

Bruxelles, 22. studenoga 2021.
(OR. en)

13977/21

Međuinstitucijski predmeti:

2021/0197(COD)
2021/0200(COD)
2021/0201(COD)
2021/0202(COD)
2021/0203(COD)
2021/0205(COD)
2021/0206(COD)
2021/0207(COD)
2021/0210(COD)
2021/0211(COD)
2021/0213(CNS)
2021/0214(COD)
2021/0218(COD)
2021/0223(COD)

CLIMA 388
ENV 893
ENER 504
TRANS 681
AGRI 550
FORETS 72
IND 354
COMPET 832
ECOFIN 1102
MI 850
AVIATION 283
MAR 217

NAPOMENA

Od:	Predsjedništvo
Za:	Delegacije
Predmet:	Paket „Spremni za 55 %”: – Pregled napretka u vezi s paketom zakonodavnih prijedloga „Spremni za 55 %”

I. UVOD

1. Ovim izvješćem nastoji se pružiti uvid u opće trenutačno stanje i dati pregled napretka postignutog u Vijeću u vezi s paketom „Spremni za 55 %”. U tu je svrhu izvješće usmjereno na horizontalne aspekte, poput međupovezanosti predmeta, te glavna pitanja o kojima se dosad raspravljalo, uključujući, prema potrebi, pitanja koja se odnose na razinu ambicije i područje primjene prijedlogâ. Detaljniji napredak u svakom predmetu bit će opisan u zasebnim izvješćima o napretku koja će se predstaviti svakom sastavu Vijeća.

2. Europska komisija 14. srpnja 2021. predstavila je paket „Spremni za 55 %”. Tim se paketom zakonodavnih prijedloga nastoji uskladiti okvir klimatske i energetske politike EU-a s novim klimatskim ciljem EU-a za 2030. na razini cijelog gospodarstva, a to je smanjenje neto emisija stakleničkih plinova za najmanje 55 %, te ga pripremiti za ostvarivanje cilja klimatske neutralnosti do 2050.
3. Temeljna pretpostavka prijedlogâ Komisije jest da se klimatska ambicija mora zadržati u svim predmetima kako bi se ostvario cilj klimatske neutralnosti, koji je potvrdilo Europsko vijeće i koji je naknadno na pravno obvezujući način utvrđen Europskim zakonom o klimi, koji su donijeli Europski parlament i Vijeće.
4. Tim se prijedlozima EU-u nastoji omogućiti da svoje ciljeve ostvari na pravedan, troškovno učinkovit i konkurentan način te da u skladu s ciljevima europskog zelenog plana doprinese zelenoj i pravednoj tranziciji gospodarstva EU-a te jačanju inovacija u području gospodarstva EU-a. Revizijom zakonodavnog okvira u području klime i energetike EU-u bi se ujedno trebalo omogućiti da ispuni svoje međunarodne obveze u okviru Pariškog sporazuma, a posebice svoj ažurirani nacionalno utvrđen doprinos u skladu s povećanom ambicijom za 2030. Osim toga, prijedlozima Komisije nastoji se doprinijeti oporavku europskog gospodarstva nakon bolesti COVID-19 i dugoročnoj otpornosti Europske unije.
5. Paket se sastoji od niza usko povezanih prijedloga kojima se mijenjaju postojeći zakonodavni akti ili uspostavljaju nove inicijative u nizu područja politika i gospodarskih sektora, uključujući klimu, energetiku, promet, zgrade, korištenje zemljišta i šumarstvo. Osim toga, očekuje se da će ubrzo nakon objave ovog izvješća biti predstavljen i niz dodatnih prijedloga. Očekivani prijedlozi o preispitivanju višegodišnjeg financijskog okvira i o vlastitim sredstvima, koji će biti predstavljeni 22. prosinca 2021., bit će ključni za daljnji rad na određenim dijelovima paketa (npr. sustav trgovanja emisijama, Socijalni fond za klimatsku politiku i mehanizam za ugljičnu prilagodbu na granicama).

6. Komisija u tu svrhu predlaže upotrebu kombinacije politika koje se međusobno nadopunjuju, a usmjerene su na četiri glavna elementa navedena u nastavku:
- a) **određivanje cijene ugljika:**
 - i) povećanje ambicije sustava EU-a za trgovanje emisijama (ETS),
 - ii) uvođenje određivanja cijena ugljika za uvoz iz određenih sektora obuhvaćenih ETS-om u EU kako bi se smanjio rizik od istjecanja ugljika uspostavom mehanizma za ugljičnu prilagodbu na granicama (CBAM);
 - b) postavljanje ambicioznijih **ciljeva EU-a i nacionalnih ciljeva:**
 - i) povećanje nacionalnih ciljeva smanjenja emisija u sektorima izvan ETS-a putem Uredbe o raspodjeli tereta (ESR),
 - ii) povećanje prirodnih ponora, među ostalim određivanjem nacionalnih ciljeva za sektor korištenja zemljišta i šumarstva (Uredba o LULUCF-u),
 - iii) povećanje općih ciljeva EU-a u pogledu obnovljivih izvora energije i energetske učinkovitosti putem Direktive o energiji iz obnovljivih izvora (RED) i Direktive o energetske učinkovitosti (EED), kojima će se i sektori u okviru ETS-a i sektori u okviru ESR-a posebno poduprijeti u naporima usmjerenima na dekarbonizaciju,
 - iv) usklađivanje oporezivanja energenata i električne energije u skladu s Direktivom o oporezivanju energije (ETD) s energetske i klimatske ciljevima EU-a;
 - c) **pravila (standardne vrijednosti):**
 - i) povećanje ciljnih vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za nove automobile i kombije u Uredbi o standardnim vrijednostima emisija CO₂ za automobile i kombije, kojom će se, među ostalim, pomoći državama članicama da ostvare svoje povećane ciljeve iz ESR-a,

