



V Bruseli 6. decembra 2021
(OR. en)

14585/21

Medziinštitucionálne spisy:

2021/0211(COD)
2021/0200(COD)
2021/0201(COD)
2021/0197(COD)
2021/0206(COD)
2021/0202(COD)
2021/0207(COD)

ENV 953
CLIMA 420
ENER 548
TRANS 737
ECOFIN 1212
AGRI 610
FORETS 83
MI 920
RESPR 42
CODEC 1595

POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Predmet:	Balík „Fit for 55“ a) revízia smernice (EÚ) 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov s cieľom vykonať ambíciu nového cieľa v oblasti klímy na rok 2030 a súvisiace návrhy b) revízia nariadenia (EÚ) 2018/842 o záväznom ročnom znižovaní emisií skleníkových plynov členskými štátmi v rokoch 2021 až 2030, ktorým sa prispieva k opatreniam v oblasti klímy zameraným na splnenie záväzkov podľa Parížskej dohody c) revízia nariadenia (EÚ) 2018/841 o začlenení emisií a odstraňovania skleníkových plynov z využívania pôdy, zo zmien vo využívaní pôdy a z lesného hospodárstva do rámca politík v oblasti klímy a energetiky na rok 2030 d) revízia nariadenia (EÚ) 2019/631, ktorým sa stanovujú emisné normy CO ₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá e) nariadenie, ktorým sa zriaďuje Sociálno-klimatický fond – správa o pokroku – diskusia o smerovaní

I. ÚVOD

1. Európska komisia 14. júla 2021 predložila uvedené návrhy ako súčasť balíka legislatívnych návrhov „Fit for 55“. Cieľom tohto balíka je zosúladiť rámec politík EÚ v oblasti klímy a energetiky s jej novým ambicióznym cieľom v oblasti klímy do roku 2030, ktorým je znížiť čisté emisie skleníkových plynov (GHG) aspoň o 55 %, a nasmerovať ho na cestu k splneniu cieľa, ktorým je dosiahnuť do roku 2050 klimatickú neutralitu.
2. Návrhmi sa zaoberajú štyri zloženia Rady: životné prostredie, energetika, doprava a hospodárske a finančné záležitosti.
3. Predsedníctvo vypracovalo správu obsahujúcu prehľad pokroku v súvislosti s návrhmi v rámci balíka „Fit for 55“ (13977/21). Táto správa sa zameriava na horizontálne aspekty balíka, ako sú prepojenia medzi spismi, a hlavné otázky, ktoré sa doteraz v rokovaníach nastolili. Predložila sa príslušným zloženiam Rady spolu so samostatnými správami o pokroku týkajúcimi sa jednotlivých návrhov.
4. V Rade pre životné prostredie sa uskutočnila prvá výmena názorov na balík „Fit for 55“ na zasadnutí 6. októbra 2021. V rámci prípravy na zasadnutie Rady (životné prostredie), ktoré sa uskutoční 20. decembra 2021, je cieľom tejto správy poskytnúť podrobnejšie informácie o pokroku dosiahnutom v súvislosti s piatimi spismi, ktoré patria do pôsobnosti Rady pre životné prostredie, a ak je to možné, vo všeobecnosti načrtnúť predbežné názory delegácií na hlavné otázky.
5. Tieto spisy sú jadrom balíka „Fit for 55“, ktorého hlavnou hnacou silou je zvýšená ambícia v rámci systému obchodovania s emisiami v EÚ (ETS) spolu s aktualizovanými vnútroštátnymi cieľmi v nariadení o spoločnom úsilí (ESR) a opatreniami na zvýšenie prirodzených záchytov prostredníctvom nariadenia o využívaní pôdy, zmenách vo využívaní pôdy a lesnom hospodárstve (LULUCF). Cieľom navrhovaných sprísnených noriem CO₂ pre osobné automobily a dodávky je pomôcť členským štátom dosiahnuť ich zvýšené vnútroštátne ciele a zároveň stimulovať technologické inovácie v tomto odvetví. Navrhovaný nový Sociálno-klimatický fond (SCF) má za cieľ riešiť sociálne a distribučné vplyvy navrhovaného nového systému obchodovania s emisiami pre budovy a cestnú dopravu.

6. Pokiaľ ide o celkový pokrok v týchto spisoch, predsedníctvo sa domnieva, že v súvislosti s väčšinou z nich bude potrebná ďalšia značná technická práca vzhľadom na ich zložitosť a zavedenie nových prvkov a okrem toho, pokiaľ ide o ETS, vzhľadom na samotnú veľkosť spisu.

II. PRÁCA VYKONANÁ POČAS PREDSEDNÍCTVA

i) Reforma systému obchodovania s emisiami (ETS)

7. V rámci reformy ETS sa riešia tri návrhy¹: návrh na zmenu smernice o ETS, rozhodnutia o trhovej stabilizačnej rezerve (MSR) a nariadenia o MRV v lodnej doprave („všeobecný ETS“), návrh na zmenu smernice o ETS, pokiaľ ide o leteckú dopravu („ETS pre leteckú dopravu“) a samostatný návrh na zmenu rozhodnutia o MSR.

¹ Návrh smernice, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii a nariadenie (EÚ) 2015/757 (10875/21 + ADD 1 – 7); návrh smernice, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES, pokiaľ ide o príspevok leteckej dopravy k cieľu Únie v oblasti znižovania emisií v celom hospodárstve a ktorou sa primerane vykonáva globálne trhové opatrenie (10917/21 + ADD 1 – 3); návrh rozhodnutia, ktorým sa mení rozhodnutie (EÚ) 2015/1814, pokiaľ ide o množstvo kvót, ktoré sa má umiestniť do trhovej stabilizačnej rezervy pre systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii do roku 2030 (10902/21 + ADD 1). Okrem toho bol 14. júla 2021 predložený štvrtý návrh týkajúci sa ETS: návrh rozhodnutia, ktorým sa mení smernica 2003/87/ES, pokiaľ ide o oznamovanie kompenzácie v súvislosti s globálnym trhovým opatrením pre prevádzkovateľov lietadiel so sídlom v Únii. Tento návrh sa rieši samostatne v rámci Rady TTE (doprava).

Cieľom návrhov je zabezpečiť, aby ETS prispel svojim podielom k zvýšeným celkovým ambíciám EÚ zavedením stanovovania cien uhlíka v odvetviach, na ktoré sa ešte nevzťahuje ETS (námorná doprava, budovy a cestná doprava), a posilnením existujúcich ustanovení. Cieľom návrhu týkajúceho sa ETS pre leteckú dopravu je aj vykonávanie systému CORSIA². Pokiaľ ide o existujúci ETS, návrhy by mali viesť k celkovému zníženiu emisií v odvetviach, na ktoré sa vzťahuje ETS, o 61 % do roku 2030 v porovnaní s rokom 2005, namiesto súčasného cieľa 43 %. Navrhovaným samostatným ETS pre budovy a cestnú dopravu by sa malo zabezpečiť zníženie emisií v týchto odvetviach v porovnaní s úrovňami z roku 2005 o 43 %, pričom cieľom je prispieť k tomu, aby členské štáty splnili svoje vnútroštátne ciele podľa nariadenia o spoločnom úsilí.

V Európskom parlamente je hlavným výborom v súvislosti s týmito návrhmi Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín. Výbor pre priemysel, výskum a energetiku je pridruženým výborom k návrhu o všeobecnom ETS. Za spravodajcu pre návrh o všeobecnom ETS bol vymenovaný Peter Liese (PPE, DE), za spravodajkyňu pre návrh o ETS pre leteckú dopravu Sunčana Glavaková (PPE, HR) a za spravodajcu pre samostatný návrh rozhodnutia o trhovej stabilizačnej rezerve Cyrus Engerer (S&D, MT). Práce na návrhoch sa len začali a podľa dostupných informácií zatiaľ nebol oznámený žiadny konečný harmonogram.

O návrhoch sa konzultovalo s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom a s Výborom regiónov, ktoré však ešte nezaujali stanoviská.

Pracovná skupina pre životné prostredie sa počas slovinského predsedníctva venovala preskúmaniu troch návrhov týkajúcich sa reformy ETS a posúdení ich vplyvu na ôsmich zasadnutiach. Rokovania boli založené na tematickom zoskupení návrhov a prispeli k počiatočnému čítaniu zameranému na objasnenie otázok, aby delegácie mohli lepšie pochopiť podrobnosti návrhov. V tejto súvislosti delegácie požiadali o viac informácií o vplyve návrhov na úrovni členských štátov a požiadali o objasnenie prepojení s inými návrhmi v rámci balíka „Fit for 55“. Väčšina delegácií znenia stále študuje, ich názory alebo pozície sú preto väčšinou predbežné.

² Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve, schválila Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) v roku 2016.

Delegácie naďalej považujú ETS za ústredný prvok politiky EÚ v oblasti klímy. Hoci sa zdá, že vládne všeobecná zhoda na tom, že ETS bude musieť nákladovo efektívnym spôsobom prispieť ku zvýšeným ambíciám EÚ, názory na navrhované zmeny sa líšia. V tejto súvislosti sa objavili určité výzvy na preskúmanie možností ďalšieho zvyšovania ambícií ETS, ale aj obavy týkajúce sa možného vplyvu určitých častí návrhov na hospodárske odvetvia i domácnosti, pričom sa zdôraznila potreba zohľadňovať rozdielne situácie členských štátov.

Vytvorenie samostatného ETS pre budovy a cestnú dopravu

Doterajšie rokovania poukázali na silné prepojenia medzi navrhovaným ETS pre budovy a cestnú dopravu a ďalšími prvkami balíka „Fit for 55“, najmä nariadením o Sociálno-klimatickom fonde, nariadením o spoločnom úsilí, smernicou o zdaňovaní energie, nariadením o emisných normách CO₂ pre osobné automobily a dodávky a smernicou o energetickej efektívnosti.

Vo všeobecnosti sa uznáva, že je potrebné vyvinúť ďalšie úsilie na dekarbonizáciu odvetvia budov a cestnej dopravy. Veľký počet delegácií však vyjadril obavy v súvislosti s návrhom Komisie, pričom niekoľko delegácií vyjadrilo výrazné výhrady, pokiaľ ide o vhodnosť uplatňovania obchodovania s emisiami v týchto odvetviach. Tieto obavy sa týkajú najmä zvýšených cien energie, sociálnych a distribučných vplyvov na domácnosti s nižšími príjmami, ďalšieho zvyšovania rizika energetickej chudoby a prehĺbovania rozdielov medzi členskými štátmi a v rámci nich. V tejto súvislosti niektoré delegácie spochybnili aj tvrdenie, že pre tieto odvetvia by bol ETS najúčinnnejším nástrojom na dekarbonizáciu, pričom uviedli, že náklady by sa mohli jednoducho preniesť na spotrebiteľov. Viaceré delegácie sa pýtali, či bude Sociálno-klimatický fond dostatočný na zmiernenie sociálnych a distribučných vplyvov. Niektoré delegácie znepokojuje následná strata príjmov, pričom sa okrem iného odvolávajú na zavedené vnútroštátne daňové opatrenia. Niektoré delegácie nastolili aj otázky týkajúce sa vykonávania a administratívneho zaťaženia.

Viacere delegácie naopak uvítali navrhované zavedenie obchodovania s emisiami pre budovy a cestnú dopravu, pričom zdôraznili jeho vyšší potenciál dekarbonizovať tieto odvetvia nákladovo efektívnym spôsobom a zároveň podporili členské štáty pri plnení ich zvýšených vnútroštátnych cieľov podľa nariadenia o spoločnom úsilí. Tieto delegácie uznávajú, že sú potrebné opatrenia na zmiernenie sociálnych a distribučných vplyvov, pričom niektoré z nich poukazujú na to, že alternatívne opatrenia budú tiež mať podobný vplyv, ale že stanovovanie cien uhlíka vytvára aj príjmy, ktoré sa môžu použiť na takéto opatrenia. Niektoré majú pochybnosti o Sociálno-klimatickom fonde.

Pokiaľ ide o navrhovaný rozsah pôsobnosti pre fosílna palivá, na ktoré sa vzťahuje samostatný ETS, niektoré delegácie boli otvorené možnosti stanoviť širší rozsah, ktorý by sa vzťahoval na všetky fosílna palivá. Na druhej strane sa iné delegácie zaujímali o možnosť stanoviť obmedzenejší rozsah pôsobnosti pokiaľ ide o odvetvia, napr. s vylúčením odvetvia rezidenčných budov.

Vzhľadom na novosť navrhovaného obchodovania s emisiami pre budovy a cestnú dopravu sa úvodné diskusie vo veľkej miere zamerali na získanie podrobného objasnenia vplyvu návrhu podľa odvetví a jednotlivých členských štátov vrátane aukčných podielov a príjmov z aukcií podľa jednotlivých členských štátov, ako aj na rôzne konštrukčné prvky. Pokiaľ ide o ustanovenia samostatného ETS zamerané na zabezpečenie hladkého spustenia systému, delegácie uvítali ich cieľ, pričom niektoré požiadali o objasnenie, najmä pokiaľ ide o výpočet a rozčlenenie údajov v súvislosti s navrhovaným stropom, vrátane podielu emisií na členský štát a odvetvie a navrhované 30 % predsunutie kvót na obchodovanie formou aukcie v roku 2026. Niektoré delegácie ešte počas štúdia návrhov vyjadrili domnienku, že by bol vhodnejší ešte plynulejší štart, a zamýšľali sa nad tým, či by predsunutie kvót mohlo viesť k problémom v neskoršej fáze.

Pokiaľ ide o samostatnú trhovú stabilizačnú rezervu (MSR), delegácie požiadali o rôzne objasnenia dôvodov navrhovaných parametrov a fungovania, okrem iného v súvislosti s počiatočnou veľkosťou a prahovými hodnotami pre umiestňovanie kvót do rezervy alebo ich uvoľňovanie z rezervy. Pokiaľ ide o navrhovaný mechanizmus založený na zvýšení cien s cieľom čeliť riziku nadmerného kolísania cien, niektoré delegácie vyjadrili obavy týkajúce sa jeho účinnosti, pričom niektoré delegácie požiadali o objasnenie akéhokoľvek možného vplyvu ceny uhlíka v rámci existujúceho ETS na cenu uhlíka v rámci navrhovaného obchodovania s emisiami pre budovy a cestnú dopravu.

Posilnenie existujúceho ETS a jeho ambície

Delegácie považujú návrhy na zmenu stropu a zvýšenie lineárneho redukčného koeficientu za kľúčové prvky pri posilnení ambícií ETS. Viaceré delegácie ich uvítali, pričom niektoré delegácie sa vyslovili za to, aby sa preskúmali možnosti ďalšieho zvýšenia ambícií. Pokiaľ ide o zmenu stropu, padli viaceré otázky týkajúce sa jeho výpočtu, predpokladanej hodnoty v číslach a jeho vplyvu, pričom niektoré delegácie sa obávali, že to môže viesť k prudkému zvýšeniu cien uhlíka v roku, v ktorom sa zavedie (možno to pozorovať aj v súvislosti s návrhmi o trhovej stabilizačnej rezerve). Počiatočné pripomienky týkajúce sa pridania 79 miliónov kvót pre námorné odvetvie do stropu sa zameriavali najmä na objasnenie výpočtu a metodiky. V súvislosti s vplyvom zvýšeného lineárneho redukčného koeficientu sa položilo niekoľko otázok.

Pokiaľ ide o ustanovenia o úniku uhlíka/bezodplatnom prideľovaní, delegácie sa zamerali na získanie veľmi podrobného pochopenia dôsledkov navrhovaných zmien. Delegácie uvítali cieľ vyhnúť sa aktivácii medziodvetvového korekčného koeficientu a v tejto súvislosti niekoľko delegácií výslovne podporilo prístup cielenejšieho bezodplatného prideľovania. V súvislosti s navrhovanými zmenami však boli vznesené niektoré otázky a vyjadrené určité obavy. Najmä návrh, aby bolo plné bezodplatné prideľovanie zariadeniam podmienené vykonávaním odporúčaní v rámci energetického auditu stanoveného v smernici o energetickej efektívnosti (EED) bol pre viaceré delegácie problematický, pričom niektoré delegácie voči tomu vyjadrili silné výhrady. Niektoré delegácie tvrdili, že by to viedlo k odlišnému a nespravodlivému zaobchádzaniu so zariadeniami v rámci systému, pričom okrem iného uviedli, že účelom bezodplatného prideľovania nie je vykonávať odporúčania uvedené v energetickom audite podľa smernice o energetickej efektívnosti. Niektoré delegácie uznali cieľ návrhu, ale nastolili otázky týkajúce sa možného administratívneho zaťaženia týkajúceho sa jeho vykonávania. Niektoré delegácie spochybnili zvýšenie referenčnej maximálnej miery aktualizácie bezodplatného prideľovania, pričom vyjadrili obavy v súvislosti s vplyvom na ich priemysel. Okrem toho sa nastolili otázky týkajúce sa napríklad rozsahu pôsobnosti bezodplatného prideľovania v súvislosti so zachovaním určitých zariadení v rámci ETS počas piatich rokov, ktoré by inak po zavedení opatrení na zníženie ich spotreby energie a emisií už nepatrili do rozsahu pôsobnosti.

