są zobowiązane do współfinansowania 25 procent kosztów projektów w ramach swoich krajowych planów społeczno-klimatycznych (PSK). W ten sposób potencjalna łączna wartość SFK wzrośnie do 86,7 mld euro. Państwa członkowskie mogą elastycznie kształtować swoje współfinansowanie – na przykład poprzez wykorzystanie własnych dochodów z ETS2 – i zwiększyć udział powyżej minimalnego wymogu. Wykorzystanie środków

<sup>2</sup> Komisja Europejska: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en).

<sup>3</sup> Komisja Europejska: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en).

<sup>4</sup> EUR-Lex (2023): [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L.\\_2023.130.01.0134.01.ENG](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L._2023.130.01.0134.01.ENG).

ze Społecznego Funduszu Klimatycznego rozpocznie się rok przed uruchomieniem ETS2.<sup>5</sup>

## Przewidywane zmiany cen ETS2 i obciążenia sektorowe w Niemczech i Polsce

Wraz z ETS2 coraz większą uwagę zwraca się na kwestię ekonomicznych i społecznych skutków polityki klimatycznej w państwach członkowskich. Szczególnie istotne są tutaj możliwe ścieżki cenowe certyfikatów CO<sub>2</sub> oraz społeczne i ekonomiczne skutki dystrybucji w krajach o zróżnicowanych strukturach energetycznych i mobilności, co dotyczy również Niemiec i Polski.

Pierwsze umowy przedwstępne na certyfikaty emisji dla ETS2 (tzw. „futures”) na giełdzie ICE notują na 2025 r. cenę CO<sub>2</sub> na poziomie około 73 euro za tonę,<sup>6</sup> podczas gdy modele obliczeniowe renomowanych instytucji badawczych prognozują wzrost do 200-300 euro do 2030 r.<sup>7</sup> W publikacji Fundacji Friedricha Eberta z ubiegłego roku wskazano na możliwy przedział cenowy od 60 do 380 euro w zależności od politycznych instrumentów regulacyjnych.<sup>8</sup> Również badania Instytutu Gospodarki Energetycznej (EWI) pokazują, że ceny CO<sub>2</sub> w ETS2 mogą wzrosnąć znacznie powyżej 100 euro za tonę do 2035 r., w zależności od poziomu ambicji.<sup>9</sup> Różne analizy rynkowe prognozują na rok 2030 ceny między 100 a 200 euro za tonę CO(2).<sup>10</sup> Na przykład, według aktualnej analizy Bloomburga, cena CO<sub>2</sub> w ETS2 w latach 2027–2030 wyniesie średnio 99 euro/t, a do 2030 r. wzrośnie do około 122 euro/t.<sup>11</sup>

Wysoka cena CO<sub>2</sub> spowoduje odczuwalny wzrost kosztów dla odbiorców końcowych, przy czym należy również uwzględnić różnice w strukturze energetycznej i mobilności w Niemczech i Polsce.

**W Niemczech** istnieje już system opłat za emisję CO<sub>2</sub> w ramach krajowego systemu handlu uprawnieniami do emisji (nEHS), który jest regulowany przez ustawę o handlu uprawnieniami do emisji paliw (BEHG). System ten ma zostać w przyszłości zastąpiony nowym europejskim

<sup>5</sup> Komisja Europejska: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/social-climate-fund\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/social-climate-fund_en).

<sup>6</sup> Cleanthinking (2025): <https://www.cleantalking.de/eu-ets2-futures-preis-2027/>.

<sup>7</sup> Agora Energiewende (2023): [https://www.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2023/2023-26\\_DE\\_BEH\\_ETS\\_II/A-EW\\_311\\_BEH\\_ETS\\_II\\_WEB.pdf](https://www.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2023/2023-26_DE_BEH_ETS_II/A-EW_311_BEH_ETS_II_WEB.pdf); Günther, J. i in. (2023): [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=4808605](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4808605); Rieckels, W. et al. (2023): [https://www.ifw-kiel.de/fileadmin/Dateiverwaltung/IFW-Publications/fis-import/200f22d3-1461-4366-ab70-c1a83fd7dd7f-KWP\\_2249.pdf](https://www.ifw-kiel.de/fileadmin/Dateiverwaltung/IFW-Publications/fis-import/200f22d3-1461-4366-ab70-c1a83fd7dd7f-KWP_2249.pdf); MCC – Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (2023): [https://www.mcc-berlin.net/fileadmin/data/C18\\_MCC\\_Publications/2023\\_MCC\\_CO2-Bepreisung\\_Klimaneutralit%C3%A4t\\_Verkehr\\_Geb%C3%A4ude.pdf](https://www.mcc-berlin.net/fileadmin/data/C18_MCC_Publications/2023_MCC_CO2-Bepreisung_Klimaneutralit%C3%A4t_Verkehr_Geb%C3%A4ude.pdf).

<sup>8</sup> Pahle M. (2024): <https://library.fes.de/pdf-files/a-p-b/21122.pdf>.

<sup>9</sup> EWI – Instytut Gospodarki Energetycznej Uniwersytetu w Kolonii (2025): [https://www.ewi.uni-koeln.de/cms/wp-content/uploads/2025/04/EU-ETS2\\_Endbericht.pdf](https://www.ewi.uni-koeln.de/cms/wp-content/uploads/2025/04/EU-ETS2_Endbericht.pdf).

<sup>10</sup> Pahle M., Günther C., Feindt S. & Edenhofer O. (2025): <https://www.kas.de/documents/252038/33607021/Wie+weiter+mit+dem+ETS2.pdf>; Veyt (2024): <https://veyt.com/press-releases/starting-in-2027-europes-second-big-emission-trading-scheme-will-increase-fossil-fuel-prices/>.

