



V Bruseli 8. marca 2022
(OR. fr)

6668/22

Medziinštitucionálne spisy:

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

ENV 161
CLIMA 81
ENER 81
TRANS 129
AGRI 77
COMPET 139
ECOFIN 198
CODEC 248

POZNÁMKA

Od:	Predsedníctvo
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 (ETS) 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 (ESR) c) revízia nariadenia (EÚ) 2018/841 o emisiách a odstraňovaní skleníkových plynov z využívania pôdy, zo zmien vo využívaní pôdy a z lesného hospodárstva (LULUCF) 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 – diskusia o smerovaní

1. Predsedníctvo s cieľom usmerniť uvedenú diskusiu, ktorá sa uskutoční na nadchádzajúcom zasadnutí Rady pre životné prostredie 17. marca 2022, vypracovalo poznámku s dvoma otázkami, ktoré sa uvádzajú v prílohe k tejto poznámke.
 2. Výbor stálych predstaviteľov sa vyzýva, aby vzal túto poznámku aj s pripojenými otázkami predsedníctva na vedomie a postúpil ich Rade na účely uvedenej diskusie o smerovaní.
-

Balík Fit for 55

– Poznámka predsedníctva –

KONTEXT

Komisia 14. júla 2021 uverejnila prvú časť balíka Fit for 55, ktorú 14. decembra 2021 doplnila o druhú časť pozostávajúcu z troch spisov z oblasti energetiky.

Rada pre životné prostredie, Rada pre dopravu a Rada pre energetiku na decembrových zasadnutiach preskúmali návrhy z tohto balíka, ktoré patria do ich právomocí.

Slovinské predsedníctvo vypracovalo 22. novembra 2021 správu o pokroku v súvislosti s celým balíkom Fit for 55 (dokument 13977/21), ktorá sa zameriava na horizontálne aspekty balíka a zdôrazňuje hlavné otázky, ktoré sa nastolili počas rokovaní. Slovinské predsedníctvo v tejto správe konštatovalo, že práca na väčšine spisov je stále len v predbežnej fáze, najmä z dôvodu veľkosti a zložitosti návrhov a ich politického významu. Vzhľadom na rôznorodosť návrhov nenapredovali rokovania o všetkých spisoch rovnakým tempom. Zdá sa, že v súvislosti s niektorými návrhmi v oblasti dopravy a energetiky z prvej časti balíka sa dosiahol väčší pokrok ako v súvislosti so spismi, ktoré patria do pôsobnosti Rady pre životné prostredie a Rady ECOFIN.

ĎALŠIE KROKY

Predsedníctvo uviedlo, že má v úmysle pokračovať v technickej práci v pracovných skupinách do konca prvého štvrťroka s cieľom čo najskôr navrhnúť revidované verzie každého znenia, vyriešiť čo najviac technických otázok na úrovni pracovných skupín a nájsť možné riešenia otázok politickejšej povahy.

V tomto kontexte je účelom tejto poznámky identifikovať v prípade piatich znení, ktoré patria do pôsobnosti Rady pre životné prostredie, body, pri ktorých sa v rámci pracovných skupín pokročilo v technickej práci, aby bolo možné rýchlo nájsť kompromis; body, na ktorých sa pracuje, ale v súvislosti s ktorými je vhodné pokračovať v technických rokovaníach v rámci pracovných skupín s cieľom pokročiť na ceste k dosiahnutiu kompromisu; ako aj body politickejšej povahy, v súvislosti s ktorými môže byť potrebné dohodnúť určité ústupky.

1. Smernica o ETS (systém obchodovania s emisnými kvótami – EU ETS)

Predsedníctvo pokračovalo v skúmaní revízie smernice o ETS a súvisiacich predpisov (rozhodnutie o trhovej stabilizačnej rezerve, nariadenie o monitorovaní, vykazovaní a overovaní emisií v námornej doprave). V rámci týchto rokovaní sa dosiahol pokrok v niektorých, najmä technických, otázkach a pripravili sa diskusie o určitých témach politickejšej povahy.

