



Bruxelles, 6. prosinca 2021.  
(OR. en)

14585/21

---

---

**Međuinstitucijski predmeti:**

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

**NAPOMENA**

---

Od: Glavno tajništvo Vijeća

Za: Odbor stalnih predstavnika / Vijeće

---

Predmet: Paket „Spremni za 55 %”

a) revizija Direktive (EU) 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova kako bi se provela ambicija novog klimatskog cilja za 2030.

b) revizija 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

c) revizija Uredbe (EU) 2018/841 o uključivanju emisija i uklanjanja stakleničkih plinova iz korištenja zemljišta, prenamjene zemljišta i šumarstva u okvir za klimatsku i energetska politiku do 2030.

d) revizija Uredbe (EU) 2019/631 o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila

e) Uredba o osnivanju Socijalnog fonda za klimatsku politiku

- izvješće o napretku
  - rasprava o politikama
-

## I. UVOD

1. Europska komisija podnijela je 14. srpnja 2021. navedene prijedloge u okviru paketa zakonodavnih prijedloga „Spremni za 55 %”. Tim se paketom nastoji uskladiti okvir klimatske i energetske politike EU-a s novim ambicioznim klimatskim ciljem EU-a za 2030., a to je smanjenje neto emisija stakleničkih plinova za najmanje 55 %, te ga tako usmjeriti k ostvarivanju cilja klimatske neutralnosti do 2050.
2. U Vijeću se prijedlozima bave sljedeća četiri sastava: okoliš, energetika, promet te ekonomski i financijski poslovi.
3. Predsjedništvo je pripremio izvješće s pregledom napretka prijedlogâ u okviru paketa „Spremni za 55 %” (dokument 13977/21). Izvješće je usmjereno na horizontalne aspekte paketa, poput međupovezanosti predmeta, i glavna pitanja o kojima se dosad raspravljalo. Podneseno je nadležnim sastavima Vijeća zajedno sa zasebnim izvješćima o napretku pojedinih prijedloga.
4. Vijeće za okoliš održalo je 6. listopada 2021. prvu razmjenu mišljenja o paketu „Spremni za 55 %”. S obzirom na sastanak Vijeća (okoliš) 20. prosinca 2021., cilj je ovog izvješća pružiti više pojedinosti o napretku postignutom u pogledu tih pet predmeta u nadležnosti Vijeća za okoliš i, ako je to moguće, općenito utvrditi preliminarna mišljenja delegacija o glavnim pitanjima.
5. Ti predmeti središnji su dio paketa „Spremni za 55 %”, pri čemu je povećana ambicija sustava EU-a za trgovanje emisijama (ETS) glavni pokretač, zajedno s ažuriranim nacionalnim ciljevima iz Uredbe o raspodjeli tereta (ESR) te mjerama za povećanje prirodnih ponora putem Uredbe o korištenju zemljišta, prenamjeni zemljišta i šumarstvu (LULUCF). Predloženim strožim standardnim vrijednostima za CO<sub>2</sub> za automobile i kombije nastoji se državama članicama pomoći da ostvare svoje povećane nacionalne ciljeve uz istodobno poticanje tehnoloških inovacija u tom sektoru. Predloženim novim Socijalnim fondom za klimatsku politiku nastoji se odgovoriti na socijalne i distribucijske učinke predloženog novog sustava trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet.

6. U pogledu sveukupnog napretka u vezi s tim predmetima predsjedništvo procjenjuje da će biti potreban znatan daljnji tehnički rad na većini njih zbog njihove složenosti i uvođenja novih elemenata, a u pogledu ETS-a i zbog veličine predmeta.

## **II. POSTIGNUĆA TIJEKOM MANDATA SADAŠNJEG PREDSJEDNIŠTVA**

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

7. U okviru reforme ETS-a<sup>1</sup> razmatraju se tri prijedloga: Prijedlog za izmjenu Direktive o ETS-u, Odluke o rezervi za stabilnost tržišta (MSR) i Uredbe o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji (MRV) („opći ETS”), Prijedlog za izmjenu Direktive o ETS-u u pogledu zrakoplovstva („ETS za zrakoplovstvo”) i zaseban Prijedlog za izmjenu Odluke o MSR-u.

---

<sup>1</sup> 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 operatere zrakoplova sa sjedištem u Uniji. Taj prijedlog razmatra se zasebno u okviru Vijeća za TTE (promet).

Cilj je prijedlogâ osigurati da ETS ispuni svoj udio u okviru povećane ukupne ambicije EU-a uvođenjem određivanja cijena ugljika u sektorima koji još nisu obuhvaćeni ETS-om (pomorski sektor, zgrade i cestovni promet) i jačanjem postojećih odredaba. Cilj je Prijedloga „ETS za zrakoplovstvo” i provedba programa CORSIA<sup>2</sup>. Kad je riječ o postojećem sustavu trgovanja emisijama, prijedlozi bi trebali dovesti do ukupnog smanjenja emisija od 61 % u sektorima obuhvaćenima ETS-om do 2030. u usporedbi s 2005., u odnosu na trenutni cilj od 43 %. Predloženim zasebnim ETS-om za zgrade i cestovni promet trebalo bi osigurati smanjenje emisija od 43 % u tim sektorima u usporedbi s razinama iz 2005. kako bi se državama članicama pomoglo da ispune svoje nacionalne ciljeve u okviru Uredbe o raspodjeli tereta.