<sup>11</sup> BloombergNEF: <https://about.bnef.com/insights/commodities/eu-ets-ii-pricing-scenarios/>.

## Prognozy dotyczące zmian ceny CO<sub>2</sub>

ŹRÓDŁO / INSTYTUCJA	OKRES	PROGNOZOWANA CENA
Giełda ICE (kontrakty terminowe)	2025	ok. 73 €/t
Analiza Bloomberg (2025)	2027–2030	Ø 99 €/t, do 2030 r. ok. 122 €/t
Instytucje badawcze (modelowe obliczenia, np. DIW, Agora Energiewende, MCC)	do 2030	200–300 €/t
Fundacja Friedricha Eberta (publikacja z 2024 r.)	do 2030	60–380 €/t
Analizy rynkowe (różne, np. ICIS, Veyt)	2030	100–200 €/t
Komisja Europejska	2030	48–80 €/t
Instytut Gospodarki Energetycznej (EWI Kolonia)	do 2035	> 100 €/t

systemem handlu uprawnieniami do emisji. Obecna cena wynosi 55 euro za tonę CO<sub>2</sub>. Od 2026 r. będzie ona ustalana na drodze aukcji ograniczonej liczby certyfikatów – w przedziale od 55 do 65 euro za tonę. Przy obecnej cenie CO<sub>2</sub>, wynoszącej 55 euro za tonę, niemieccy kierowcy płacą na stacjach benzynowych około 17,3 centa za litr oleju napędowego i około 15,7 centa za litr benzyny super z tytułu opłaty związanej z emisją CO<sub>2</sub>.<sup>12</sup> Przyjmując średnią wartość 60 euro za tonę w 2026 r., cena benzyny wzrosłaby o około 17 centów, a oleju napędowego o około 19 centów za litr wobec poziomu bez podatku. Prognozowana przez EWI cena za tonę CO<sub>2</sub> do 2035 r. w wysokości 205 euro przełożyłaby się na wzrost kosztów o około 54,8 centów za litr oleju napędowego i 49,2 centów za litr benzyny super.<sup>13</sup> W przypadku oleju opałowego wzrost cen wyniósłby 50 procent, a w przypadku gazu ziemnego 32 procent.<sup>14</sup>

**W Polsce**, gdzie dotychczas nie ma opłaty za emisję CO<sub>2</sub>, skutki byłyby jeszcze bardziej odczuwalne. Już przy cenie 55 euro za tonę benzyna i olej napędowy podrożałyby o 8–10 procent, gaz ziemny o 10–15 procent, a ogrzewanie węglowe nawet o 40–50 procent. Według najnowszych badań Polska, obok Bułgarii i Węgier, jest szczególnie narażona na skutki ETS2.<sup>15</sup> Około 20 procent gospodarstw

domowych nadal ogrzewanych jest węglem, często z użyciem przestarzałych i nieefektywnych instalacji.<sup>16</sup> Jednocześnie transport publiczny poza centrami miejskimi jest słabo rozwinięty, co prowadzi do dużej zależności od transportu indywidualnego. Ponadto Polska zajmuje czwarte miejsce w rankingu UE krajów o średnio najstarszych samochodach osobowych.<sup>17</sup> Gospodarstwa domowe o niskich dochodach – zwłaszcza na obszarach wiejskich – są w związku z tym w nieproporcjonalnie dużym stopniu dotknięte rosnącymi cenami energii. Czynniki strukturalne zwiększają ryzyko napięć społecznych i polaryzacji politycznej.

*Według najnowszych badań Polska, obok Bułgarii i Węgier, jest szczególnie narażona na skutki ETS2.*

**Niemcy** również odczuwają skutki ETS2, ale są mniej narażone na skutki społeczne, ponieważ krajowy system opłat za emisję CO<sub>2</sub> jest tu już wdrożony. Węgiel, na który szczególnie wpływają podwyżki cen, odgrywa jedynie marginalną rolę w zaopatrzeniu w ciepło, ponieważ niemieckie gospodarstwa domowe częściej korzystają z ogrzewania gazowego. Ponadto samochody osobowe w Niemczech należą średnio do najnowszych w Europie – kraj ten zajmuje 2. miejsce w tym rankingu.<sup>18</sup> Wzrost cen w wyniku ETS2

<sup>12</sup> ADAC (2025): <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-steuer/co2-steuer/>.

<sup>13</sup> EWI – Instytut Gospodarki Energetycznej Uniwersytetu w Kolonii (2025): [https://www.ewi.uni-koeln.de/cms/wp-content/uploads/2025/04/EU-ETS2\\_Endbericht.pdf](https://www.ewi.uni-koeln.de/cms/wp-content/uploads/2025/04/EU-ETS2_Endbericht.pdf); Heise Online: <https://www.heise.de/en/background/EU-ETS2-CO-trading-system-from-2027-fuel-will-get-pricier-in-the-near-future-10479883.html>.

<sup>14</sup> EWI – Instytut Gospodarki Energetycznej Uniwersytetu w Kolonii (2025): [https://www.ewi.uni-koeln.de/cms/wp-content/uploads/2025/04/EU-ETS2\\_Endbericht.pdf](https://www.ewi.uni-koeln.de/cms/wp-content/uploads/2025/04/EU-ETS2_Endbericht.pdf).

<sup>15</sup> Perdana S., Vielle M. (2025): <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301421525003982>.

<sup>16</sup> Forum Energii (2025): <https://www.forum-energii.eu/transformacja-energetyczna-polski-edycja-2025>.

<sup>17</sup> Eurostat (2023): [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger\\_cars\\_in\\_the\\_EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_cars_in_the_EU).