Pokiaľ ide o uplatňovanie ETS na stacionárne zariadenia, predsedníctvo konštatovalo pokrok v určitých technických aspektoch návrhu Komisie. Delegácie vo veľkej miere podporili niektoré ustanovenia týkajúce sa trhovej stabilizačnej rezervy (korekcia vplyvov prahových hodnôt, zahrnutie emisií z letectva a námornej dopravy) a nefinančných aspektov súvisiacich s modernizačným a inovačným fondom (zoznam prioritných investícií podporovaných z modernizačného fondu, zvýšenie percentuálneho podielu modernizačného fondu určeného na tieto prioritné investície).

Väčšina delegácií podporila aj ďalšie ustanovenia týkajúce sa bezodplatného pridelovania kvót, ako napríklad zvýšenie maximálnej ročnej miery zníženia referenčných hodnôt, pričom cieľom väčšiny delegácií bolo najmä vyhnúť sa aktivácii medziodvetvového korekčného faktora. Mnohé delegácie uviedli, že by mohli podporiť návrhy Komisie na ponechanie zariadení pod 20 MW v ETS, ako aj prahovú hodnotu 95 % emisií z biomasy na vyňatie týchto zariadení z ETS. Mnohé delegácie podobne uvítali aj návrhy predsedníctva na zvýšenie transparentnosti a efektívnosti riadenia modernizačného fondu a inovačného fondu. Niektoré delegácie však majú stále pochybnosti v súvislosti s podmienenosťou bezodplatného pridelovania kvót. O týchto ustanoveniach bude potrebné podrobnejšie rokovať na technickej úrovni.

Predsedníctvo tiež identifikovalo niekoľko tém politickejšej povahy, ktoré si budú vyžadovať dôkladnejšie preskúmanie, najmä pokiaľ ide o parametre týkajúce sa stropu a trhovej stabilizačnej rezervy, intervenčný mechanizmus v prípade nadmerného zvyšovania cien (tento bod nie je súčasťou návrhu Komisie, ale týka sa ho viaceré písomných návrhov na revíziu), využívanie príjmov z ETS členskými štátmi napríklad prostredníctvom inovačného a modernizačného fondu, financovanie týchto fondov a trajektóriu bezodplatných kvót v súvislosti s mechanizmom uhlíkovej kompenzácie na hraniciach.

Pokiaľ ide o návrh na rozšírenie ETS na odvetvie námornej dopravy, predsedníctvo poznamenáva, že návrh Komisie získal širokú podporu. Delegácie podporili geografický rozsah zvolený pre toto rozšírenie.

Rokovania umožnili aj dôkladnejšie preskúmať znenie na technickej úrovni, pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti, trvanie postupného zavádzania požiadaviek na námornú dopravu, doložky o podávaní správ a preskúmaní (vrátane prepojenia s opatreniami, ktoré plánuje IMO), administratívne vykonávanie systému, ako sú zmeny nariadenia MRV o monitorovaní, vykazovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy. Niektoré delegácie si želali rokovať o vymedzení pojmu regulovaný subjekt. Viaceré delegácie zdôraznili, že je potrebné aktívnejšie predchádzať riziku úniku uhlíka a obmedzovať ho. Niektoré delegácie tiež zdôraznili, že je potrebné použiť príjmy z ETS na podporu dekarbonizácie tohto odvetvia. Niektoré delegácie uviedli, že ešte musia analyzovať dôsledky začlenenia uvedeného odvetvia do ETS na ostrovné regióny, najmä na úroveň súvisiacich prepravných služieb; iné navrhli, aby sa zohľadnili výzvy súvisiace s plavbou v zime.