Osobitná pozornosť sa venovala navrhovanému postupnému ukončeniu bezodplatného prideľovania v rámci ETS pre odvetvia, na ktoré sa vzťahuje mechanizmus kompenzácie uhlíka na hraniciach (CBAM), s cieľom zabezpečiť zlučiteľnosť opatrení EÚ proti úniku uhlíka s pravidlami WTO. Počiatočné pripomienky siahali od návrhov na preskúmanie rýchlejšieho postupného ukončenia (umožňujúceho rýchlejšie zavedenie mechanizmu CBAM) až po žiadosť o opatrný prístup, pričom niektoré delegácie uviedli, že rozhodnutie o postupnom ukončení by sa malo prijať len v rámci preskúmania po pilotnej fáze mechanizmu CBAM. Delegácie okrem iného požiadali o objasnenie otázok týkajúcich sa rovnocennosti zaobchádzania s výrobkami vyrobenými zariadeniami v rámci ETS a dovážanými výrobkami, pričom zdôraznili potrebu zabezpečiť, aby mechanizmus CBAM poskytoval rovnakú ochranu pred únikom uhlíka ako bezodplatné prideľovanie. Položilo sa mnoho otázok týkajúcich sa vplyvu postupného ukončenia na konkurencieschopnosť výrobcov z EÚ na exportných trhoch.

Pokiaľ ide o odvetvia námornej a leteckej dopravy, dôraz sa kládol na úplné posúdenie návrhov, najmä pokiaľ ide o ich prínos k znižovaniu emisií, ich vplyv na odvetvia a konkurencieschopnosť, pričom pohľad sa zamerail na medzinárodný kontext a vnútroštátne okolnosti (napr. otázky prepojenosti). Pokiaľ ide o prepojenie s inými spismi, niektoré delegácie vyzvali na posúdenie kumulatívneho vplyvu návrhov týkajúcich sa ETS, iniciatívy ReFuelEU Aviation, iniciatívy FuelEU Maritime a zdaňovania energie.

Delegácie vo všeobecnosti uznávajú, že je potrebné, aby námorná doprava prispievala k znižovaniu emisií skleníkových plynov. Vo všeobecnosti sa podporilo začlenenie námornej dopravy do ETS a zároveň sa zdôraznil význam zachovania konkurencieschopnosti odvetvia lodnej dopravy EÚ a zohľadnenia osobitných vnútroštátnych a geografických okolností. Pre niektoré delegácie však začlenenie a dekarbonizácia námorného odvetvia predstavujú osobitné výzvy a riziká. Niekoľko delegácií požiadalo, aby sa podrobne preskúmali spôsoby začlenenia (napr. postupné zavádzanie systému, rozdeľovanie aukčných práv a subjekt zodpovedný za odovzdávanie kvót) a aby sa zároveň zabezpečila primeraná podpora výskumu a inovácií a vyčlenenie príjmov z aukcií na ekologizáciu odvetvia.

Pokiaľ ide o navrhovaný rozsah pôsobnosti a úroveň ambícií rozšírenia ETS na námornú dopravu, delegácie požiadali o objasnenie navrhovaného 50 % pokrytia plavieb mimo EÚ a niektoré chceli preskúmať možnosť zvýšenia ambícií (napr. emisie iné ako CO₂ a zahrnutie lodí do 5000 ton).

Niekoľko delegácií tiež vyjadrilo pochybnosti o tom, či sú navrhované opatrenia na boj proti pokusom účastníkov trhu o zníženie ich expozície voči stanovovaniu cien uhlíka, najmä uprednostňovaním prístavov mimo EÚ v blízkosti členských štátov alebo prechodom na iné druhy dopravy („únik uhlíka“), dostatočné, a vyzvalo na prijatie ďalších opatrení. V tejto súvislosti mnohé delegácie zdôraznili potrebu zabezpečiť rovnaké podmienky pre odvetvie lodnej dopravy EÚ.

Niektoré delegácie sa pýtali, či doložka o preskúmaní umožňuje úplné zosúladenie s budúcim trhovým opatrením dohodnutým v rámci Medzinárodnej námornej organizácie, pričom trvali na tom, že je potrebné reagovať na akýkoľvek relevantný vývoj v tejto súvislosti.

Niektoré delegácie požiadali o ďalšie informácie o navrhovaných ustanoveniach týkajúcich sa regulovaného subjektu, správneho orgánu, ako aj presadzovania a sankcií, a najmä o tom, či sú sankcie primerané a zosúladené s medzinárodnými postupmi. Okrem toho sa nastolili otázky týkajúce sa vplyvu na ceny námornej dopravy a potenciálneho zvýšenia administratívneho zaťaženia pre spoločnosti a orgány.

Pokiaľ ide o návrh ETS pre leteckú dopravu, počiatočné preskúmanie sa zameralo na pomerne podrobné a technické otázky s cieľom objasniť rôzne ustanovenia návrhu a jeho vplyv, a to aj na konkurencieschopnosť a spotrebiteľov. Vo všeobecnosti sa podporuje cieľ ďalšej dekarbonizácie odvetvia pri súčasnom zabezpečení rovnakých podmienok pre európske letecké spoločnosti na globálnom trhu. Konkrétne, pokiaľ ide o dva hlavné prvky návrhu, a to postupné ukončenie bezodplatného pridelovania pre leteckú dopravu a vykonávanie systému CORSIA:

- všeobecne sa uznáva, že bezodplatné pridelovanie by sa malo postupne ukončiť, pričom niektoré delegácie však uprednostňujú pomalšie postupné ukončenie, a to aj v súvislosti s pandemiou COVID-19, a vyzývajú na primeranú podporu pre toto odvetvie. Niekoľko ďalších delegácií podporilo návrh na prechod na úplné obchodovanie s kvótami formou aukcie alebo uprednostnilo rýchlejšie, či dokonca okamžité ukončenie.
- Pokiaľ ide o návrh uplatňovať podľa potreby systém CORSIA prostredníctvom smernice o ETS, bolo vznesených niekoľko otázok týkajúcich sa zvolenej možnosti, pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti (t. j. uplatňovanie systému CORSIA na lety mimo EHP a pokračujúce uplatňovanie ETS na lety v rámci EHP a odlety do Spojeného kráľovstva a Švajčiarska). Pripomienky sa zamerali na hľadanie upresnení spôsobov vykonávania, najmä pokiaľ ide o koherentnosť s ambíciami Parížskej dohody a zosúladenie so systémom CORSIA. Otázky sa okrem iného zamerali na kvalitu kreditov a terminológiu súvisiacu s kreditmi, zahrnutými krajinami a východiskovými hodnotami.

Úvodné pripomienky k návrhom o trhovej stabilizačnej rezerve sa okrem iného sústredili na vplyv týchto návrhov na stanovovanie cien uhlíka. Pripomienky sa na jednej strane zameriavali na zabezpečenie silného cenového signálu na podporu ambiciózneho ETS a na druhej strane na zmiernenie cenových šokov, najmä prudkých zvýšení cien, pričom niektoré delegácie sa pýtali aj na kumulatívne vplyvy zmeny stropu a zmeny trhovej stabilizačnej rezervy v roku, keď dôjde k zmene stropu. Na tento účel sa položili aj niektoré otázky týkajúce sa navrhovaných zmien koncepčných parametrov vrátane prahovej úrovne na aktiváciu intervencie trhovej stabilizačnej rezervy a dôvodov, prečo sa v tejto súvislosti prahové hodnoty neznižujú. Iné delegácie sa pýtali, či by na aktiváciu intervencie boli vhodnejšie iné kritériá, najmä úrovne cien uhlíka. Jedna delegácia navrhla, aby sa trhovú stabilizačná rezerva považovala za nástroj na riešenie nerovnováh medzi príjmami a nákladmi, ktoré platia zariadenia ETS v členských štátoch, ktoré sú príjemcami modernizačného fondu.