<sup>18</sup> Eurostat (2023): [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger\\_cars\\_in\\_the\\_EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_cars_in_the_EU).

będzie zatem szczególnie odczuwalny w gospodarstwach domowych o niskich dochodach, które wynajmują mieszkania lub nie mogą sobie pozwolić na termomodernizację lub nowy samochód, a także dla osób dojeżdżających do pracy na obszarach wiejskich, które nadal są uzależnione od transportu indywidualnego. Jak pokazały już dyskusje na temat zasiłku klimatycznego lub obniżki cen energii elektrycznej, należy spodziewać się sporów politycznych – na przykład w kwestii finansowania instrumentów rekompensat lub kształtowania sprawiedliwej społecznie polityki klimatycznej, a kwestia społecznej akceptacji ETS2 pozostaje na razie otwarta.

*Wzrost cen spowodowany ETS2 będzie w Niemczech szczególnie odczuwalny dla gospodarstw domowych o niskich dochodach i osób dojeżdżających do pracy.*

### 3. ETS2 jako potencjalny hamulec dla stosunków dwustronnych?

#### Między ambicją a akceptacją – stanowisko Berlina i Warszawy wobec ETS2

Jednym z głównych wyzwań dla państw UE w ramach ETS2 są duże wahania prognoz dotyczących zmian cen CO<sub>2</sub>. Powodują one niepewność i utrudniają m.in. planowanie inwestycji w technologie przyjazne dla klimatu, infrastrukturę i działania na rzecz efektywności energetycznej. Aby rozwiązać te obawy, 2 lipca 2025 r. łącznie 19 państw członkowskich – czyli kwalifikowana większość – przekazało Komisji Europejskiej zainicjowany przez Czechy dokument roboczy dotyczący dalszego rozwoju ETS2.<sup>19</sup> Wśród sygnatariuszy znalazły się między innymi Niemcy i Polska. W dokumencie tym państwa opowiadają się za rozszerzeniem rezerwy stabilności rynku. Celem tego postulatu jest wzmocnienie zaufania do funkcjonowania ETS2, stabilizacja cen i uniknięcie trudności społecznych wynikających z niestabilnych cen CO<sub>2</sub>. Podczas nadzwyczajnego posiedzenia Rady UE ds. Środowiska we wrześniu komisarz UE ds. klimatu Wopke Hoekstra potwierdził, że Komisja intensywnie analizuje proponowane zmiany.<sup>20</sup> Miesiąc później, podczas posiedzenia Rady UE ds. Środowiska w październiku, przedstawił konkretną propozycję dostosowania nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji.<sup>21</sup> Ponadto Parlament Europejski podjął niedawno decyzję o przesunięciu wprowadzenia ETS2 o rok, do 2028 r. Decyzja ta jest uważana za kluczowy element kompromisu politycznego dotyczącego nowego celu klimatycznego UE, jakim jest 90-procentowa redukcja emisji do 2040 r.,

i uwypukla napięcia między ambitną polityką klimatyczną a obawami o obciążenia społeczne dla gospodarstw domowych i przedsiębiorstw.

**Polska** od dawna sprzeciwia się ETS2 – wyraźnie dał to do zrozumienia premier Donald Tusk w Parlamencie Europejskim w styczniu 2025 r.: „Konsekwencje (ETS2) będą upiornie przewidywalne, wysokie ceny energii mogą obalić niejeden rząd demokratyczny”.<sup>22</sup> Polskie Ministerstwo Klimatu i Środowiska pod kierownictwem Polski 2050 od kilku miesięcy bada możliwość przesunięcia terminu uruchomienia ETS2 o trzy lata i aktywnie zabiega o poparcie na szczeblu UE.<sup>23</sup> Do tej pory inicjatywa ta była uważana za mało obiecującą. Jednak obecnie pojawił się kolejny oficjalny impuls ze strony rządu cypryjskiego – w postaci projektu listu do przewodniczącej Komisji Europejskiej, w którym domaga się on przesunięcia terminu o co najmniej trzy lata. Według doniesień Czechy, Węgry, Polska, Słowacja i prawdopodobnie także Estonia zamierzają poprzeć tę propozycję.<sup>24</sup> Socjaldemokratyczna partia Nowa Lewica również nie należy do zagorzałych zwolenników systemu handlu uprawnieniami do emisji. Koncentruje się ona bardziej na stronie dochodowej tego instrumentu i dąży do zastąpienia handlu uprawnieniami do emisji alternatywnym instrumentem polityki klimatycznej.<sup>25</sup>

*Polskie Ministerstwo Klimatu i Środowiska pod kierownictwem Polski 2050 już od kilku miesięcy bada możliwość przesunięcia terminu uruchomienia ETS2 o trzy lata.*

Z drugiej strony rząd w Warszawie jest już znacznie bardziej zaangażowany w opracowywanie planu społeczno-klimatycznego (KSP) – niezbędnego warunku wypłaty środków ze Społecznego Funduszu Klimatycznego (SFK) – niż Niemcy, gdzie obecnie nadal trwają spory dotyczące jego konkretnego kształtu. Fakt, że polski rząd forsuje KSP, ale jednocześnie nie rozpoczął jeszcze wdrażania ETS2 na szczeblu krajowym, wskazuje, że Polska liczy na fundusz klimatyczny, ale jednocześnie chce świadomie opóźnić wprowadzenie ETS2. Jednym z możliwych wyjaśnień jest kalendarz polityczny: W 2027 r. w Polsce odbędą się wybory parlamentarne. Można przewidzieć, że ETS2 stanie się kontrowersyjnym tematem kampanii wyborczej – zwłaszcza dla partii takich jak PiS i Konfederacja.<sup>26</sup> Polityczna wrażliwość tego tematu może zatem skłonić rząd do ostrożnego działania w zakresie wdrażania ETS2.