Pokiaľ ide o ETS uplatňovaný na odvetvie leteckej dopravy a uplatňovanie systému kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), predsedníctvo zaznamenalo širokú podporu návrhu Komisie zo strany delegácií, najmä pokiaľ ide o návrh, aby sa ETS uplatňovalo na vnútroeurópske lety (aj na lety do Spojeného kráľovstva a Švajčiarska a z nich) a systém CORSIA oddelene len na medzinárodné lety do tretích krajín alebo z nich. Mnohé delegácie podporili návrh Komisie, pokiaľ ide o trajektóriu rušenia bezodplatných kvót; viaceré delegácie sa domnievajú, že zrušenie bezodplatných kvót by sa malo urýchliť, zatiaľ čo iné vyzvali na väčšiu postupnosť. Niektoré delegácie tiež vyjadrili obavy, ktoré sa týkajú výziev v oblasti prepojenosti alebo konkurencieschopnosti tohto odvetvia a ktoré súvisia s kumulatívnym vplyvom balíka Fit for 55 na odvetvie leteckej dopravy, pričom uznali, že toto odvetvie musí prispieť svojim spravodlivým dielom.

Pokiaľ ide o návrh na vytvorenie nového ETS pre odvetvie cestnej dopravy a odvetvie budov, ktorý pracovná skupina preskúmala na technickej úrovni 7. februára a o ktorom sa rokovalo na úrovni COREPER-u 4. marca, predsedníctvo v tejto fáze rokovaní zaznamenalo výrazné rozdiely názorov na návrh Komisie a konštatuje, že súvisiace sociálne, hospodárske a finančné otázky majú silný politický rozmer. Viaceré delegácie vyjadrili v tejto fáze nesúhlas alebo výhrady voči návrhu Komisie, najmä z dôvodov sociálnej prijateľnosti, a to hlavne z hľadiska domácností. Väčšina delegácií však uznala, že problém zvyšovania emisií v odvetví cestnej dopravy a budov je realitou.

Niektoré delegácie kritizovali samotnú relevantnosť tohto mechanizmu z hľadiska dosiahnutia cieľov balíka Fit for 55, pričom určité delegácie navrhli, aby sa na dosiahnutie cieľa Európskej únie znížiť emisie skleníkových plynov do roku 2030 zväzilo posilnenie noriem a cieľov stanovených v iných textoch balíka. Iné delegácie vyjadrili názor, že problémom je nedostatok finančných prostriedkov na podporu domácností. Iné delegácie sa zas domnievajú, že dátum nadobudnutia účinnosti je príliš skorý alebo vykonávanie príliš rýchle.

Na druhej strane viaceré delegácie sa domnievajú, že na to, aby sa dosiahli ciele Únie a jej členských štátov v oblasti klímy, je nevyhnutné zaviesť nový ETS pre uvedené dve odvetvia, ktorý by doplnil existujúce nástroje. Užitočnosť tohto nástroja obhajovali aj argumentom, že by mohol generovať príjmy. Niektoré delegácie tiež podporili rozšírenie tohto nového ETS na všetky fosílna palivá.

2. Nariadenie o spoločnom úsilí (ESR)

Francúzske predsedníctvo pokračovalo v skúmaní revízie nariadenia o spoločnom úsilí na technickej úrovni. Delegácie vo veľkej miere podporili nový cieľ Únie znížiť emisie v odvetviach, na ktoré sa vzťahuje nariadenie o spoločnom úsilí. Predsedníctvo tiež poznamenáva, že delegácie vo všeobecnosti podporujú, aby sa rozsah pôsobnosti nariadenia ponechal nezmenený, aby sa pre roky 2021 a 2022 zachovali platné pravidlá pre ročne pridelené emisné kvóty a aby sa flexibilita ETS v prípade Malty zvýšila na 7 %. Delegácie vo veľkej miere podporili návrh na vytvorenie nepovinnnej dodatočnej rezervy, hoci niektoré delegácie vyjadrili pochybnosti, čo sa týka jej pridanej hodnoty.