Pokiaľ ide o samostatný návrh rozhodnutia o trhovej stabilizačnej rezerve, ktorým sa zachováva dvojité miera prijatia vo výške 24 % do roku 2030, niekoľko delegácií výslovne vyjadrilo podporu návrhu, pričom pripomenulo, že je potrebné pokračovať v odstraňovaní historického prebytku, zatiaľ čo niektoré delegácie uviedli, že majú vážne obavy, pokiaľ ide o jeho vplyv.

V súvislosti s nedávnym prudkým nárastom cien energie viaceré delegácie zdôraznili potrebu prioritne posilniť článok 29a „Opatrenia v prípade nadmerného kolísania cien“ (nie je súčasťou návrhu Komisie), aby bol pružnejší. Niektoré delegácie vyzvali aj na riešenie možných špekulácií na trhu ETS. Iné delegácie varovali pred opatreniami, ktoré by mohli oslabiť alebo dokonca narušiť fungovanie ETS. Niekoľko delegácií sa domnieva, že diskusia o zvýšení cien energie by sa nemala uskutočniť v rámci balíka „Fit for 55“.

Pokiaľ ide o finančné ustanovenia ETS, rokovania sa sústredili na veľkosť, zdroje, rozsah pôsobnosti a distribúciu modernizačného fondu a inovačného fondu, ako aj na ustanovenia o účelovom viazaní.

Viaceré delegácie uvítali navrhované zvýšenie prostriedkov v modernizačnom fonde, pričom niektoré delegácie navrhli ďalšie zvýšenie, zatiaľ čo iné vyzvali na posúdenie využívania finančných prostriedkov vrátane očakávaných účinkov takéhoto zvýšenia na zmierňovanie zmeny klímy. Niekoľko delegácií výslovne podporilo navrhované vylúčenie podpory investícií súvisiacich s akýmkoľvek fosílnymi palivami (nielen pevnými fosílnymi palivami) z financovania v rámci modernizačného fondu, zatiaľ čo viacero delegácií vyjadrilo výrazné výhrady, pričom niektoré delegácie pripomenuli odkaz v záveroch Európskej rady z decembra 2020 o úlohe prechodných technológií, ako je plyn.

Zvýšenie prostriedkov v inovačnom fonde viaceré delegácie privítali, zatiaľ čo iné delegácie ho spochybnil. Niektoré delegácie vyjadrili obavy v súvislosti so zdrojmi inovačného fondu, najmä z kvót zo samostatného ETS na budovy a cestnú dopravu, a kvót vyplývajúcich zo zníženia bezodplatného pridelovania odvetviám zahrnutým do mechanizmu CBAM.

Delegácie vo všeobecnosti vítajú objasnenie, že všetky odvetvia v rámci ETS môžu využívať inovačný fond, ako aj rozšírenie rozsahu pôsobnosti s cieľom umožniť mu poskytovať podporu projektom prostredníctvom súťažných ponukových mechanizmov, ako sú rozdielové zmluvy o uhlíku. Niektoré delegácie sa domnievali, že najmä odvetvie námornej dopravy ako nové odvetvie v rámci ETS by malo mať možnosť využívať primerané financovanie, napríklad prostredníctvom účelového viazania. Navrhlo sa, aby sa na podporu zelenej transformácie námorného odvetvia zriadil osobitný fond. Niektoré delegácie požadovali väčšiu geografickú rovnováhu pri rozdeľovaní projektov v rámci inovačného fondu.

Viaceré delegácie požiadali o objasnenie povinného účelového viazania všetkých príjmov z aukcií na účely súvisiace s klímou a energetikou, pričom zdôraznili otázky zlučiteľnosti s vnútroštátnymi rozpočtovými zásadami. Mnohé delegácie zdôraznili, že finančné ustanovenia sa musia posúdiť vzhľadom na pripravovaný návrh Komisie týkajúci sa rozhodnutia o vlastných zdrojoch a jeho vplyv na podiel členských štátov na príjmoch z aukcií. Podobné pripomienky sa uviedli aj v súvislosti s očakávanými príjmami z navrhovaného samostatného ETS pre budovy a cestnú dopravu vrátane ich účelového viazania.

Pokiaľ ide o iné otázky, je potrebné poznamenať, že pre niektoré delegácie sú osobitnou prioritou zariadenia využívajúce biomasu V tejto súvislosti niekoľko delegácií vyjadrilo obavy, že navrhovaná nižšia prahová hodnota 95 % pre spaľovanie biomasy vyznačujúcej sa nulovými emisiami vytvorí stimuly pre tieto zariadenia, aby využívali fosílné palivá.

ii) Nariadenie o spoločnom úsilí (ESR)³

8. Hlavným cieľom návrhu Komisie je zvýšiť príspevok nariadenia ESR k celkovej ambícii EÚ v oblasti klímy do roku 2030 stanovením nového cieľa na úrovni EÚ, ktorým je znížiť emisie skleníkových plynov v odvetviach, na ktoré sa vzťahuje nariadenie ESR, o 40 % v porovnaní s rokom 2005 (namiesto súčasných 29 %), a zodpovedajúcim spôsobom aktualizovať vnútroštátne ciele členských štátov.

Európsky parlament vymenoval za spravodajkyňu Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín (ENVI) Jessicu Polfjardovú (PPE, SE). Práce na spise sa len začali a podľa dostupných informácií zatiaľ nebol oznámený žiadny konečný harmonogram.

O návrhoch sa konzultovalo s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom a s Výborom regiónov, ktoré však ešte nezaujali stanoviská.

Počas slovinského predsedníctva návrh a posúdenie jeho vplyvu skúmala pracovná skupina pre životné prostredie na troch zasadnutiach, čo umožnilo predbežné ukončenie prvého čítania návrhu. Zatiaľ čo zvýšená celková ambícia návrhu si získala všeobecnú podporu, väčšina delegácií návrh stále podrobne študuje, takže ich názory či pozície sú v tomto štádiu len predbežné. Rokovania sa preto zamerali na objasnenie nových prvkov návrhu v porovnaní s existujúcim nariadením ESR. Komisia sa na doterajších zasadnutiach snažila dať objasnenia a odpovede na otázky delegácií týkajúce sa najmä navrhovaných cieľov, nástrojov flexibility a dodatočnej rezervy, a to aj v súvislosti s inými návrhmi balíka „Fit for 55“.

³ Návrh nariadenia, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2018/842 o záväznom ročnom znižovaní emisií skleníkových plynov členskými štátmi v rokoch 2021 až 2030, ktorým sa prispieva k opatreniam v oblasti klímy zameraným na splnenie záväzkov podľa Parížskej dohody (10867/21 + ADD 1 – 4).

V návrhu sa zachováva súčasný rozsah pôsobnosti nariadenia ESR, ktorý zahŕňa cestnú dopravu a budovy. Delegácie v zásade vítajú skutočnosť, že rozsah pôsobnosti sa nezmenil, žiadajú však doplňujúce informácie o interakcii medzi ESR a navrhovaným novým obchodovaním s emisiami pre budovy a cestnú dopravu. Komisia sa vyjadrila, že súbežné rozšírenie obchodovania s emisiami na tieto dve odvetvia v rámci navrhovanej revízie smernice o ETS pomôže členským štátom pri plnení ich cieľov z nariadenia ESR, a nemá ich nahradiť.

Prístup použitý na aktualizáciu navrhovaných vnútroštátnych cieľov členských štátov je stále založený na HDP na obyvateľa s obmedzenými úpravami na zohľadnenie obáv týkajúcich sa nákladovej efektívnosti. Zatiaľ čo niektoré delegácie vítajú, že HDP na obyvateľa zostáva základom pre výpočet, iné sa obávajú, že použitá metodika nezohľadňuje dostatočne kritérium nákladovej efektívnosti alebo že neprispieva ku konvergencii v priebehu času, najmä vzhľadom na to, že cieľový rozsah 40 percentuálnych bodov sa v porovnaní s existujúcim nariadením ESR nezmenil. Niektoré delegácie uviedli, že pokladajú svoje nové ciele za veľmi náročné. Na žiadosť delegácií Komisia poskytla určité doplňujúce informácie a zdroje pre údaje k výpočtu vnútroštátnych cieľov.