- ii) predloženi ciljevi za uvođenje jednostavne i interoperabilne infrastrukture za punjenje i opskrbu u Uredbi o infrastrukturi za alternativna goriva (AFIR), kojima će se, među ostalim, poduprijeti ostvarenje prethodno navedenih ciljeva smanjenja emisija,
- iii) prijedlozima „ReFuelEU Aviation” i „FuelEU Maritime” utvrđuju se obveze za održiva goriva u sektorima zrakoplovstva i pomorstva kojima će se nadopuniti njihova nastojanja, posebno u pogledu mjera za određivanje cijena ugljika (ETS);

d) **mjere potpore:**

- i) kako bi se ublažili socijalni i distribucijski učinci predloženog zasebnog sustava trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet, Komisija predlaže uspostavu Socijalnog fonda za klimatsku politiku koji se financira iz dijela prihoda od dražbi kako bi se pružila potpora ugroženim kućanstvima, mikropoduzećima i korisnicima prijevoza, posebno za ulaganja u smanjenje emisija i troškova energije te za privremenu izravnu potporu dohotku,
- ii) povećana ambicija ETS-a popraćena je povećanjem Modernizacijskog fonda koje odgovara 2,5 % gornje granice ETS-a za potporu energetske tranziciji brojnih država članica s niskim dohotkom,
- iii) povećat će se i Inovacijski fond u okviru ETS-a kako bi se ubrzala ulaganja u inovativne tehnologije i rješenja u svim sektorima koje ETS pokriva,
- iv) ukupnim prihodima država članica od dražbi podupirat će se projekti povezani s klimom i energijom, uključujući dekarbonizaciju u sektoru cestovnog prometa i zgrada.

7. U Vijeću se prijedlozima bave sljedeća četiri sastava: okoliš, TTE (energetika), TTE (promet) i Ecofin.

8. U Europskom parlamentu prijedlozima iz paketa bavi se pet odbora (ENVI, ITRE, TRAN, EMPL i ECON¹), pri čemu se niz drugih odbora s njima udružuje ili savjetuje u skladu s raznim postupovnim pravilima. Za prijedloge je imenovana većina izvjestitelja i izvjestitelja u sjeni. Rad je u vrlo ranoj fazi i prema dostupnim informacijama konačni rokovi za rad nisu službeno utvrđeni ni za jedan od prijedloga.

II. POSTIGNUĆA TIJEKOM MANDATA SADAŠNJEG PREDSEDNIŠTVA

9. Prijedlozi u sklopu paketa „Spremni za 55 %” bili su među glavnim prioritetima predsjedništva koje je, u okviru različitih uključenih sastava Vijeća, učinilo sve što je moglo da ostvari što veći napredak u skladu s općim pristupom namijenjenim osiguravanju usklađenosti paketa.
10. Usporedo s intenzivnim radom na razini radne skupine, Vijeće za okoliš na sastanku u listopadu održalo je raspravu o politikama o prijedlozima u okviru svoje nadležnosti, koja će se nastaviti na sastanku u prosincu. Na sastancima Vijeća za energetiku i Vijeća za promet u prosincu raspravljat će se o prijedlozima u područjima njihove nadležnosti.
11. Osim rada u okviru mjerodavnih sastava Vijeća, Vijeće za poljoprivredu i ribarstvo i Vijeće za konkurentnost održala su političke razmjene mišljenja o paketu u vezi s aktualnim pitanjima koja se razmatraju u njihovu području nadležnosti. Vijeće za konkurentnost održalo je 29. rujna 2021. raspravu o politikama o paketu iz perspektive industrijske konkurentnosti u okviru provedbe ažurirane nove industrijske strategije za Europu. Vijeće za poljoprivredu i ribarstvo održalo je 12. listopada 2021. razmjenu mišljenja o doprinosu poljoprivrede i šumarstva zakonodavnim inicijativama u okviru paketa „Spremni za 55 %”. Nadalje, Vijeće za konkurentnost (istraživanje) održalo je 26. studenoga 2021. raspravu o doprinosu istraživanja i inovacija postizanju međusektorskih ciljeva, uključujući ciljeve iz paketa „Spremni za 55 %” u području prometa, energetike, industrije, korištenja zemljišta i šumarstva.

¹ ENVI i EMPL zajednički su odgovorni za Socijalni fond za klimatsku politiku. ECON je nadležan za Prijedlog direktive o oporezivanju energije, no Parlament ima samo savjetodavnu ulogu za taj prijedlog (posebni zakonodavni postupak).