19 Rząd Republiki Czeskiej (2025): <https://vlada.gov.cz/en/media-centrum/aktualne/the-czech-republic-has-sent-requirements-from-18-eu-member-states-to-the-european-commission-regarding-changes-to-emissions-trading-220739/>.

20 CEENERGYNEWS (2025): <https://ceenergynews.com/climate/czechia-ets2-regulatory-battles/>.

21 Carbon Pulse (2025): <https://carbon-pulse.com/447255/>.

22 Business Insider Polska (2025): <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/donald-tusk-w-pe-ostro-o-ets2-jego-konsekwencje-beda-upiorne/hj176qb>.

23 Bankier.pl (2025): <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Bolesta-Wprowadzenie-korytarza-cenowego-w-ETS2-wydaje-sie-niemal-pewne-9022997.html>.

24 Carbon Pulse (2025): [https://carbon-pulse.com/445885/?site=cpp&utm\\_source=CP+Daily&utm\\_campaign=9187b47bcf-CPdaily16102025&utm\\_medium=email&utm\\_term=0\\_a9d8834f72-9187b47bcf-554277350](https://carbon-pulse.com/445885/?site=cpp&utm_source=CP+Daily&utm_campaign=9187b47bcf-CPdaily16102025&utm_medium=email&utm_term=0_a9d8834f72-9187b47bcf-554277350).

25 Strefa Inwestorów (2023): <https://strefainwestorow.pl/w-zielonej-strefie/energetyka/analiza-energetycznego-programu-lewica>.

26 WNP.pl (2025): <https://www.wnp.pl/rynki/poslowie-pis-uwazaja-ze-polska-nie-powinna-uczestniczyc-w-ets2-przygotowali-projekt-uchwaly-sejmu,995458.html>.

## *ETS2 może stać się kontrowersyjnym tematem kampanii wyborczej do polskiego parlamentu w 2027 r.*

**W Niemczech** opłaty za emisję CO<sub>2</sub> są uznanym instrumentem – a partia CDU od dawna jest ich promotorem. W umowie koalicyjnej z 2025 r. między CDU, CSU i SPD rząd federalny wyraźnie opowiedział się za wprowadzeniem ETS2 od 2027 r.<sup>27</sup> **SPD zasadniczo popiera ETS2**, ale jednocześnie podkreśla, że instrumenty rynkowe, takie jak ETS2, muszą być połączone z mechanizmami rekompensat w zakresie polityki społecznej, aby zapewnić im akceptację społeczną. W dyskusjach wewnątrzpartyjnych skupiono się w szczególności na potencjalnych obciążeniach dla gospodarstw domowych o niskich dochodach i klasy średniej. Według informacji rządu federalnego, przedział cenowy pierwotnie przewidziany na 2026 r. ma mieć zastosowanie również w 2027 r. ze względu na roczne przesunięcie terminu uchwalone przez Parlament Europejski.<sup>28</sup>

### *Aby utrzymać poparcie dla ETS2 w Niemczech, pomocne byłoby szybkie i jasne zajęcie stanowiska przez kanclerza Friedricha Merza.*

Jednak ostatnie debaty we frakcjach rządowych pokazują, że poparcie dla tego instrumentu coraz bardziej słabnie. W tym kontekście nabiera znaczenia jasne i, miejmy nadzieję, szybkie zajęcie stanowiska przez kanclerza federalnego – zarówno jako sygnał determinacji politycznej, jak i impuls do pogłębionej dyskusji na temat środków towarzyszących mających na celu złagodzenie skutków społecznych ETS2. Najbliższe miesiące będą zatem decydujące – nie tylko dla kierunku polityki klimatycznej rządu federalnego, ale także dla społecznej akceptacji systemu handlu uprawnieniami do emisji jako całości.

### **Różnorodne dyskusje – wspólne wyzwania**

Niemcy i Polska różnią się co prawda pod względem narracji politycznej – między innymi w kwestii oceny ETS2 i wdrażania instrumentów polityki klimatycznej – jednak stoją przed podobnymi problemami. Niemcy są największym emitentem CO<sub>2</sub> w UE w sektorze budowlanym i transportowym, Polska zajmuje w tym zakresie czwarte miejsce.<sup>29</sup> Szczególnie wysokie koszty dekarbonizacji w tych sektorach, napięcia społeczne oraz konieczność sprawiedliwej transformacji stanowią dla obu krajów kluczowe wyzwania.

<sup>27</sup> Rząd federalny (2025): <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/koalitionsvertrag-2025-2340970>.

<sup>28</sup> Tagesspiegel Background (2025): <https://background.tagesspiegel.de/energie-und-klima/briefing/co2-preis-fuer-kraftstoffe-und-gas-soll-2027-konstant-bleiben>.

<sup>29</sup> Agora Energiewende (2025): <https://www.agora-energiewende.org/news-events/why-early-action-by-five-countries-is-key-to-ets-2-success>.

Obawy, które Polska wyraża już od dłuższego czasu, znajdują coraz większe odzwierciedlenie w debatach w Niemczech. Niemniej jednak jak dotąd brakuje poważnych rozwiązań, które skutecznie odpowiadałyby na te obawy. W tym kontekście pojawia się pytanie, w jaki sposób można sprostać temu wspólnemu wyzwaniu pomimo różnic w dyskusjach na temat ETS2.