Okrem toho niektoré delegácie vyjadrili znepokojenie, že navrhované preskúmanie údajov o emisiách z národných inventúr, ktoré sa má uskutočniť v roku 2025, a následné úpravy ročne pridelených emisných kvót členských štátov na roky 2026 – 2030 môžu viesť k neistote pre členské štáty. Úprava ako súčasť technickej aktualizácie rámca na stanovenie ročne pridelených emisných kvót členských štátov sa navrhuje z toho dôvodu, že ešte nie je známy dosah pandémie COVID-19 na hospodárstvo EÚ, ani výsledky jeho obnovy a úroveň emisií a zatiaľ nie je možné ich v plnej miere kvantifikovať. Podľa Komisie je cieľom úpravy zabezpečiť to, aby množstvo ročne pridelených emisných kvót stále umožňovalo prevody medzi členskými štátmi a zohľadňovalo možné oživenie a zároveň aby sa zabránilo hromadeniu nadmerných prebytkov.

Pokiaľ ide o nástroje flexibility stanovené v nariadení ESR, delegácie sa vo všeobecnosti zhodujú na tom, že tieto nástroje budú zohrávať dôležitú úlohu, pokiaľ ide o pomoc členským štátom pri dosahovaní ich vnútroštátnych cieľov nákladovo efektívnym spôsobom pri súčasnom rešpektovaní environmentálnej integrity. V návrhu Komisie sa zachovávajú všeobecné nástroje flexibility (prenos a požičanie, obchodovanie s ročne pridelenými emisnými kvótami medzi členskými štátmi) a navrhujú sa určité zmeny vo flexibilitate ETS (zvýšený prístup pre Maltu) a vo flexibilitate LULUCF, čo členským štátom umožňuje využívať obmedzené množstvo čistého odstraňovania zo sektora LULUCF na dosiahnutie svojho cieľa podľa nariadenia ESR. Pokiaľ ide o druhú otázku, viaceré delegácie požiadali o ďalšie objasnenie navrhovaných zmien flexibility LULUCF a o odôvodnenie rozdelenia využívania celkového maximálneho množstva flexibility na dve päťročné obdobia zabezpečenia súladu bez toho, aby sa poskytla akákoľvek možnosť prenosu z prvého (2021 – 2025) do druhého obdobia (2026 – 2030). Podľa Komisie to súvisí so zmenou metodiky započítavania navrhnutou v nariadení o LULUCF na obdobie rokov 2026 – 2030, ako aj s európskym právnym predpisom v oblasti klímy.

Návrh obsahuje aj novú dobrovoľnú rezervu, ktorá by sa skladala zo všetkých kreditov z LULUCF, ktoré zostanú nevyužité na konci druhého obdobia zabezpečenia súladu. Členské štáty by mohli mať prístup k tejto rezerve, aby splnili svoj cieľ do roku 2030 podľa nariadenia ESR za podmienky, že EÚ dosiahla svoj celkový cieľ do roku 2030, zohľadňujúc maximálny limit príspevku čistého odstraňovania podľa európskeho právneho predpisu v oblasti klímy. Viaceré delegácie tiež žiadali viac informácií o cielei novej dodatočnej rezervy, jej očakávanom fungovaní a potenciáli pomôcť členským štátom splniť ich ciele podľa nariadenia ESR, pričom niektoré delegácie vyjadrili poľutovanie nad nedostatočnou predvídateľnosťou pre členské štáty, keďže sa dozvedia o jej dostupnosti až na konci procesu zabezpečovania súladu.

Okrem otázok týkajúcich sa súbežného fungovania nástrojov flexibility stanovených v návrhu nariadenia ESR a návrhu nariadenia o LULUCF sa niekoľko delegácií pýtalo, či by nebolo možné zvýšiť využívanie jednorazovej flexibility medzi ETS a ESR alebo prístup k nej s cieľom zvýšiť nákladovú efektívnosť znižovania emisií.

iii) Nariadenie o využívaní pôdy, zmenách vo využívaní pôdy a lesnom hospodárstve (LULUCF)⁴

9. Hlavným cieľom návrhu Komisie je posilniť príspevok sektora LULUCF k zvýšenej celkovej ambícii EÚ v oblasti klímy do roku 2030 stanovením cieľa na úrovni EÚ, ktorým je množstvo čistých odstránených emisií skleníkových plynov v sektore LULUCF do roku 2030 vo výške 310 miliónov ton ekvivalentu CO₂.

V Európskom parlamente je výborom zodpovedným za príslušnú oblasť Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín (ENVI) a za spravodajcu bol vymenovaný Ville Niinistö (Verts/ALE, FI). Za spravodajcu Výboru pre poľnohospodárstvo a rozvoj vidieka (AGRI), ktorý je pridruženým výborom so spoločnou právomocou v oblasti osobitných ustanovení (článok 2 ods. 3 a článok 4 ods. 4), bol vymenovaný Norbert Lins (PPE, DE). Práce na spise sa len začali a podľa dostupných informácií zatiaľ nebol oznámený žiadny konečný harmonogram.

O návrhoch sa konzultovalo s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom a s Výborom regiónov, ktoré však ešte nezaujali stanoviská.

⁴ Návrh nariadenia, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2018/841, pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti, zjednodušenie pravidiel týkajúcich sa dodržiavania záväzkov, stanovenie cieľov členských štátov na rok 2030 a záväzkov spoločne dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2035 v sektore využívania pôdy, lesného hospodárstva a poľnohospodárstva, a nariadenie (EÚ) 2018/1999, pokiaľ ide o zlepšenie monitorovania, podávania správ, sledovania pokroku a preskúmania (10857/21 + ADD 1 – 4).

Počas slovinského predsedníctva návrh a posúdenie jeho vplyvu skúmala pracovná skupina pre životné prostredie na štyroch zasadnutiach, čo umožnilo predbežné ukončenie prvého čítania návrhu. V tomto štádiu sú názory vyjadrené delegáciami zatiaľ len predbežné a doterajšie rokovania k návrhu Komisie na technickej úrovni sa sústredili najmä na objasnenie navrhovaných zmien existujúceho nariadenia, najmä v súvislosti s významnými zmenami v celkovom režime od roku 2026. Väčšina doposiaľ položených otázok a vyjadrených obáv sa týka národných cieľov na rok 2030, plánovaného rámca na obdobie po roku 2030, flexibility určenej na pomoc členským štátom pri plnení ich cieľov (vrátane interakcie s nástrojmi flexibility a dodatočnou rezervou navrhnutou v nariadení ESR), mechanizmu dodržiavania záväzkov a sankcií, ako aj požiadaviek na monitorovanie a podávanie správ.

Na obdobie od roku 2021 do roku 2025 sa v návrhu zachováva súčasné pravidlo nulového dlhu, čo znamená, že členské štáty musia zabezpečiť, aby suma celkových emisií nepresiahla sumu celkového odstraňovania v rámci odvetvia po uplatnení príslušných pravidiel započítavania a flexibility v rámci sektora ESR. Na obdobie rokov 2026 – 2030 sa v návrhu stanovuje cieľ na úrovni EÚ, ktorým je množstvo čistých odstránených emisií v sektore LULUCF do roku 2030 rovné 310 miliónov ton ekvivalentu CO₂. Tento cieľ je rozdelený medzi členské štáty ako záväzné národné ciele na základe súčasnej výkonnosti ich sektora LULUCF v zmierňovaní zmeny klímy a na základe ich podielu na obhospodarovanej pôde v EÚ. V roku 2025 Komisia navrhuje prijať vykonávací akt, ktorým sa určia ročné ciele pre každý členský štát na základe lineárnej trajektórie. Od roku 2031 Komisia navrhuje zlúčiť emisie z poľnohospodárstva, ktoré nie sú emisiami CO₂, s odstraňovaniami a emisiami v rozsahu pôsobnosti nariadenia o LULUCF s cieľom vytvoriť nový jednotný pilier zahŕňajúci využívanie pôdy, lesné hospodárstvo a poľnohospodárstvo. Okrem toho sa v návrhu stanovuje cieľ klimatickej neutrality do roku 2035 na úrovni EÚ v tomto kombinovanom sektore. Ďalej sa v návrhu vymedzuje postup, ako Komisia do konca roka 2025 predloží legislatívny návrh, v ktorom sa stanovia príspevky členských štátov k cieľu klimatickej neutrality v kombinovanom sektore pôdy.