12. Zbog velikog broja i veličine prijedloga, njihove složenosti i međupovezanosti te političkog značaja, rad na većini predmeta još je u prilično ranoj fazi. Iako je delegacijama jasno da bi se uzimanjem svih prijedloga zajedno u obzir trebala ostvariti dogovorena razina ambicije utvrđena Zakonom o klimi, one su od Komisije tražile pojašnjenja o prijedlozima i njihovim učincima, među ostalim na nacionalnoj razini. Zatražile su i više informacija o ulozi pojedinačnih prijedloga i njihovu doprinosu općoj ambiciji na razini cijelog gospodarstva da se do 2030. postigne neto smanjenje emisija od najmanje 55 %, kao i o načinu na koji su prijedlozi međusobno povezani.
13. Kao što se može očekivati s obzirom na širok raspon prijedloga, rasprave nisu napredovale istom brzinom za sve prijedloge. Čini se da je najviše napredovao rad u pogledu nekih prijedloga u području prometa te da je ostvaren i dobar napredak u pogledu predmeta u području energetike, dok je za predmete u nadležnosti Vijeća za okoliš i Vijeća Ecofin prilično jasno da je delegacijama potrebno više vremena da u potpunosti procijene prijedloge te se većina postignutog napretka odnosi se na razjašnjavanje različitih aspekata prijedloga. U tom kontekstu treba podsjetiti na činjenicu da neki prijedlozi predstavljaju nove mjere u paketu instrumenata EU-a, kao što su Socijalni fond za klimatsku politiku i mehanizam za ugljičnu prilagodbu na granicama, dok drugi, kao što su ETS i LULUCF, sadrže nekoliko novih elemenata.
14. Nakon što je na tehničkoj razini postignut dobar napredak u pogledu prijedloga u području prometa, Odbor stalnih predstavnika (dio I.) održao je 12. studenoga 2021. razmjenu mišljenja o tim prijedlozima te je predsjedništvu dao smjernice za daljnji rad. Kao odgovor na pitanje bi li delegacije mogle podržati cilj postizanja općeg pristupa do kraja godine o bilo kojem predmetu u području prometa, velika većina navela je da je potrebno zadržati usklađenost paketa i da su predmeti u području prometa jasno povezani s drugim prijedlozima. Ta međupovezanost ne odnosi se samo na tehničke aspekte, već ponajprije na ambiciju cijelog paketa. Konkretno, države članice naglasile su da bi prije postizanja daljnjeg napretka u relevantnim predmetima trebalo jasno definirati smjer razvoja svih usko povezanih predmeta, a neki od prijedloga trenutačno su i dalje u prilično početnoj fazi pregovora.

1) Vijeće za okoliš

15. Vijeće za okoliš održalo je 6. listopada 2021. početnu razmjenu mišljenja o pet predmeta u njegovoj nadležnosti, s naglaskom na opće i horizontalne aspekte predmeta.
16. Na razini radne skupine četirima predmetima bavi se Radna skupina za okoliš, dok o Prijedlogu o Socijalnom fondu za klimatsku politiku raspravlja posebna *ad hoc* radna skupina. O svakom prijedlogu održan je niz sastanaka te je prvo preliminarno čitanje prijedloga, zajedno s njihovim procjenama učinka, ili dovršeno ili pri kraju. Što se tiče Prijedloga o standardnim vrijednostima emisija CO₂ za automobile i kombije, provedeno je početno čitanje po pojedinačnim člancima. U ovoj ranoj fazi većina delegacija još uvijek ispituje prijedloge i stoga su njihova mišljenja ili stajališta (uglavnom) preliminarna. Konkretno, četiri dokumenta o reformi ETS-a, raspodjeli tereta, LULUCF-u i Socijalnom fondu za klimatsku politiku iziskivat će znatan daljnji tehnički rad zbog njihove složenosti i uvođenja novih elemenata, a za ETS i zbog njegove veličine.

i) Reforma sustava EU-a za trgovanje emisijama (ETS)²

Delegacije i dalje smatraju da je ETS u središtu klimatske politike EU-a. Čini se da je općenito prepoznato da će ETS morati ispuniti svoj udio u okviru povećane ambicije EU-a na troškovno učinkovit način. U tom kontekstu u nekoliko navrata pozivalo se na istraživanje mogućnosti daljnjeg povećanja ambicije ETS-a, no bilo je i pitanja o mogućim učincima određenih dijelova prijedlogâ na gospodarske sektore i kućanstva, naglašavajući potrebu da se u obzir uzmu različite situacije u državama članicama.

Konkretno, predloženo uvođenje trgovanja emisijama za sektor zgrada i cestovnog prometa izazvalo je znatnu zabrinutost u pogledu njegova socijalnog učinka na kućanstva s nižim dohotkom i rizika od povećanja energetske siromaštva. Postavljena su pitanja o tome hoće li predloženi Socijalni fond za klimatsku politiku biti dostatan za ublažavanje učinaka.

Međutim, istaknuto je i da će trgovanje emisijama u tim sektorima doprinijeti njihovoj troškovno učinkovitoj dekarbonizaciji, uz podupiranje država članica u ostvarivanju njihovih povećanih nacionalnih ciljeva u okviru Uredbe o raspodjeli tereta.