Aby ETS2 pozostał centralnym elementem działań politycznych służących realizacji strategii klimatycznej UE, potrzebne są teraz konkretne rozwiązania na szczeblu UE oraz skuteczne strategie wdrażania ETS2, a także działania mające na celu przyspieszenie transformacji energetycznej i zapewnienie jej wsparcia społecznego na szczeblu krajowym. Ważne jest, aby zwiększyć pewność planowania dla państw członkowskich i podmiotów rynkowych, ale jednocześnie kontynuować redukcję emisji i ograniczyć do minimum społeczne skutki wprowadzenia ETS2. To, co na pierwszy rzut oka wydaje się niemożliwe i prawdopodobnie zakończy się kompromisem, może mieć decydujące znaczenie dla pomyślnego wdrożenia ETS2.

## **4. Punkty wyjścia dla wspólnej strategii polsko-niemieckiej**

ETS2 stanowi przykład tego, jak technokratyczne instrumenty polityki klimatycznej mogą wywoływać napięcia polityczne: między logiką rynku a rzeczywistością społeczną, między suwerennością narodową a spójnością europejską. Jeśli Niemcy i Polska będą nadal realizować swoje odmienne strategie, wprowadzenie ETS2 może stać się poważnym testem dla stosunków dwustronnych. Niemcy i Polska muszą aktywnie przeciwdziałać tym napięciom na szczeblu UE. Konsensus jest możliwy, jeśli różnice polityczne będą traktowane nie jako przeszkoda, ale jako zasób. Wspólna propozycja skutecznej i sprawiedliwej społecznie realizacji ETS2, uwzględniająca presję polityczną w państwach członkowskich, mogłaby obejmować kilka kluczowych elementów, które uwzględniają zarówno konkretne priorytety Niemiec i Polski, jak i kwestie, z których oba kraje czerpią jednakowe korzyści.

Istnieje już kilka podejść, które mogą stanowić część realnego kompromisu:

### **1. Frontloading dochodów z ETS2**

Jedną z omawianych opcji jest tzw. „ETS2 Revenue Frontloading”. Jest to propozycja think tanków EPICO Klimainnovation i Transport & Environment, która przewiduje wykorzystanie przyszłych dochodów z ETS2 jeszcze przed oficjalnym startem w 2027 r. – na przykład w formie pożyczki lub linii kredytowej za pośrednictwem unijnego instrumentu pożyczkowego.<sup>30</sup> Obie organizacje proponują nieco

<sup>30</sup> EPICO Klimainnovation (2025): <https://epico.org/en/policy-report-strengthening-eu-ets-2-through-revenue-frontloading>; Transport & Environment (2025): [https://www.transportenvironment.org/uploads/files/ETS2\\_implementation\\_report\\_03062025.pdf](https://www.transportenvironment.org/uploads/files/ETS2_implementation_report_03062025.pdf).

różne modele, ale realizują tę samą podstawową ideę: środki powinny być dostępne wcześniej, aby przyspieszyć inwestycje w dekarbonizację sektorów budownictwa i transportu. W latach 2025–2027 państwa członkowskie mogłyby otrzymać do 50 mld euro. Środki te byłyby natychmiast dostępne na działania rekompensacyjne i inwestycje infrastrukturalne, bez zakłócania centralnego sygnału cenowego i powodowania nowego zadłużenia UE.<sup>31</sup>

Podejście to popiera szerokie porozumienie europejskiego społeczeństwa obywatelskiego, które w marcu 2025 r. opublikowało publiczne wezwanie do wdrożenia mechanizmu Revenue Frontloading.<sup>32</sup> Również postowie do Parlamentu Europejskiego w ponadpartyjnym liście wezwali Komisję Europejską do oficjalnego zbadania możliwości wdrożenia mechanizmu frontloadingu i do jego wdrożenia.<sup>33</sup> W międzyczasie Komisja Europejska podjęła tę propozycję w formie „instrumentu frontloadingu” i uwzględniła ją w odpowiedzi na wspomniany powyżej dokument roboczy.<sup>34</sup>

Propozycja ta jest szczególnie istotna dla państw członkowskich takich jak Niemcy i Polska. Niemcy prawdopodobnie otrzymają największą część dochodów z ETS2 i będą mogły przeznaczyć te środki na konkretne cele, takie jak oferta transportowa lub termomodernizacja budynków.<sup>35</sup> Również Polska powinna być bardzo zainteresowana uzyskaniem w odpowiednim czasie dodatkowych środków finansowych na programy renowacji budynków lub pomoc energetyczną. Stworzyłoby to dodatkowe ramy finansowe dla złagodzenia skutków społecznych polityki klimatycznej i przyspieszenia dekarbonizacji.

## 2. Rozszerzenie zakresu SFK

Kolejnym pomysłem jest dostosowanie SFK na poziomie UE. Obecnie fundusz jest ograniczony do 65 mld euro – niezależnie od wysokości ceny CO<sub>2</sub>. Ograniczenie to znacznie ogranicza zdolność działania państw członkowskich, zwłaszcza w zakresie sprawiedliwego społecznie wdrożenia opłat za emisję CO<sub>2</sub> w sektorze budowlanym i transportowym. Jeśli cena ETS2 okaże się wyższa niż przewidziano w dyrektywie, grozi to powstaniem luki finansowej w zakresie instrumentów rekompensat i inwestycji w infrastrukturę. Aby zapewnić sprawiedliwe wdrożenie ETS2 w całej UE, wielkość SFK powinna rosnąć dynamicznie i proporcjonalnie do ceny

CO<sub>2</sub> – bez ustalonego limitu górnego. W przeciwnym razie fundusz nie będzie w stanie zapewnić niezbędnej solidarności w całej UE ani odpowiednio odzwierciedlić różnych obowiązków państw członkowskich w zakresie kształtowania cen.<sup>36</sup> Dla Polski wydaje się to szczególnie sensowne, ponieważ kraj ten otrzymuje największą część środków. Niemcy natomiast wykazują obecnie mniejsze zainteresowanie wnoszeniem dodatkowych środków do centralnego funduszu. Niemniej jednak to właśnie Niemcy – jako kraj o najwyższych dochodach z ETS2 – powinny skupić się na podejściu opartym na solidarności, aby zapewnić skuteczne i sprawiedliwe wdrożenie systemu w całej UE.