Delegácie vo všeobecnosti uznávajú dôležitú úlohu sektora LULUCF v politike EÚ v oblasti klímy a jeho zvýšenú celkovú ambíciu. Viaceré delegácie však vo svojich počiatočných názoroch vyjadrili znepokojenie v súvislosti s národnými cieľmi navrhnutými na rok 2030 vrátane ich úrovne ambícií, ako aj s kritériami použitými pri ich výpočte a s navrhovaným novým mechanizmom dodržiavania záväzkov. Mnohé vyjadrili pochybnosti o tom, ako sa v rozdelení cieľov zohľadnili vnútroštátne charakteristiky, napr. prírodné zemepisné podmienky a veková štruktúra lesov, ako aj potreba zabezpečiť dlhodobé zlepšenie záchytov. Väčšina delegácií sa obáva, že navrhovaný postup následného stanovenia ročných cieľov na roky 2026 – 2029 na základe lineárnej trajektórie nie je vhodný pre sektor, ktorý sa vyznačuje veľkými medziročnými výkyvmi, a domnievajú sa, že z toho istého dôvodu nebude vhodné založiť kontrolu dodržiavania záväzkov na ročnej perióde. Viaceré delegácie vyjadrili obavy aj v súvislosti s uplatňovaním navrhovaného mechanizmu technických opráv a žiadali viac informácií o plánovanom procese a výsledkoch. V tomto štádiu rokovaní stále vyvstáva množstvo otázok týkajúcich sa plánovaného rámca na obdobie po roku 2030 a niektoré delegácie považujú jeho zahrnutie do tohto návrhu za predčasné.

Rokovania o nástrojoch flexibility sa zamerali na objasnenie ich technických aspektov a zmien v existujúcich nástrojoch po roku 2025, ako aj na lepšie pochopenie vzájomného prepojenia medzi nástrojmi flexibility v návrhu nariadenia ESR a návrhu nariadenia o LULUCF, a to aj v kontexte európskeho právneho predpisu v oblasti klímy. Od roku 2026 už nebude možné odložiť prebytky z odstraňovania z obdobia 2021 – 2025 do obdobia 2026 – 2030. Členské štáty však môžu naďalej obchodovať so svojimi prebytkami. Existujúca flexibilita vo využívaní pôdy sa stane v druhom období komplexnejšou vďaka tomu, že sa rozsah pôsobnosti rozšíri z obhospodarovanej lesnej pôdy na všetky kategórie pôdy, ktoré sa nahlásujú. Celkové možné množstvo flexibility sa rozdelí na dve časti a jej využitie bude podmienené dodržaním cieľov na úrovni EÚ v oboch obdobiach. V druhom období má flexibilita vo využívaní pôdy fungovať ako jediný nástroj flexibility a môže sa použiť na vyrovnanie výkyvov medzi rokmi. Okrem toho sa za určitých podmienok bude môcť použiť dodatočný mechanizmus, ktorý má pomôcť členským štátom vystaveným prírodným škodlivým činiteľom.

Delegácie vo všeobecnosti uznávajú, že nástroje flexibility, najmä v prípade prírodných škodlivých činiteľov, budú veľmi dôležité na to, aby sa členským štátom uľahčilo dodržiavanie zvýšených ambícií po roku 2025. Vyjadrili však obavy, či navrhované nástroje flexibility budú v tejto súvislosti primerané, najmä ak je dostupnosť flexibility podmienená dosiahnutím celkového cieľa EÚ. Zazneli otázky týkajúce sa toho, že členské štáty si už nebudú môcť odkladať prebytky z odstraňovania zo sektora LULUCF z obdobia 2021 – 2025 (obdobie pravidla nulového dlhu), aby ich použili v období 2026 – 2030, ako aj toho, že sa v návrhu neumožňuje odkladanie prebytkov z odstraňovania v rámci druhého obdobia plnenia záväzkov v kontexte ročných cieľov.

Návrh zahŕňa zmeny nariadenia (EÚ) 2018/1999⁵ o riadení energetickej únie, ktoré obsahuje pravidlá monitorovania a nahlasovania emisií a odstraňovania skleníkových plynov a sledovania pokroku členských štátov pri dosahovaní ich cieľov podľa nariadenia o LULUCF. Tieto zmeny zahŕňajú opatrenia na zvýšenie presnosti monitorovania a nahlasovania a požiadavky na monitorovanie a nahlasovanie emisií a odstraňovania pomocou pokročilých technológií dostupných v rámci programov Únie, napr. programu Copernicus, ako aj použitím digitálnych údajov zozbieraných v rámci spoločnej poľnohospodárskej politiky. S pomocou nových údajov sprístupnených po uplatnení nových požiadaviek na inventarizačné systémy sa od členských štátov bude takisto vyžadovať, aby vo svojich správach o dodržiavaní záväzkov za tieto dve obdobia, čiže v rokoch 2027 a 2032, poskytli dodatočné informácie vrátane posúdenia synergií a kompromisov medzi vnútroštátnymi politikami a opatreniami s cieľom posunúť sa na opatrenia viac orientované na politiku namiesto jednoduchého zabezpečovania súladu pri započítavaní.

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 z 11. decembra 2018 o riadení energetickej únie a opatrení v oblasti klímy, ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EÚ, 2012/27/EÚ a 2013/30/EÚ, smernice Rady 2009/119/ES a (EÚ) 2015/652 a ktorým sa zrušuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 1).

Delegácie vyjadrili obavy, že nové požiadavky na monitorovanie a nahlasovanie by mohli značne skomplikovať zložitosť inventúry skleníkových plynov, pričom niektoré delegácie uviedli, že požadované informácie by sa mali obmedziť len na informácie úplne nevyhnutné na zabezpečenie monitorovania pokroku a preskúmania emisií a odstraňovania v tomto sektore. Viaceré delegácie vyjadrili znepokojenie, že nové požiadavky budú znamenať ďalšie náklady, administratívne zaťaženie či zdvojenie úsilia. Delegácie sa vo všeobecnosti domnievajú, že na lepšie pochopenie požiadaviek a ich dôsledkov sú potrebné ďalšie rokovania na technickej úrovni.

iv) Nariadenie o emisných normách CO₂ pre osobné automobily a dodávky⁶

10. Cieľom návrhu je prispieť k zvýšeným celkovým ambíciám EÚ prostredníctvom zvýšenia cieľov v oblasti zníženia emisií CO₂ do roku 2030 pre nové osobné automobily a dodávky a zavedením cieľa 100 % do roku 2035, čím sa podniknutia inovácie a zabezpečí sa, aby si európsky automobilový priemysel zachoval a posilnil svoju svetovú konkurencieschopnosť. Týmto zvýšenými ambíciami sa okrem iného podporia členské štáty pri plnení ich záväzných vnútroštátnych cieľov podľa nariadenia o spoločnom úsilí.

V Európskom parlamente je hlavným výborom v súvislosti s týmto návrhom Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín. Za spravodajcu bol vymenovaný Jan Huitema (Renew, NL). Práce na spise sa len začali a podľa dostupných informácií zatiaľ nebol oznámený žiadny konečný harmonogram.

O návrhu sa konzultovalo s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom a s Výborom regiónov, ktoré však ešte nezaujali stanoviská

⁶ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznejšími klimatickými cieľmi Únie (10906/21 + ADD 1 – 5).

Počas slovinského predsedníctva sa uskutočnili tri zasadnutia pracovnej skupiny pre životné prostredie s cieľom preskúmať návrh a posúdenie jeho vplyvu vrátane skúmania po jednotlivých článkoch. Hoci sa na počiatočných rokovaníach objasnilo viacero otázok, väčšina delegácií návrhy stále študuje, takže ich názory alebo pozície sú viacmenej predbežné. Napriek tomu počiatočné rokovania odhalili preferencie, pokiaľ ide o ambície cieľových úrovní. Treba však uviesť, že niektoré delegácie neposkytli ani len predbežné informácie o navrhovaných cieľových úrovniach alebo ich poskytli len čiastočne.

Panuje všeobecná zhoda, že automobilový priemysel musí prispieť k zvýšeným celkovým ambíciám EÚ v oblasti klímy v období 2030 až 2050. Pre viaceré delegácie je návrh kľúčový na dosiahnutie celkových ambícií a na splnenie ich zvýšených vnútroštátnych cieľov podľa nariadenia o spoločnom úsilí. Niekoľko delegácií zdôraznilo, že ambície by sa mali posudzovať v súlade s ostatnými návrhmi v balíku „Fit for 55“, a najmä s návrhom nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá (AFIR).

Rokovania sa sústredili na zvýšené ciele, najmä na cieľ 100 % do roku 2035, ktorý si vyžaduje, aby všetky nové osobné automobily a dodávky boli do uvedeného dátumu vozidlami s nulovými emisiami, čo vlastne znamená postupné vyradenie spaľovacieho motora.