² U okviru reforme ETS-a razmatraju se tri prijedloga:

- Prijedlog direktive o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije, Odluke (EU) 2015/1814 o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije i Uredbe (EU) 2015/757 (dok. 10875/21 + ADD 1–7);
- Prijedlog direktive o izmjeni Direktive 2003/87/EZ u pogledu doprinosa zrakoplovstva Unijinom cilju smanjenja emisija na razini cijeloga gospodarstva i o pravilnoj provedbi globalne tržišno utemeljene mjere (dok. 10917/21 + ADD 1–3);
- Prijedlog odluke o izmjeni Odluke (EU) 2015/1814 u pogledu količine emisijskih jedinica koje treba staviti u rezervu za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije do 2030. (dok. 10902/21 + ADD 1).

Osim toga, 14. srpnja 2021. podnesen je četvrti prijedlog o ETS-u: Prijedlog odluke o izmjeni Direktive 2003/87/EZ u pogledu obavješćivanja o neutralizaciji s obzirom na globalnu tržišno utemeljenu mjeru za operatore zrakoplova sa sjedištem u Uniji. Taj prijedlog razmatra se zasebno u okviru Vijeća za TTE (promet).

U odnosu na predložene elemente usmjerene na jačanje postojećeg ETS-a i njegove ambicije, početni naglasak stavljen je, među ostalim, na procjenu učinka prilagodbe gornje granice i na odredbe o istjecanju ugljika / besplatnoj dodjeli. Konkretno, postavljena su pitanja u vezi s predloženom odredbom o uvjetovanosti besplatne dodjele emisijskih jedinica te brzini i modalitetima postupnog ukidanja besplatne dodjele emisijskih jedinica u okviru ETS-a za sektore obuhvaćene predloženim mehanizmom za ugljičnu prilagodbu na granicama (CBAM). Početni komentari na prijedloge o rezervi za stabilnost tržišta (MSR) bili su, među ostalim, usmjereni na učinak rezerve na određivanje cijena ugljika. U tom kontekstu neke delegacije žele ponovno razmotriti članak 29.a „Mjere u slučaju prekomjernog porasta cijena” (koji nije dio prijedloga Komisije).

U pogledu pomorskog i zrakoplovnog sektora naglasak je stavljen na cjelovitu procjenu prijedlogâ, posebno u pogledu njihova doprinosa smanjenju emisija, njihova učinka na sektore i konkurentnost, uz istodobno isticanje međunarodnog konteksta i potrebe da se u obzir uzmu nacionalne okolnosti. Nadalje, s obzirom na međupovezanost s drugim predmetima, delegacije su zatražile procjenu kumulativnih učinaka Prijedloga o ETS-u, prijedloga „ReFuelEU Aviation” i „FuelEU Maritime” te Prijedloga o oporezivanju energije.

Kad je riječ o financijskim odredbama, rasprave su se usredotočile na veličinu, izvore, područje primjene i distribuciju Modernizacijskog i Inovacijskog fonda. Trebat će dodatno razmotriti i predloženo ukidanje potpore za tekuća fosilna goriva iz Modernizacijskog fonda i obvezno namjenjivanje svih prihoda od dražbi.

ii) Uredba o raspodjeli tereta (ESR)³

Dosad utvrđena glavna pitanja odnose se na predložene ciljeve, fleksibilne mogućnosti i novu dodatnu rezervu, među ostalim u vezi s drugim prijedlozima u sklopu paketa „Spremni za 55 %”. Nekoliko delegacija navelo je da svoje nove ciljeve smatraju prilično zahtjevnima. Niz delegacija pozvao je Komisiju da dostavi više informacija i podataka o izračunu nacionalnih ciljeva te je zatražio pojašnjenje načina na koji su u obzir uzeta načela pravednosti, troškovne učinkovitosti ili povećane konvergencije.

³ Prijedlog uredbe o izmjeni Uredbe (EU) 2018/842 o obvezujućem godišnjem smanjenju emisija stakleničkih plinova u državama članicama od 2021. do 2030. kojim se doprinosi mjerama u području klime za ispunjenje obveza u okviru Pariškog sporazuma (dok. 10867/21 + ADD 1–4).

Kad je riječ o fleksibilnim mogućnostima, delegacije se općenito slažu da će one imati važnu ulogu u pomaganju državama članicama da ostvare svoje nacionalne ciljeve na troškovno učinkovit način, poštujući pritom okolišni integritet. Delegacije su posebno zainteresirane za dodatna pojašnjenja predloženih izmjena postojeće fleksibilnosti koju države članice imaju u upotrebi neto uklanjanja iz sektora LULUCF kako bi ostvarile svoju ciljnu usklađenost u okviru ESR-a. Nekoliko delegacija zatražilo je i više informacija o novoj dodatnoj rezervi koja bi se sastojala od mogućih viškova neto uklanjanja ostvarenih u razdoblju od 2026. do 2030. Osim pitanja o podudarnom funkcioniranju fleksibilnih mogućnosti predviđenih u prijedlozima ESR i LULUCF, neke delegacije zanimala je mogućnosti povećanja fleksibilnosti između ETS-a i ESR-a. Delegacije su također zatražile dodatne informacije o međupovezanosti ESR-a i predloženog novog sustava trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet.

iii) Uredba o korištenju zemljišta, prenamjeni zemljišta i šumarstvu (LULUCF)⁴

Rasprave na tehničkoj razini o Prijedlogu Komisije uglavnom su bile usmjerene na pojašnjenje predloženih izmjena postojeće Uredbe, posebno u kontekstu znatnih promjena ukupnog režima od 2026. nadalje. Međutim, na temelju dosadašnjih rasprava moguće je utvrditi nekoliko glavnih pitanja, a to su utvrđivanje nacionalnih ciljeva za 2030. (koje bi od 2026. nadalje trebalo zamijeniti sadašnje „pravilo o neutralnoj ili pozitivnoj bilanci”), predloženi postupak oblikovanja nacionalnih ciljeva u okviru za razdoblje nakon 2030. i fleksibilne mogućnosti osmišljene kako bi se državama članicama pomoglo da ispune svoje ciljeve.

