

„Fit for 55” przyspiesza. Będzie drogo dla klimatu

24 września 2023

Unia Europejska prze do wprowadzenia szalonych założeń „ekologicznego” pakietu „Fit for 55”. Przegłosowano kolejne ustawy ograniczające naszą wolność w imię „walki z globalnym ociepleniem”.

Pierwszą z przegłosowanych dyrektyw jest zaostrzenie limitów w produkcji szeregu substancji – oficjalnie uznanych jako zanieczyszczające. Chodzi o pył zawieszony (PM2.5, PM10), NO₂ (dwutlenek azotu), SO₂ (dwutlenek siarki) i O₃ (ozon).

Unijni biurokraci podkreślają potrzebę zwiększenia liczby punktów pobierania próbek jakości powietrza. Na obszarach miejskich na dwa miliony mieszkańców powinien przypadać co najmniej jeden punkt monitorowania. W miejscach, w których prawdopodobne jest wystąpienie wysokich stężeń ultradrobnych cząstek (UFP), sadzy, rtęci i amoniaku (NH₃), powinien znajdować się jeden punkt poboru próbek na milion mieszkańców.

Parlament Europejski rozpocznie teraz negocjacje z Radą Unii Europejskiej w sprawie ostatecznego kształtu przepisów. Wiadomo, że zaostrzone limity miałyby wejść w życie w 2035 roku.

To kolejne uderzenie w paliwa kopalne, samochody czy ogólnie pojętą działalność przemysłową. Dwutlenek siarki czy tlenki azotu to najczęściej efekt uboczny powstający przy spalaniu paliw kopalnych (np. węgla, paliw opałowych) oraz biomasy. Wytwarzane są także naturalnie podczas chociażby aktywności wulkanicznej.

Jeśli zaś chodzi o cząstki stałe (PM), ich źródłami są zazwyczaj pył drogowy, działalność rolnicza, spaliny

samochodowe, palone drewno czy szeroko pojęta działalność przemysłowa. Na to wszystko będą nakładane ostrzejsze limity, więc kwestią czasu jest, kiedy zwykły obywatel będzie płacił jeszcze więcej.

To niejedyna zmiana prawa, jaką tylko we wrześniu br. zajęli się unijni biurokraci. W ramach tzw. walki z emisją gazów cieplarnianych, UE nałożyła właśnie regulacje na branżę lotniczą.

Nowe prawo ma na celu zwiększenie wykorzystania w sektorze lotniczym takich paliw, jakich chcą eurokraci. Od 2025 roku co najmniej 2 proc. paliw lotniczych ma być „ekologicznych” (czyt. drogich), a udział ten będzie wzrastał co pięć lat: 6 proc. w 2030 roku, 20 proc. w 2035 roku, 34 proc. w 2040 roku, 42 proc. w 2045 roku i 70 proc. w 2050 roku. Ponadto określona część mieszanki paliwowej (1,2 proc. w 2030, 2 proc. w 2032, 5 proc. w 2035 i stopniowo osiągając 35 proc. w 2050 roku) musi obejmować paliwa syntetyczne, takie jak e-kerosen.

Zgodnie z nowymi przepisami, termin „zrównoważone paliwa lotnicze” będzie obejmował paliwa syntetyczne, niektóre biopaliwa produkowane z pozostałości rolnych lub leśnych, alg, bioodpadów, zużytego oleju spożywczego lub niektórych tłuszczów zwierzęcych. Paliwa lotnicze z recyklingu produkowane z gazów odlotowych i odpadów tworzyw sztucznych są również uważane za „ekologiczne”.

I znów – dla zwykłego obywatela oznacza to tyle, że za usługi lotnicze będzie musiał zapłacić po prostu więcej. Oczywistym jest bowiem, że branża koszty, jakie poniesie w wyniku regulacji i nakazów, przerzuci na pasażerów, podwyższając cenę biletu.

Autorstwo: KM

Źródło: [NCzas.com](https://nczas.com)