Viaceré delegácie vyzvali na vyššiu úroveň ambícií alebo by ju dokázali podporiť, a argumentovali pritom tým, že urýchlené zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami je možné aj potrebné vzhľadom na celkovú ambíciu. V tejto súvislosti sa poukazuje najmä na to, že vozidlá s nulovými emisiami sú už široko dostupné a očakáva sa, že ich uplatnenie na trhu sa výrazne zvýši. Zvýšené ambície by pomohli urýchliť zavádzanie a cenovú dostupnosť týchto vozidiel, a to aj na trhu s ojazdenými vozidlami. Uvedené delegácie si konkrétne želajú predsunúť cieľ 100 % do roku 2030. Niektoré delegácie sa pýtali na možnosti členských štátov prijať dodatočné opatrenia na vnútroštátnej úrovni (niektoré členské štáty majú politiky/plány na postupné vyradenie skôr, ako navrhuje Komisia). Niektoré delegácie navrhli zvýšiť ciele na rok 2025 a stanoviť predbežný cieľ na obdobie 2025 až 2030 a kládli otázky aj v súvislosti s diferencovanými cieľmi pre osobné automobily a dodávky do roku 2030.

Iné delegácie naopak podporili zachovanie súčasných cieľov na rok 2025 a diferencovaných cieľov pre osobné automobily a dodávky, ako to navrhuje Komisia.

Určité delegácie vyjadrili aspoň predbežnú podporu navrhovanej úrovni ambícií, avšak s náležitými výhradami či úpravami v prípade niektorých z nich. Bol predložený návrh, aby cieľ 100 % na rok 2035 zahŕňal nejaký typ výnimky pre vozidlá s nízkymi emisiami s najlepšimi výsledkami, ktorá by platila do roku 2039.

Pre mnohé delegácie je navrhovaná úroveň ambícií zdrojom obáv, najmä pokiaľ ide o cieľ vo výške 100 % na rok 2035, ktorý niektoré delegácie pokladajú za výslovne neprijateľný. Pokiaľ ide o ciele do roku 2030, niektoré delegácie zatiaľ uviedli, že nesúhlasia s návrhom Komisie. V obavách zaznelo najmä to, či nie je postupné vyradenie spaľovacieho motora predčasné a že je potrebný dlhší čas, pričom niektoré delegácie uviedli, že rozhodnutie o postupnom vyradení by sa malo prijať len v kontexte budúceho preskúmania, ktoré by sa mohlo posunúť dopredu do roku 2026. Uvedené delegácie v tejto súvislosti zdôraznili viacero skutočností, najmä potrebu zohľadniť, že členské štáty sú v rôznych situáciách, pokiaľ ide o podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami v dôsledku rozdielov v zavádzaní nabíjacej infraštruktúry a v kúpnej sile, a že vyradovanie spaľovacieho motora je v rozpore so zásadou technologickej neutrality. Takisto sa poukázalo na to, že by sa mal vziať do úvahy aj posun vo výrobe a následné straty pracovných miest, čo si bude vyžadovať zásadné opatrenia okrem iného v oblasti zvyšovania úrovne zručností a rekvalifikácie pracovníkov. Ďalej sa predostreli otázky cenovej dostupnosti elektriny a dostupnosti batérií a surovín.

Padla myšlienka na zváženie vplyvu návrhu na trh s ojazdenými motorovými vozidlami v určitých členských štátoch, pričom sa zdôraznilo, že rýchlejšie zavádzanie automobilov s nulovými a nízkymi emisiami v členských štátoch s vyššími príjmami by mohlo viesť k zvýšenému vývozu starších a viac znečisťujúcich vozidiel do členských štátov s nízkymi príjmami. Hoci treba uznať, že túto otázku nemožno vyriešiť v tomto nariadení, navrhlo sa, aby ju Komisia monitorovala, napr. v kontexte správy o pokroku či v procese preskúmania, a aby podrobnejšie preskúmala možné riešenia.

Niektoré delegácie žiadali zaradenie prínosu obnoviteľných a nízkouhlíkových palív pri posudzovaní toho, či výrobcovia vozidiel dodržiavajú svoje ciele, alebo by túto možnosť vedeli podporiť. Viaceré delegácie však dôrazne podporujú argumenty Komisie proti tomu, okrem iného aj preto, lebo tieto palivá je lepšie nasmerovať do iných odvetví, ktoré sa dekarbonizujú ťažšie.

Niekoľko delegácií si želá ukončiť používanie tzv. hmotnostného parametra pri určovaní cieľových hodnôt špecifických emisií pre výrobcov, a teda aj rozdelenia úsilia medzi nich.

Pokiaľ ide o mechanizmus na stimulovanie zavádzania vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, ktorý bol dohodnutý v poslednej revízii nariadenia, Komisia navrhuje jeho postupné zrušenie do roku 2030 vzhľadom na prínosť cieľa ako hlavného faktora ich zavádzania. Z doterajších pripomienok vyplýva, že niektoré delegácie to podporujú, navyše niektoré z nich sa zasadujú za ešte skoršie postupné zrušenie a uvádzajú, že mechanizmus v jeho súčasnej podobe znamená hrozbu oslabenia ambícií. Iné delegácie sú proti navrhovanému postupnému zrušeniu mechanizmu a zdôrazňujú, že poskytuje osobitné stimuly na zavádzanie týchto vozidiel v členských štátoch, kde je ich podiel v súčasnosti nízky. Niekoľko delegácií vyjadrilo výhrady k zrušeniu výnimky pre malovýrobcov, keďže táto výnimka má len veľmi obmedzený prínos k znižovaniu emisií, pritom však zohľadňuje určité vlastnosti trhu. Iné delegácie vyjadrili podporu návrhu.

Z počiatočných rokovaní vyplynula podpora napredovaniu v preskúmaní naplánovanom na rok 2028 a delegácie predložili viacero ďalších záležitostí, ktoré sa majú preskúmať alebo zahrnúť do plánovanej správy o pokroku, pozri aj rokovania týkajúce sa navrhovanej ambície.

v) Nariadenie o Sociálno-klimatickom fonde⁷ (SCF)

11. Cieľom návrhu je zmierniť sociálne a distribučné vplyvy systému obchodovania s emisiami na budovy a cestnú dopravu, a to zriadením Sociálneho-klimatického fondu (nariadenie o SCF) na podporu zraniteľných domácností, mikropodnikov a používateľov dopravy. Na základe sociálno-klimatických plánov, ktoré majú vypracovať členské štáty, sa z fondu podporujú opatrenia a investície na zníženie emisií zraniteľných skupín v týchto odvetviach a môže sa ním financovať aj dočasná priama podpora príjmu.

V rámci postupu spoločných výborov v Európskom parlamente sú výbormi zodpovednými za príslušnú oblasť Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín (ENVI) a Výbor pre zamestnanosť a sociálne veci (EMPL). Pridruženým výborom je Výbor pre rozpočet (BUDG) s výlučnou právomocou v aspektoch, ktoré sa priamo týkajú vlastných zdrojov. Za spravodajkyňu výboru ENVI bola vymenovaná Esther de Langeová (PPE, NL), za spravodajcu výboru EMPL David Casa (PPE, MT) a za spravodajkyňu výboru BUDG Margarida Marquesová (S&D, PT). Práce na návrhu sa len začali a podľa dostupných informácií zatiaľ nebol oznámený žiadny konečný harmonogram.

O návrhoch sa konzultovalo s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom a s Výborom regiónov, ktoré však ešte nezaujali stanoviská.

⁷ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa zriaďuje Sociálno-klimatický fond (10920/21 + COR1 + ADD 1 + ADD1 COR1).

Počas slovinského predsedníctva sa k nariadeniu o SCF uskutočnili tri zasadnutia pracovnej skupiny ad hoc pre Sociálny klimatický fond (AHWP SCF)⁸. Rokovania sa zamerali na objasnenie viacerých dôležitých všeobecných a rozpočtových aspektov návrhu. Hoci sa vo všeobecnosti uznáva potreba zabezpečiť zelenú transformáciu, pri ktorej sa na nikoho nezabudne, a riešiť sociálne dôsledky navrhovaného obchodovania s emisiami na budovy a cestnú dopravu, návrh sa stretol so zmiešanými reakciami. Niektoré delegácie uvítali všeobecnú myšlienku zriadenia fondu, zatiaľ čo iné vyjadrili značné obavy a žiadali objasnenie, najmä pokiaľ ide o prepojenia s ďalšími návrhmi v balíku „Fit for 55“, o údaje na podporu rôznych výpočtov v návrhu a o jeho vplyv na úrovni členských štátov, pričom viaceré delegácie vyjadrili poľutovanie nad tým, že neexistuje samostatné posúdenie vplyvu. Delegácie znenie ešte len študujú, takže ich pripomienky alebo pozície sú viacmenej predbežné. Preskúmanie jednotlivých článkov návrhu sa začne počas francúzskeho predsedníctva.