⁴ Prijedlog uredbe o izmjeni Uredbe (EU) 2018/841 u pogledu područja primjene, pojednostavnjenja pravila o usklađenosti, utvrđivanja ciljeva država članica za 2030. i obvezivanja na zajedničko postizanje klimatske neutralnosti do 2035. u sektoru korištenja zemljišta, šumarstva i poljoprivrede i Uredbe (EU) 2018/1999 u pogledu poboljšanja praćenja, izvješćivanja, praćenja napretka i preispitivanja (dok. 10857/21 + ADD 1–4).

Delegacije općenito prepoznaju važnu ulogu sektora LULUCF u klimatskoj politici EU-a i njezinoj većoj općoj ambiciji. Postavljeno je nekoliko pitanja o predloženim nacionalnim kvotama za 2030., među ostalim o njihovoj razini ambicije i kriterijima primijenjenima u njihovu izračunu, o predloženom novom mehanizmu usklađenosti i predloženom postupku za utvrđivanje godišnjih nacionalnih ciljeva za razdoblje 2026. – 2029. U ovoj se fazi pojavilo nekoliko pitanja u pogledu prijedloga da se od 2031. uspostavi jedinstveni zemljišni sektor u kojem se kombiniraju neto uklanjanja u sektoru LULUCF i emisija koje nisu CO₂ iz poljoprivrede te u pogledu cilja klimatske neutralnosti tog kombiniranog sektora do 2035. Delegacije općenito uviđaju da će fleksibilne mogućnosti, posebno u slučaju prirodnih nepogoda, biti vrlo važne kako bi se državama članicama olakšalo da se usklade s povećanom ambicijom nakon 2025. Težište rasprava bilo je na pojašnjenju njihovih tehničkih aspekata i izmjena postojećih fleksibilnih mogućnosti nakon 2025., kao i na boljem razumijevanju međupovezanosti fleksibilnih mogućnosti iz prijedloga o ESR-u i prijedloga o LULUCF-u.

iv) Uredba o standardnim vrijednostima emisija CO₂ za automobile i kombije⁵

Općenito se smatra da se automobilskim sektorom treba doprinijeti većim ambicijama EU-a, a za niz delegacija taj je prijedlog ključan za opću ambiciju i ispunjavanje povećanih nacionalnih ciljeva iz Uredbe o raspodjeli tereta. Rasprave su bile usmjerene na razine ambicije cilja za automobile i kombije, uključujući cilj od 100 % za 2035., kojim se zahtijeva da svi novi automobili i kombiji dotada budu vozila s nultom stopom emisija. Glavno pitanje koje se postavilo odnosilo se na brzinu prelaska na vozila s nultom stopom emisija, tj. postiže li se prijedlogom Komisije odgovarajuća ravnoteža u tom pogledu ili bi se taj prelazak mogao i trebao ostvariti brže (2030.) ili je to preuranjeno i potrebno je više vremena. Iznesena su pitanja o mogućnosti da se pri procjeni usklađenosti proizvođača vozila s njihovim ciljevima u obzir uzme doprinos obnovljivih i niskougljičnih goriva. Istaknuti su potreba za daljnjim uzimanjem u obzir razlika među državama članicama u uvođenju vozila s nultim i niskim emisijama, što je uglavnom posljedica cjenovne pristupačnosti i sporog uvođenja infrastrukture, i vrijeme nužno za tranziciju proizvodnje. Osim toga, bit će potrebna daljnja rasprava o pitanjima kao što su razlikovanje između automobila i kombija, primjerenost ukidanja odstupanja za male proizvođače i poticaja za vozila s nultim i niskim emisijama do 2030. te učinak na tržište rabljenih automobila u određenim državama članicama.

Delegacije su istaknule da je potrebno zadržati usklađenost s drugim prijedlozima u sklopu paketa „Spremni za 55 %” i naglasile da ciljevi trebaju pratiti ambicije prijedloga o infrastrukturi za alternativna goriva (AFIR).

⁵ Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije (dok. 10906/21 + ADD 1–5).

v) Uredba o Socijalnom fondu za klimatsku politiku (SCF)⁶

Iako se općenito prihvaća da je potrebno osigurati da se zelenom tranzicijom nikoga ne zapostavi, reakcije na prijedlog bile su različite. Više je puta izražena zabrinutost i zatraženo pojašnjenje u vezi sa sljedećim aspektima prijedloga, posebice: a) izostankom samostalne procjene učinka i povezanih podataka, b) pravnom osnovom, c) međudjelovanjem s budućim prijedlozima o vlastitim sredstvima Unije i reviziji višegodišnjeg financijskog okvira, d) financijskim i proračunskim pitanjima (osobito veličinom SCF-a, izvorom financiranja, metodologijom dodjele sredstava i odabranim kriterijima), e) provedbom i upravljanjem, f) preklapanjima s drugim fondovima.