Predsedníctvo identifikovalo niekoľko tém, o ktorých by sa mali naďalej viesť rokovania na technickej úrovni s cieľom priblížiť sa ku kompromisnému zneniu. Niekoľko delegácií zdôraznilo potrebu lepšie v znení zohľadniť konvergenciu s cieľom dosiahnuť klimatickú neutralitu v roku 2050. Viaceré delegácie poukázali na dôležitosť predvídateľnosti ročných pridelených emisných kvót v súvislosti s navrhovanou aktualizáciou trajektórie na roky 2026 – 2030 v roku 2025 vzhľadom na vplyv pandémie ochorenia COVID-19. Pokiaľ ide o flexibilitu, mohli by sa preskúmať rôzne možnosti, no zároveň by sa malo zabezpečiť zachovanie rovnováhy s environmentálnou integritou návrhu. Niektoré delegácie navrhli zlepšiť transparentnosť prevodov ročne pridelených emisných kvót medzi členskými štátmi. Niektoré delegácie vyjadrili želanie preskúmať zmeny flexibility v rámci ETS, napríklad zmiernením podmienok využívania tejto flexibility, a niektoré delegácie zopakovali potrebu posúdiť vplyv na ETS. Delegácie vyjadrili rozdielne názory na návrh rozdeliť flexibilitu v rámci LULUCF na dve obdobia, čo však zrejme významne súvisí s dodržiavaním európskeho právneho predpisu v oblasti klímy, pokiaľ ide o maximálny príspevok záchytu.

Okrem toho niekoľko delegácií vyjadrilo obavy v súvislosti s úrovňou ambícií ich navrhovaného národného cieľa, zatiaľ čo iné delegácie uviedli, že cieľ navrhovaný Komisiou by mohli akceptovať.

3. Nariadenie o využívaní pôdy, zmenách vo využívaní pôdy a lesnom hospodárstve (LULUCF)

Francúzske predsedníctvo pokračovalo v skúmaní revízie nariadenia o využívaní pôdy, zmenách vo využívaní pôdy a lesnom hospodárstve na technickej úrovni. Rokovania umožnili dosiahnuť pokrok v skúmaní znenia, objasniť určité technické aspekty návrhu a preskúmať prvé kompromisné možnosti, ktoré navrhlo predsedníctvo. Delegácie vo veľkej miere podporili cieľ čistého odstraňovania v hodnote 310 Mt ekvivalentu CO₂ na úrovni Únie do roku 2030. Predsedníctvo tiež zaznamenalo celkovú dohodu delegácií o viacerých ustanoveniach, ktoré navrhla Komisia, najmä o rozsahu pôsobnosti do roku 2030, o záväzkoch na roky 2021 – 2025, o využívaní príjmov z kreditov z LULUCF a prepojení medzi prevodmi LULUCF a osobitnými projektmi zmierňovania zmeny klímy, o dodatočnej kompenzácii podľa článku 13a alebo o iných technických úpravách. Predsedníctvo a Komisia okrem toho objasnili fungovanie technickej opravy, čo umožnilo dosiahnuť pokrok smerom k spoločnému chápaniu tohto mechanizmu.