Väčšina delegácií sa domnieva, že nariadenie o SCF je neoddeliteľne späté s navrhovaným novým obchodovaním s emisiami v odvetví budov a cestnej dopravy v revidovanej smernici o ETS, a niektoré delegácie poukazujú aj na sociálne a distribučné vplyvy ďalších návrhov v balíku „Fit for 55“ vrátane smernice o zdaňovaní energie.

Viaceré delegácie zdôraznili, že finalizácia národných pozícií k nariadeniu o SCF bude podmienená posúdením pripravovaných návrhov týkajúcich sa rozhodnutia o vlastných zdrojoch a zmeny viacročného finančného rámca (2021 – 2027). Niektoré delegácie vyjadrili obavy v súvislosti s opätovným otvorením viacročného finančného rámca a domnievajú sa, že na riešenie sociálnych dôsledkov navrhovaného obchodovania s emisiami na budovy a cestnú dopravu by sa mohli použiť existujúce financie. V tejto súvislosti viaceré delegácie poukázali na prekrývanie rozsahu pôsobnosti fondu s inými nástrojmi, najmä s nástrojmi politiky súdržnosti a s Mechanizmom na podporu obnovy a odolnosti, ako aj s vnútroštátnymi opatreniami.

⁸ Jej mandát schválil Výbor stálych predstaviteľov (časť I) 8. septembra 2021 (11402/2021 + COR1). Pod vedením Výboru stálych predstaviteľov podáva pracovná skupina AHWP SCF správy Rade v jej zložení pre životné prostredie a v náležitých prípadoch Rade v jej zložení pre hospodárske a finančné záležitosti (ECOFIN).

Pokiaľ ide o navrhované právne základy, t. j. článok 91 ods. 1 písm. d) ZFEÚ (doprava), článok 192 ods. 1 ZFEÚ (životné prostredie) a článok 194 ods. 1 písm. c) ZFEÚ (energetika), viaceré delegácie spochybnili ich vhodnosť, ako aj to, či by bolo možné stanoviť dočasnú priamu podporu príjmu podľa týchto navrhovaných právnych základov. Na jednom zo zasadnutí pracovnej skupiny AHWP SCF poskytol právny servis Rady predbežnú analýzu.

Viaceré delegácie spochybnili aj priame riadenie Sociálno-klimatického fondu a vyjadrili sa, že uprednostňujú zdieľané riadenie. Okrem toho sa niektoré delegácie pýtali aj na odôvodnenie použitia integrovaného a interoperabilného informačného a monitorovacieho systému vrátane jednotného nástroja na hĺbkovú analýzu údajov a hodnotenie rizika ako povinného nástroja.

Pokiaľ ide o obsah sociálno-klimatických plánov, delegácie sa pýtali na možné prelínanie s inými stratégiami, ktoré majú vymedziť členské štáty, ako sú napr. plány spravodlivej transformácie územia. Navyše viaceré delegácie spochybnili skutočnosť, že ukazovatele na podávanie správ o pokroku a na účely monitorovania a hodnotenia sa majú stanoviť v delegovanom akte, a uprednostnili by, aby boli tieto ukazovatele súčasťou textu v nariadení v súlade s koncepciou politiky súdržnosti.

Pokiaľ ide o oprávnenosť akcií, delegáciám chýbala podrobnejšia analýza týkajúca sa opatrení a investícií oprávnených na financovanie, ako aj rozdelenia financií z fondu medzi opatrenia, investície a dočasnú priamu podporu príjmu. Delegácie takisto požiadali o objasnenie zásady „výrazne nenarušiť“ a očakávajú od Komisie technické usmernenia k tejto otázke.

Pokiaľ ide o veľkosť Sociálno-klimatického fondu, v návrhu sa predpokladá suma v celkovej výške 72,2 miliardy EUR na obdobie 2025 – 2032. Táto suma v zásade zodpovedá 25 % očakávaných príjmov z navrhovaného obchodovania s emisiami pre budovy a cestnú dopravu. Väčšina delegácií sa pýtala na kalibráciu Komisie a požiadala o doplňujúce vysvetlenia k celkovému objemu navrhovaných prostriedkov do fondu a viaceré delegácie vyslovili pochybnosti v súvislosti s veľkosťou fondu.

Delegácie vyjadrili obavy v súvislosti s ustanoveniami o spolufinancovaní (napr. členské štáty by mali financovať aspoň 50 % celkových nákladov na sociálno-klimatické plány pomocou časti svojich očakávaných príjmov z aukcií s emisnými kvótami v rámci nového systému). V tejto súvislosti viaceré delegácie požiadali o doplňujúce objasnenie jednotnej 50 % vnútroštátnej miery spolufinancovania uplatniteľnej na všetky členské štáty, pričom niektoré delegácie ju pokladajú za príliš vysokú.

Pokiaľ ide o navrhovanú alokačnú metodiku rozdeľovania prostriedkov z fondu, od viacerých delegácií zazneli otázky aj obavy týkajúce sa použitého vzorca, ktorý pokladajú za príliš zložitý, ako aj alokačných kritérií, ktoré mnohé delegácie nepovažujú za vhodné na riešenie svojich konkrétnych vnútroštátnych okolností a na zabezpečenie spravodlivosti. V tejto súvislosti bol spochybnený aj výber ukazovateľov.

Pokiaľ ide o trvanie Sociálno-klimatického fondu, viaceré delegácie pokladajú skutočnosť, že tento fond sa vzťahuje na dve obdobia VFR, za politicky citlivú a myslia si, že bude potrebná ďalšia analýza. Niektoré delegácie zdôraznili, že 8-ročné trvanie od roku 2025 vopred vyprázdňuje budúci viacročný finančný rámec. V súčasnom návrhu sa fond zriaďuje bez časového obmedzenia. Rozpočet fondu je v súčasnosti rozdelený na dve časti: 1. časť: finančné krytie na obdobie 2025 – 2027 a 2. časť: finančné krytie na obdobie 2028 – 2032. Na obdobie 2025 – 2027 Komisia plánuje navrhnúť zmenu súčasného nariadenia o VFR, ktorá sa má schváliť v tom istom čase ako základný akt, ktorým sa zriaďuje Sociálno-klimatický fond, a zmena rozhodnutia o vlastných zdrojoch. Na obdobie 2028 – 2032 sa navrhuje, aby sa toto krytie sprístupnilo len vtedy, ak sa v budúcom nariadení o VFR dosiahne dohoda o alokácii osobitnej sumy z rozpočtu na Sociálno-klimatický fond.

V súlade s mandátom pracovnej skupiny AHWP SCF predsedníctvo dalo do zátvoriek príslušné ustanovenia návrhu a jeho príloh, ktoré sa týkajú finančných aspektov v súvislosti s viacročným finančným rámcom a vlastnými zdrojmi Únie, medzi ktoré patria okrem iného aj veľkosť a trvanie fondu a alokačná metodika. Ustanovenia v zátvorkách budú s najväčšou pravdepodobnosťou súčasťou horizontálnych rokovaní o rozpočte.

III. ZÁVER

Výbor stálych predstaviteľov sa vyzýva, aby vzal na vedomie túto správu o pokroku, ako aj otázky do diskusie o smerovaní, ktoré sa uvádzajú v prílohe k tejto správe, a aby ich postúpil Rade (Životné prostredie) so zreteľom na jej zasadnutie, ktoré sa bude konať 20. decembra 2021.

Otázky pre ministrov do diskusie o smerovaní na zasadnutí Rady (životné prostredie)

1. *Vychádzajúc z vášho politického posúdenia pokroku, ktorý sa doteraz dosiahol v súvislosti s týmito piatimi spismi v pôsobnosti Rady pre životné prostredie, aká by mohla byť úroveň ambícií pre ďalší pokrok v týchto piatich iniciatívach súvisiacich s klímou v nadchádzajúcich mesiacoch, zohľadňujúc rôzne vzájomné prepojenia medzi návrhmi, ako aj s inými návrhmi balíka „Fit for 55“?*
 2. *Čo v tejto súvislosti považujete za najcitlivejšie otázky v týchto piatich spisoch?*
-