Za većinu delegacija prijedlog je neraskidivo povezan s uključivanjem sektora zgrada i cestovnog prometa u ETS, dok neke podržavaju osnivanje SCF-a bez obzira na uspostavu novog zasebnog ETS-a za te sektore.

U skladu s mandatom *Ad hoc* radne skupine za Socijalni fond za klimatsku politiku⁷, predsjedništvo je stavilo u zagrade relevantne odredbe prijedloga i njegovih priloga koje se odnose na financijske aspekte povezane s višegodišnjim financijskim okvirom i vlastitim sredstvima Unije. Cilj je započeti ispitivanje prijedloga po pojedinačnim člancima tijekom francuskog predsjedanja.

2) Vijeće za TTE (energetika)

17. Kad je riječ o dvama predmetima u nadležnosti Vijeća za TTE (energetika) (Direktiva o energiji iz obnovljivih izvora i Direktiva o energetske učinkovitosti), Radna skupina za energetiku pomno je ispitala prijedloge (i povezane procjene učinka) na nizu sastanaka održanih od srpnja do studenoga te je najprije analizirala glavna načela i odredbe, a zatim ispitala sve članke i priloge. Ta dva prijedloga obilježena su nizom važnih interakcija s drugim prijedlozima u sklopu paketa „Spremni za 55 %” (posebice onim o AFIR-u te prijedlozima „ReFuelEU Aviation” i „FuelEU Maritime”) i predstojećim zakonodavstvom (revizijom trećeg energetskog paketa za plin i revizijom Direktive o energetske svojstvima zgrada).

⁶ Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o osnivanju Socijalnog fonda za klimatsku politiku (dok. 10920/21 + ADD 1).

⁷ Dok. 11402/21.

Osim sastavljanja izvješća o napretku, predsjedništvo namjerava pripremiti prvi revidirani tekst obaju predmeta, koji bi mogao poslužiti kao polazna točka za daljnji rad tijekom francuskog predsjedanja.

i) Direktiva o energiji iz obnovljivih izvora (RED)⁸

Kad je riječ o RED-u, čini se da delegacije podupiru cilj prijedloga i ukupnu predloženu razinu ambicije. Međutim, delegacije naglašavaju važnost fleksibilnosti za države članice u primjeni najisplativijih mjera, usklađenosti s postojećim zakonodavstvom te poštovanja načela supsidijarnosti i tehnološke neutralnosti.

Imajući u vidu održane rasprave, vjerojatno će biti potrebna veća fleksibilnost, posebno u pogledu predloženih podciljeva za obnovljive izvore energije u području grijanja i hlađenja, centraliziranoga grijanja i hlađenja, prometa i industrije te u pogledu kriterija održivosti za biomasu.

ii) Direktiva o energetskej učinkovitosti (EED)⁹

Kad je riječ o EED-u, delegacije prepoznaju potrebu za daljnjim mjerama energetske učinkovitosti i važnost načela „energetska učinkovitost na prvom mjestu”. Međutim, općenito se zalažu za fleksibilnost i za to da se pri definiranju okvirnih nacionalnih doprinosa i provedbi vlastitih mjera politike u području energetske učinkovitosti u obzir uzmu nacionalne posebnosti i troškovna učinkovitost.

Države članice podupiru opći cilj povećanja učinkovitosti zgrada javnog sektora i podupiranja ugroženih potrošača. U tom su kontekstu istaknule uvođenje dodatnog administrativnog opterećenja i iznijele kritike u pogledu prekomjerne detaljnosti pravila o energetskej učinkovitosti na razini EU-a. Delegacije pozivaju na daljnji rad u vezi s definicijom učinkovitog sustava centraliziranoga grijanja i hlađenja kako bi se bolje u obzir uzele njihove nacionalne okolnosti i pružili odgovarajući poticaji za uvođenje energije iz obnovljivih izvora u grijanje i hlađenje.

⁸ Prijedlog direktive o izmjeni Direktive (EU) 2018/2001, Uredbe (EU) 2018/1999 i Direktive 98/70/EZ u pogledu promicanja energije iz obnovljivih izvora te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća (EU) 2015/652 (dok. 10746/21 + ADD 1–6).

⁹ Prijedlog direktive o energetskej učinkovitosti (preinaka) (dok. 10745/21 + ADD 1–8).

Razina ambicije za EED povezana je s nekoliko drugih odredaba u sklopu paketa „Spremni za 55 %”, uključujući moguće proširenje sustava EU-a za trgovanje emisijama na zgrade.