## 3. Wcześniejsze aukcje ETS2

Komisja Europejska planuje rozpocząć aukcje w ramach ETS2 już rok przed pierwotnie przewidzianym terminem, zgodnie z postulatami zawartymi w nieoficjalnym dokumencie 19 rządów krajowych. Jak wynika z pisma komisarza UE ds. klimatu Wopke Hoekstra do państw członkowskich, opublikowanego w październiku 2025 r., ten wcześniejszy start ma być możliwy dzięki zmianom w rozporządzeniu aukcyjnym.<sup>37</sup>

Certyfikaty byłyby zatem sprzedawane na aukcjach jeszcze przed oficjalnym rozpoczęciem ETS2, co spowodowałoby pojawienie się wczesnych sygnałów cenowych i sprzyjało bezpieczeństwu inwestycji. Dla państw członkowskich oznaczałoby to przewidywalne dochody, które mogłyby być wykorzystane w sposób ukierunkowany na realizację krajowych strategii w ramach SFK. Takie podejście byłoby możliwe do zrealizowania pod względem politycznym, ponieważ nie wymagałoby zmiany dyrektywy, a jedynie skoordynowanych działań państw członkowskich.

## 4. Dostosowanie rezerwy stabilności rynku (MSR2)

Zarówno w nieoficjalnym dokumencie państw członkowskich, jak i w piśmie komisarza Hoekstry głównym tematem jest reforma rezerwy stabilności rynku.<sup>38</sup> Propozycja reformy ma na celu ułatwienie warunków uwalniania uprawnień z rezerwy stabilności rynku oraz przedłużenie okresu jej obowiązywania poza rok 2030. Celem jest również zapobieganie gwałtownym skokom cen.

Również Niemcy i Polska popierają to podejście. Dyskusja na temat reformy jest zrozumiała, ale nie rozwiązuje wszystkich problemów. Decydujące znaczenie ma rzeczwiśta redukcja emisji – w tempie zgodnym z celami klimatycznymi. Samo dostosowanie rezerwy nie wystarczy i może nawet osłabić zachęty do dekarbonizacji.

31 EPICO KlimalInnovation (2025): <https://epico.org/en/policy-report-strengthening-eu-ets-2-through-revenue-frontloading>.

32 Wspólne wezwanie organizacji społeczeństwa obywatelskiego (2025): [https://life-effect.org/wp-content/uploads/2025/03/Final-Draft\\_-Joint-letter-on-EU-lending-facility-for-ETS2-revenues-for-MS-1.pdf](https://life-effect.org/wp-content/uploads/2025/03/Final-Draft_-Joint-letter-on-EU-lending-facility-for-ETS2-revenues-for-MS-1.pdf).

33 ENDS Europe (2025): <https://www.endsurope.com/article/1935224/ets2-cross-party-meps-call-frontloaded-loans-member-states>; Wölken T. (2025): <https://www.tiemo-woelken.de/2025/10/07/emissionshandel-sozial-gerecht-gestalten>.

34 Carbon Pulse (2025): <https://carbon-pulse.com/447255/>; Tagesspiegel Background (2025): <https://background.tagesspiegel.de/energie-und-klima/briefing/eu-kommission-will-preispuffer-im-ets2-aufpolstern>.

35 Cludius J., Fiedler S., Noka V., Leisinger C., Schumacher K., Tews K. dla Federalnej Agencji Ochrony Środowiska (2022): <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/der-klima-sozialfonds-im-fit-for-55-paket-der>.

36 Germanwatch (2025): <https://www.germanwatch.org/de/93192>.

37 Carbon Pulse (2025): <https://carbon-pulse.com/447255/>.

38 Carbon Pulse (2025): <https://carbon-pulse.com/447255/>.

## 5. Model stopniowego wprowadzania zamiast odroczenia dla wszystkich

Samo przesunięcie ETS2 o rok nie wystarczy, jeśli państwa członkowskie nie przygotują się do wprowadzenia systemu w sposób ukierunkowany. Bez środków towarzyszących istnieje ryzyko, że w 2028 r. powtórzą się obecne wyzwania – zwłaszcza że przesunięcie nie gwarantuje, że państwa, które się wahają, faktycznie wdrożą system.

Polska i Niemcy mogłyby zatem wspólnie przetestować, czy stopniowy model wprowadzania na poziomie UE stanowi pragmatyczne rozwiązanie dla państw członkowskich, które dotychczas nie pobierają żadnych opłat za emisję CO<sub>2</sub> w sektorach budownictwa i transportu lub pobierają bardzo niskie opłaty. W ciągu, powiedzmy, trzech lat kraje te byłyby stopniowo wprowadzane do systemu ETS2. Jako podstawę można by przyjąć takie kryteria, jak dochód na mieszkańca, spodziewane wzrosty cen lub liczba gospodarstw domowych, które są szczególnie dotknięte zmianami. Jednocześnie konieczne byłoby wdrożenie ukierunkowanych instrumentów wsparcia na poziomie krajowym, aby towarzyszyć przejściu na ogrzewanie neutralne dla klimatu i zrównoważoną mobilność oraz złagodzić trudności społeczne.<sup>39</sup>

W krajach, które są już przygotowane lub mają istniejący system opłat za emisję CO<sub>2</sub>, takich jak Niemcy, największy emitent w ETS2, nowy unijny system handlu uprawnieniami do emisji rozpocząłby się zgodnie z planem od 2027 r.