Predsedníctvo identifikovalo niekoľko tém, o ktorých by sa mali naďalej viesť rokovania na technickej úrovni, ktoré by mali viesť k vypracovaniu prvej revidovanej čiastočnej verzii návrhu. Predsedníctvo navrhlo balík kompromisných návrhov zameraných na dosiahnutie rovnováhy medzi dodatočnou pružnosťou s cieľom reagovať na obavy týkajúce sa úrovne ambícií cieľov, medziročnej variability odvetvia LULUCF a zohľadnenia najmä prírodných škodlivých činiteľov na jednej strane, a environmentálnou integritou nariadenia o LULUCF na strane druhej. Pokiaľ ide o lineárnu trajektóriu a riadenie cieľov, delegácie uvítali prvé možnosti, ktoré navrhlo predsedníctvo s cieľom lepšie zohľadniť medziročnú variabilitu odvetví, na ktoré sa nariadenie vzťahuje. Viaceré delegácie zdôraznili, že flexibilitu je potrebné zvážiť v celkovom rámci vrátane zohľadnenia prepojení s návrhom nariadenia ESR. Viaceré delegácie navrhli vypustiť opatrenie uvedené v článku 13c o riadení cieľov. Delegácie vyjadrili rozdielne názory na zrušenie možnosti vložiť rozpočtové prostriedky na LULUCF na roky 2021 – 2025 do rezervy na roky 2026 – 2030. Niekoľko delegácií uviedlo, že by mohli podporiť návrhy predsedníctva, ktoré sa týkajú nového rozdelenia maximálnej sumy mechanizmu flexibility stanovenej v prílohe VII, zmiernenia podmienok na aktiváciu mechanizmu flexibility uvedeného v článku 13b a rozšírenia rozsahu pôsobnosti ustanovení o prírodných škodlivých činiteľoch na všetku pôdu. Viaceré delegácie vyjadrili záujem o možnosť zachovať uplatňovanie ustanovení o účtovníctve, ktoré sa uplatňujú v prípade prírodných škodlivých činiteľov, v období 2026 – 2030. Malo by sa pokračovať v diskusiách o najvhodnejšom spôsobe, ako zohľadniť vplyv prírodných škodlivých činiteľov. COREPER 4. marca potvrdil, že by sa na technickej úrovni mala naďalej skúmať možnosť zaviesť do nariadenia väčšiu pružnosť pri súčasnom zabezpečení jeho environmentálnej integrity.

Počas rokovaní na technickej úrovni niekoľko delegácií vyjadrilo aj obavy v súvislosti s navrhovanými národnými cieľmi na rok 2030, najmä čo sa týka ich úrovne ambícií, kritérií na výpočet cieľov a ročnej trajektórie. Delegácie vyjadrili rozdielne názory na navrhovaný rámec na obdobie po roku 2030, pričom viaceré delegácie sa domnievajú, že je predčasné zaviesť ustanovenia pre obdobie po roku 2030, zatiaľ čo niekoľko iných bolo za. Rokovania o týchto otázkach by mohli pokračovať v neskoršej fáze.

4. Nariadenie o normách CO2 pre osobné automobily a dodávky

Francúzske predsedníctvo pokračovalo v prvom štvrtroku v skúmaní revízie nariadenia o normách CO2. Zdá sa, že väčšina nevyriešených otázok má politickú povahu.

V tejto súvislosti sa výmeny názorov sústredili na tri hlavné témy: vyčíslené ciele zníženia emisií CO2 pre osobné automobily a dodávky; zrušenie výnimky pre výrobcov vozidiel, ktoré sa evidujú v malom počte, a mechanizmu stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami; obsah a načasovanie správ o pokroku a hodnotiacich správ ustanovených v navrhovanom nariadení.

Pokiaľ ide o vyčíslené ciele na roky 2025, 2030 a 2035, viaceré delegácie vyjadrili podporu návrhu Komisie tak v prípade osobných automobilov, ako aj dodávok. Niekoľko delegácií argumentovalo za zvýšenie a/alebo urýchlenie dosahovania určitých cieľov alebo dokonca za zavedenie čiastkových cieľov; niektoré delegácie naopak vyzvali na väčšiu postupnosť alebo dokonca na to, aby sa rozhodnutie o ciele znížiť emisie o 100 % odložilo až na obdobie po roku 2035, a to v prípade všetkých ľahkých vozidiel alebo len dodávok.