3) Vijeće za TTE (promet)

18. Kad je riječ o trima predmetima u nadležnosti Vijeća za TTE (promet) (Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva te uredbe „ReFuelEU Aviation” i „FuelEU Maritime”) organiziran je velik broj sastanaka Radne skupine za promet – intermodalna pitanja i mreže, Radne skupine za zračni promet i Radne skupine za pomorski promet, što je omogućilo temeljitu analizu triju prijedloga i njihovih procjena učinka. Osim intenzivnog rada na tehničkoj razini, 12. studenoga 2021. Odbor stalnih predstavnika (dio I.) održao je razmjenu mišljenja o navedenim trima predmetima u području prometa tijekom koje su delegacije naglasile važnost tih prijedloga, kao i potrebu da se zadrži usklađenost paketa, s obzirom na to da su predmeti u području prometa jasno povezani s drugim prijedlozima.

i) Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva (AFIR)¹⁰

Iz rasprava na razini radne skupine vidljiva je opća suglasnost da će biti potrebno više infrastrukture kako bi se podržao brži prijelaz na upotrebu alternativnih goriva u prometu. Postignut je načelni dogovor o općim ciljevima prijedloga i glavnom pristupu mjerama predviđenima za postizanje tih ciljeva, uključujući utvrđivanje obvezujućih ciljeva za uvođenje infrastrukture. U općim crtama, većina država članica podupire utvrđivanje obveznih ciljeva u vezi s uvođenjem infrastrukture koji se temelje na voznom parku i na udaljenosti za laka vozila te ciljeva koji se temelje na udaljenosti i ciljeva na temelju lokacije za teška vozila.

¹⁰ Prijedlog uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU (dok. 10877/21 + ADD 1–7).

Predsjedništvo je u predloženim kompromisnim tekstovima pokušalo riješiti glavna pitanja koja su iznijele delegacije. Osim brojnih prijedloga u vezi s tehničkim aspektima, predložene su i prilagodbe u pogledu nekih od ciljeva za infrastrukturu za punjenje i opskrbu, uključujući potencijalne fleksibilne mogućnosti za suočavanje s posebnim okolnostima mreže TEN-T koje obilježava vrlo mala gustoća prometa. Međutim, dijelovi teksta koji se odnose na sveukupne ambicije u pogledu infrastrukture za punjenje i opskrbu na mreži TEN-T ostaju u uglatim zgradama. Naime, u ovoj fazi nije postignuto znatno približavanje stajališta.

ii) Uredba „ReFuelAviation”¹¹

Kad je riječ o prijedlogu „ReFuelAviation”, iz rasprava je vidljivo da prijedlog uživa opću potporu. Na osnovi triju kompromisnih prijedloga postignut je napredak u vezi s tehničkim pitanjima, kao što je moguće uključivanje manjih zračnih luka, koje nisu obuhvaćene područjem primjene prijedloga, i pojašnjenja u pogledu mjera za sprečavanje nošenja viška goriva.

Prilagođen je i tekst koji se odnosi na odredbe o obvezama izvješćivanja i ulogu nadležnih tijela. Nadalje, raspravljalo se o predloženoj razini ambicije i dostupnosti održivih zrakoplovnih goriva u Europi.

U trećem kompromisnom prijedlogu predsjedništvo je pristupilo rješavanju pitanja razine ambicije, posebice definicije održivih avionskih goriva (SAF-ovi), ambicije na razini EU-a u pogledu opskrbe održivim avionskim gorivima i trajanja prijelaznog razdoblja kojim se omogućuje fleksibilnost za dobavljače goriva. Stajališta među državama članicama znatno se razlikuju jer nekoliko njih zagovara veće ambicije i mogućnost fleksibilnosti na nacionalnoj razini, dok druge žele proširiti područje primjene prihvatljivih goriva ili smanjiti razinu obveza na razini EU-a.

¹¹ Prijedlog uredbe o osiguravanju jednakih uvjeta za održiv zračni prijevoz (dok. 10884/21 + ADD 1–3).

iii) Uredba „FuelEU Maritime”¹²

Rasprave su ukazale na važnost prijedloga za države članice. Međutim, prijedlog se državama članicama također čini iznimno složenim s tehničkog i političkog gledišta te će im biti potrebno više vremena da ga na odgovarajući način razmotre.

Glavna politička pitanja istaknuta tijekom rasprava odnose se na sljedeće aspekte: 1) područje primjene, kako je utvrđeno u „sadržajnom” području primjene (tj. primjena na sve brodove s bruto tonažom iznad 5000 tona) i u „geografskom” području primjene (tj. primjena predložene uredbe na brodove u pogledu 50 % energije upotrijebljene za putovanja iz polazišne luke odnosno putovanja u odredišnu luku pod jurisdikcijom države članice, ako je posljednja/sljedeća luka pod jurisdikcijom treće zemlje); 2) razinu ambicioznosti ciljeva smanjenja intenziteta stakleničkih plinova; 3) opseg zahtjevâ za opskrbu električnom energijom s kopna; ili alternativne tehnologije s nultom stopom emisija za brodove u lukama, 4) certificiranje obnovljivih i niskougljičnih goriva; i 5) upravljanje prijedlogom (uključujući aspekte izvršenja i kazni). Raspravljalo se i o poveznicama s drugim prijedlozima, u sklopu i izvan paketa, osobito s prijedlozima o AFIR-u, RED-u, ETS-u i MRV-u.

Predsjedništvo trenutačno priprema kompromisni tekst koji će biti ograničen na redakcijske aspekte.

4) Vijeće za ekonomske i financijske poslove (ECOFIN)

19. Posebna *Ad hoc* radna skupina (CBAM) i Radna skupina za porezna pitanja (neizravno oporezivanje – trošarine / oporezivanje energije) razmatraju dva prijedloga u nadležnosti Vijeća za ekonomske i financijske poslove (ECOFIN), a to su mehanizam za ugljičnu prilagodbu na granicama (CBAM) i Direktiva o oporezivanju energije (ETD). Pojediniosti o trenutačnom stanju u vezi s tim predmetima bit će iznesene u izvješću predsjedništva koje će se podnijeti Vijeću Ecofin 7. prosinca 2021.