## 6. Wspólna strategia na rzecz społecznie akceptowalnego przyspieszenia elektryfikacji

Dotychczasowe zbyt powolne tempo redukcji emisji w niemieckim sektorze budowlanym i transportowym<sup>40</sup> będzie miało decydujący wpływ na cenę CO<sub>2</sub> w całej Europie, ponieważ ze względu na wysoką wielkość emisji wysiłki rządu federalnego w Berlinie na rzecz ochrony klimatu mają wpływ na cały europejski rynek certyfikatów. Elektryfikacja tych obszarów musi zostać znacznie przyspieszona jeszcze przed uruchomieniem ETS2. Polska również odgrywa kluczową rolę w tym kontekście: ze względu na duże uzależnienie od paliw kopalnych w sektorze budowlanym i transporcie drogowym, podobnie jak Niemcy, kraj ten będzie miał znaczący wpływ na popyt na certyfikaty w ETS2, a tym samym będzie współdecydował o europejskiej cenie CO<sub>2</sub>.

Niemcy i Polska mogłyby zatem przyspieszyć przyjazną dla klimatu transformację budownictwa i transportu w sposób przyjazny dla klimatu dzięki społecznie zrównoważonej szybkiej elektryfikacji. Konkretnie oznacza to opracowanie wspólnego planu przyspieszenia rozwoju energii odnawial-

nej (np. poprzez rozbudowę morskich farm wiatrowych na Morzu Bałtyckim), kompleksową elektryfikację sektorów ciepłownictwa i mobilności (np. poprzez rozbudowę infrastruktury ładowania w regionach przygranicznych lub wspólny program dla doradców energetycznych) oraz instrumenty towarzyszące, mające na celu złagodzenie skutków społecznych.<sup>41</sup> Zwiększone wykorzystanie energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych zmniejsza emisje, obniża ceny energii w perspektywie długoterminowej, a jednocześnie stanowi napęd innowacji. Przyspieszona realizacja tych działań spowodowałaby wyraźne obniżenie cen w ETS2 w okresie do 2030 r. Instrumenty uzupełniające – takie jak ukierunkowane programy wsparcia, mechanizmy rekompensat i inwestycje w efektywność energetyczną – są uważane za najskuteczniejsze środki zapewniające stabilność cen w ETS2 i wzmacniające akceptację społeczną.<sup>42</sup>

## 7. Dwustronna wymiana najlepszych praktyk w zakresie planów społeczno-klimatycznych

Oba kraje nie przedłożyły jeszcze swoich planów społeczno-klimatycznych. Polsko-niemiecka wymiana najlepszych praktyk stanowi okazję do wzajemnej nauki, wzmocnienia sprawiedliwej społecznie transgranicznej polityki klimatycznej oraz przyspieszenia opracowywania odpowiednich instrumentów. Projekty pilotażowe – na przykład w zakresie pomp ciepła, efektywności energetycznej lub gminnych partnerstw klimatycznych – mogłyby uwidocznić konkretne rozwiązania i wzmocnić zaufanie do transformacji.

## 8. Wspólna strategia informacyjna

Wreszcie, narracja komunikacyjna dotycząca ETS2 powinna być opracowana wspólnie. Skoordynowana kampania komunikacyjna mogłaby pomóc w dotarciu do europejskiej opinii publicznej z jasnym i spójnym przekazem, a tym samym zapewnić szeroką akceptację dla ETS2 i związanych z nim instrumentów rekompensat.

Skutki społeczne są znaczące, zwłaszcza w krajach o wysokim uzależnieniu od energii kopalnej i niskich dochodach. Aby zapewnić akceptację ETS2, potrzebne są inteligentne, wykonalne pod względem prawnym mechanizmy kompensacyjne – a w idealnym przypadku polsko-niemiecki projekt kompromisu.

<sup>39</sup> Germanwatch (2025): <https://www.germanwatch.org/de/blog/neuer-emissionshandel-unter-beschuss>.

<sup>40</sup> Deutscher Bundestag (2025): <https://dserver.bundestag.de/btd/21/012/2101250.pdf>.

<sup>41</sup> Zobacz też analizę dotyczącą transformacji energetycznej z tego cyklu publikacji.

<sup>42</sup> BloombergNEF (2025): <https://about.bnef.com/insights/commodities/eu-ets-ii-pricing-scenarios/>; Germanwatch (2025): <https://www.germanwatch.org/de/93197>.

## 5. Rola socjaldemokracji we wdrażaniu ETS2

W kontekście napięć między transformacją ekologiczną a sprawiedliwością społeczną socjaldemokraci odgrywają kluczową rolę we wdrażaniu ETS2. Ich pozycja polityczna nakłada na nich obowiązek połączenia ekologicznie koniecznej ambitnej polityki klimatycznej z wymogiem sprawiedliwości społecznej. Reagując na skutki społeczne na wczesnym etapie i pomagając w kształtowaniu mechanizmów rekompensat, decydenci socjaldemokratyczni mogą umożliwić kompromisy polityczne, które są skuteczne w zakresie polityki klimatycznej, jak i demokratycznie uzasadnione. W coraz bardziej spolaryzowanej dyskusji na temat opłat za emisję CO<sub>2</sub> i sprawiedliwości dystrybucyjnej tacy budowniczości mostów mają decydujące znaczenie dla akceptacji i stabilności ETS2.