Pokiaľ ide o mechanizmus stimulov pre vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami, niekoľko delegácií podporilo návrh Komisie na jeho zrušenie v roku 2030; niektoré delegácie by chceli tento mechanizmus, no s presnejším záberom, zachovať aj po roku 2030, niekoľko delegácií by ho chcelo zachovať vo všeobecnosti; na druhej strane iné delegácie by chceli toto zrušenie urýchliť. Pokiaľ ide o návrh zrušiť v roku 2030 výnimku pre výrobcov vozidiel, ktoré sa evidujú v malom počte, niekoľko delegácií by mohlo návrh Komisie podporiť; niekoľko delegácií si želá zachovať v súčasnosti platnú výnimku; na druhej strane iné delegácie by chceli toto zrušenie urýchliť.

Pokiaľ ide o podmienky opätovného preskúmania nariadenia, viaceré delegácie vyjadrili podporu návrhu Komisie, aby sa tak urobilo v roku 2028; niekoľko delegácií by uprednostnilo, aby sa toto preskúmanie nariadenia vykonalo skôr ako v roku 2028. Niekoľko delegácií by si okrem toho želalo obohatiť obsah správ o pokroku ustanovených v nariadení.

5. Nariadenie o Sociálno-klimatickom fonde

Francúzske predsedníctvo začalo skúmať znenie nariadenia o Sociálno-klimatickom fonde článok po článku. Počas úvodných rokovaní na technickej úrovni niektoré členské štáty uviedli, že vo všeobecnosti podporujú myšlienku a zásadu fondu; iné vyjadrili pochybnosti, pokiaľ ide o navrhovanú koncepciu; ďalšie mali výhrady voči vytvoreniu nového fondu; a ešte iné členské štáty tento návrh vnímali negatívne aj z dôvodu nesúhlasu s vytvorením ETS pre cestnú dopravu a budovy alebo preto, že už majú podobný systém zdaňovania uhlíka.

Predsedníctvo zaznamenalo podobné názory delegácií na viaceré ustanovenia: obmedziť obsah sociálno-klimatických plánov na to, čo je nevyhnutné, aby sa zabránilo nadmernej administratívnej záťaži; objasniť, že z fondu možno podporovať existujúce aj nové mechanizmy v členskom štáte; uviesť odkaz na metodiku Komisie s cieľom pomôcť členským štátom odhadnúť vplyv systému ETSa.

Predsedníctvo identifikovalo niekoľko tém, o ktorých by sa mali naďalej viesť rokovania na technickej úrovni s cieľom dosiahnuť kompromisné znenie: možnosť členských štátov financovať náklady na technickú pomoc spojené s riadením a kontrolou Sociálno-klimatického fondu, o ktorých výške by sa diskutovalo v rámci rokovaní o rozpočte; proces potvrdzovania plánov; obsah plánov; proporionalita záťaže vyplývajúcej z podávania správ.

Predsedníctvo tiež identifikovalo niekoľko tém politickejšej povahy, ktoré si budú vyžadovať hlbšie preskúmanie, najmä pokiaľ ide o spôsob riadenia fondu, rozsah pôsobnosti fondu a možnosť priamej podpory príjmov (posledné dve témy majú vplyv na rozpočet).

OTÁZKY DO DISKUSIE

- 1. Do akej miery považujete systém emisných kvót, ktorý by sa vzťahoval na odvetvie cestnej dopravy a budov, za účinný nástroj na zníženie emisií, pomocou ktorého sa dosiahne cieľ zníženia o 55 % do roku 2030? Aké prípadné možnosti a kľúčové parametre (harmonogram, rozsah atď.) považujete za najdôležitejšie, aby sa zlepšila prijateľnosť takéhoto nástroja, no zároveň zabezpečila jeho účinnosť? Aké ďalšie konkrétne možnosti by sa v prípade veľkých výhrad mali podľa vás zaviesť na európskej úrovni, aby tieto odvetvia primerane prispievali k dosiahnutiu cieľov EÚ v oblasti klímy?*
- 2. Za predpokladu, že by sa zaviedol systém emisných kvót pre odvetvie cestnej dopravy a budov, aké parametre by sa mali uplatniť v rámci Sociálno-klimatického fondu na účinnú podporu najzraniteľnejších skupín?*