¹² Prijedlog uredbe o uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ (dok. 10327/21 + ADD 1–3).

i) Mehanizam za ugljičnu prilagodbu na granicama¹³

Glavni je cilj Komisijina Prijedloga uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi mehanizma za prilagodbu ugljika na granicama (CBAM) smanjiti rizik od istjecanja ugljika prouzročenog asimetričnim klimatskim politikama trećih zemalja (u kojima su politike koje se primjenjuju u borbi protiv klimatskih promjena manje ambiciozne od politika EU-a).

Odbor stalnih predstavnika (dio 2.) 22. srpnja 2021. osnovao je *Ad hoc* radnu skupinu za mehanizam za ugljičnu prilagodbu na granicama („*Ad hoc* radna skupina za CBAM”) radi obavljanja pripremnog rada u vezi s pregovorima o navedenom zakonodavnom prijedlogu i učinkovitog rješavanja međusektorskih pitanja obuhvaćenih tim predmetom. *Ad hoc* radna skupina za CBAM radi na osmišljavanju CBAM-a u skladu sa svojim mandatom¹⁴ te se, prema potrebi, oslanja na stručno znanje delegata država članica koji se bave relevantnim područjima.

Tijekom ovog predsjedanja sastanci *Ad hoc* radne skupine za CBAM uglavnom su bili posvećeni detaljnom predstavljanju Komisijina prijedloga i popratne procjene učinka, nakon čega je uslijedilo ispitivanje prijedloga po pojedinačnim člancima. Dovršeno je prvo čitanje prijedloga i održane su detaljnije razmjene mišljenja o nizu tehničkih aspekata.

Nema protivljenja klimatskim ciljevima prijedloga, a rasprave u okviru *Ad hoc* radne skupine potvrdile su da mu države članice pridaju veliku važnost u kontekstu međunarodne trgovine, konkurentnosti industrije EU-a i učinaka na gospodarstvo, među ostalim i na tržište rada. U obzir će se trebati uzeti niz vodećih načela o tome kako provesti paket „Spremni za 55 %”, koje je već potvrdilo Europsko vijeće.

¹³ Prijedlog uredbe o uspostavi mehanizma za prilagodbu ugljika na granicama (dok. 10871/21 + ADD 1–6).

¹⁴ Dok. 10846/21.

Nastavit će se rad na temelju prijedloga Komisije, a zbog novosti predložene mjere bit će potrebne daljnje tehničke rasprave u okviru *Ad hoc* radne skupine za CBAM jer delegacije trebaju utvrditi kako će CBAM funkcionirati u praksi, uključujući aspekte povezane s cjelokupnim osmišljavanjem novog mehanizma i upravljanjem njime.

ii) Direktiva o oporezivanju energije (ETD)¹⁵

Na neformalnom sastanku Radne skupine na visokoj razini za porezna pitanja u srpnju, koji je bio posvećen „budućim izazovima u području oporezivanja”, delegacije su iznijele svoja preliminarne mišljenja o ulozi oporezivanja u zelenoj tranziciji tijekom radne sjednice naslovljene „Porezni aspekti zelenog plana”.

U tijeku su tehničke rasprave o prijedlogu o ETD-u u okviru Radne skupine za porezna pitanja (neizravno oporezivanje – trošarine / oporezivanje energije). Do kraja predsjedanja bit će održano pet sastanaka radne skupine o tom prijedlogu. Sastanci su uglavnom bili posvećeni detaljnom predstavljanju Komisijina prijedloga i procjene učinka, nakon čega je uslijedila analiza prijedloga po pojedinačnim člancima. Postavljen je niz pitanja o različitim aspektima prijedloga, kao što su prelazak s oporezivanja na temelju količine na oporezivanje na temelju energetske sadržaja, uvođenje rangiranja stopa prema njihovoj okolišnoj učinkovitosti, oporezivanje novih proizvoda, indeksacija, zrakoplovni i pomorski sektor te poveznice s drugim predmetima u sklopu paketa „Spremni za 55 %”. Očekuje se da će prvo čitanje prijedloga po pojedinačnim člancima biti dovršeno do kraja predsjedanja.

Nastavit će se rad na temelju prijedloga Komisije te će biti potrebne daljnje tehničke rasprave na razini radne skupine.

¹⁵ Prijedlog direktive Vijeća o restrukturiranju sustava Zajednice Unije za oporezivanje energenata i električne energije (preinaka) (dok. 10872/21 + ADD 1–7).

III. ZAKLJUČAK

Ovaj pregled napretka ostvarenog u vezi s prijedlozima u sklopu paketa „Spremni za 55 %” bit će priložen izvješćima o napretku u vezi s pojedinačnim prijedlozima koja će se zasebno podnijeti nadležnim sastavima Vijeća ili će se na njega upućivati u tim izvješćima o napretku.

S obzirom na blisku međupovezanost prijedloga u sklopu paketa, predsjedništvo smatra da je ovakav pregled napretka cijelog paketa ključan za osiguravanje dosljednog pristupa tim složenim pregovorima. Iako su pregovori o prijedlozima napredovali različitom brzinom, iz ovog pregleda vidljivo je da je na tehničkoj razini postignut znatan napredak u svim područjima.