*Decydenci socjaldemokratyczni powinni wcześniej poruszyć kwestię społecznych skutków ETS2 i współtworzyć mechanizmy rekompensat.*

Na przykład w **Niemczech** SPD mogłaby zaproponować jako konkretne rozwiązania promujące mobilność przyjazną dla klimatu zróżnicowany w zależności od sytuacji społecznej bilet kolejowy na terenie Niemiec i socjalny model leasingu samochodów elektrycznych. W **Polsce** siły socjaldemokratyczne, takie jak Lewica, mogłyby położyć większy nacisk na powiązanie transformacji energetycznej z zabezpieczeniem zatrudnienia.

Również **na szczeblu UE** przedstawiciele socjaldemokratów mogą pośredniczyć między ambitnymi celami klimatycznymi a realiami krajowymi – na przykład poprzez propozycje stopniowego wprowadzania nowego unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji, minimalnych cen CO<sub>2</sub> lub mechanizmów ochronnych przed skokami cen. W październiku koalicja europosłów, w tym członkowie grupy S&D, wezwała w ponadpartyjnym liście do Komisji Europejskiej do przyspieszenia realizacji dochodów z ETS2.<sup>43</sup>

## 6. Perspektywy

W czasach niepewności geopolitycznej i rosnących napięć społecznych UE potrzebuje ścisłej współpracy między państwami członkowskimi, jasnych narracji i wrażliwości społecznej. ETS2 nie może się stać symbolem podziałów w polityce klimatycznej, ale musi być kształtowany jako europejski projekt sprawiedliwej społecznie transformacji klimatycznej. Bez instrumentów towarzyszących i dwustronnych

uzgodnień istnieje ryzyko, że system handlu uprawnieniami do emisji stanie się symbolem nierównego obciążenia i europejskiego wyobcowania. Socjaldemokraci mogliby odegrać tu kluczową rolę – jako architekci Europejskiego Zielonego Ładu, który łączy, a nie dzieli, i obejmuje wszystkich.

*ETS2 nie może się stać symbolem podziałów w polityce klimatycznej, ale musi być kształtowany jako europejski projekt sprawiedliwej społecznie transformacji klimatycznej.*

Ożywienie partnerstwa między Berlinem a Warszawą wymaga strategicznej empatii i wzajemnego zrozumienia, wspólnych inicjatyw i gotowości do kompromisu. Różnice w polityce klimatycznej między Polską a Niemcami są głębokie, ale można je pokonać. Decydujące znaczenie ma to, jak oba kraje poradzą sobie z napięciami społecznymi i gospodarczymi, które niesie ze sobą ETS2. Szczególnie słabe strukturalnie regiony i grupy wrażliwe w obu krajach potrzebują ukierunkowanego wsparcia, aby połączyć cele klimatyczne ze sprawiedliwością społeczną.

*Różnice w polityce klimatycznej między Polską a Niemcami są głębokie, ale można je przezwyciężyć.*

Dialog społeczny na temat klimatu, wspólne projekty pilotażowe i skoordynowane strategie komunikacyjne mogłyby budować mosty i uczynić transformację namacalną. ETS2 nie jest nierozwiązywalnym konfliktem, ale papierkiem lakmusowym europejskiej zdolności mediacyjnej. Kompromis dwustronny, łączący legitymizację społeczną i strategiczną realizację, mógłby zwiększyć akceptację i na nowo ugruntować partnerstwo polsko-niemieckie w ramach Zielonego Ładu.

<sup>43</sup> Wölken T. (2025): <https://www.tiemo-woelken.de/2025/10/07/emissionshandel-sozial-gerecht-gestalten>.

## O autorce



© Steffi Loss

**Sylwia Andralojc-Bodych** jest referentką ds. polityki klimatycznej UE oraz niemiecko-polskiej współpracy klimatycznej i koordynatorką ds. rzecznictwa w Germanwatch e.V. Pełniąc tę funkcję i jako ekspertka ds. polityki klimatycznej i energetycznej, promuje dialog klimatyczny między podmiotami politycznymi a europejskimi państwami partnerskimi, w szczególności między Niemcami, Polską i Francją w ramach Zielonego Trójkąta Weimarskiego. Angażuje się w zrównoważoną i strategiczną realizację europejskich celów klimatycznych oraz sprawiedliwą społecznie transformację energetyczną.

## ETS2 jako pomost, a nie bariera: potencjał współpracy polsko-niemieckiej

*Z serii „W polu oddziaływania niemieckich i polskich interesów”*

Wprowadzenie ETS2 oznacza dla Niemiec i Polski jako największego i czwartego co do wielkości emitenta CO<sub>2</sub> w UE wspólne wyzwania w sektorach budownictwa i transportu. Oba kraje łączy społeczna akceptacja polityki klimatycznej, a socjaldemokratyczne podmioty zyskują szansę na aktywne promowanie tej kwestii jako wiarygodni mediatorzy. Wczesne działania, takie jak ukierunkowane inwestycje, frontloading przychodów i strategiczne wykorzystanie Społecznego Funduszu Klimatycznego, mogą złagodzić trudności społeczne i przyspieszyć transformację. Wraz z nową propozycją Komisji Europejskiej, dotyczącą dostosowania rezerwy stabilności rynku i ostatnią decyzją Parlamentu o rocznym odroczeniu ETS2 debata na temat nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji wkracza w decydującą fazę. Najbliższe lata będą miały decydujące znaczenie dla osiągnięcia celów klimatycznych do 2030 r., a ETS2 stanie się papierkiem lakmusowym europejskiej polityki klimatycznej. Niemcy i Polska powinny przezwyciężyć dzielące je różnice i podjąć wspólne działania w ramach wspólnej strategii.

Więcej publikacji Fundacji im. Friedricha Eberta można znaleźć tutaj:

➔ [www.fes.de/publikationen](http://www.fes.de/publikationen)