U Europskom parlamentu Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane predvodi rad na navedenim prijedlozima. Odbor za industriju, istraživanje i energetiku pridruženi je odbor za Prijedlog „opći ETS”. Peter Liese (EPP, DE) imenovan je izvjestiteljem za Prijedlog „opći ETS”, Sunčana Glavak (EPP, HR) izvjestiteljicom za Prijedlog „ETS za zrakoplovstvo”, a Cyrus Engerer (S&D, MT) izvjestiteljem za zaseban Prijedlog odluke o MSR-u. Rad na tim prijedlozima u ranoj je fazi i, prema dostupnim informacijama, još nema konačnih vremenskih planova.

O prijedlozima je provedeno savjetovanje s Europskim gospodarskim i socijalnim odborom i Odborom regija, ali oni još nisu dostavili svoja mišljenja.

Radna skupina za okoliš održala je osam sastanaka tijekom slovenskog predsjedanja posvećenih ispitivanju triju prijedloga povezanih s reformom ETS-a i njihovih procjena učinka. Rasprave su se temeljile na tematskom grupiranju prijedloga i doprinijele su početnom čitanju koje je bilo usmjereno na pojašnjavanje pitanja kako bi delegacije bolje razumjele pojedinosti tih prijedloga. U vezi s time delegacije su zatražile više informacija o učinku prijedlogâ na razini država članica i pojašnjenja o međupovezanosti s drugim prijedlozima iz paketa „Spremni za 55 %”. Većina delegacija još uvijek proučava tekstove i stoga su njihove primjedbe ili stajališta (uglavnom) preliminarni.

---

<sup>2</sup> Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo, o kojem je Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) postigla dogovor 2016.

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

#### *Uspostava zasebnog ETS-a za zgrade i cestovni promet*

U dosadašnjim raspravama istaknuta je snažna povezanost predloženog ETS-a za zgrade i cestovni promet i drugih elemenata paketa „Spremni za 55 %”, osobito Uredbe o Socijalnom fondu za klimatsku politiku, Uredbe o raspodjeli tereta, Direktive o oporezivanju energije, Uredbe o standardnim vrijednostima emisija CO<sub>2</sub> za automobile i kombije te Direktive o energetske učinkovitosti.

Općenito je prepoznato da su potrebni dodatni napor kako bi se dekarbonizirali sektori zgrada i cestovnog prometa. Međutim, velik broj delegacija izrazio je bojazni u vezi s Prijedlogom Komisije, a niz delegacija iznio je znatne rezerve u pogledu primjerenosti primjene trgovanja emisijama na te sektore. Te se bojazni posebno odnose na povećane cijene energije te socijalne i distribucijske učinke na kućanstva s nižim dohotkom, čime se dodatno povećava rizik od energetske siromaštva i dovodi do povećanja razlika među državama članicama i unutar njih. U tom kontekstu neke delegacije također su osporile tvrdnju da bi ETS za te sektore bio najučinkovitiji alat za dekarbonizaciju, tvrdeći da bi se troškovi jednostavno mogli prenijeti na potrošače. Nekoliko ih je postavilo pitanja o tome hoće li Socijalni fond za klimatsku politiku biti dovoljan za ublažavanje socijalnih i distribucijskih učinaka. Neke delegacije zabrinute su zbog gubitka prihoda koji iz toga proizlazi, a referirale su se, među ostalim, na postojeće nacionalne porezne mjere. Neke delegacije također su istaknule pitanja u vezi s provedbom i administrativnim opterećenjem.

S druge strane, niz delegacija pozdravio je predloženo uvođenje trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet, istaknuvši veći potencijal za dekarbonizaciju tih sektora na troškovno učinkovit način, uz istodobno podupiranje država članica u ispunjavanju njihovih povećanih nacionalnih ciljeva u okviru Uredbe o raspodjeli tereta. Te delegacije uviđaju da su potrebne mjere za ublažavanje socijalnih i distribucijskih učinaka, a neke ističu da će alternativne mjere također imati slične učinke, ali da određivanje cijena ugljika stvara i prihode koji se mogu upotrijebiti za takve mjere. Neke su izrazile sumnje u pogledu Socijalnog fonda za klimatsku politiku.

Kad je riječ o predloženom području primjene fosilnih goriva obuhvaćenih zasebnim ETS-om, neke su delegacije otvorene za šire područje primjene koje obuhvaća sva fosilna goriva. S druge strane, druge su ispitivale o ograničenijem području primjene u dotičnim sektorima, npr. o isključivanju sektora stambenih zgrada.

S obzirom na novost predloženog trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet, početne rasprave u velikoj su mjeri bile usmjerene na dobivanje detaljnih pojašnjenja o učincima Prijedloga po sektorima i državama članicama, uključujući udjele za prodaju na dražbi i prihode po državi članici, te o različitim elementima oblikovanja. U vezi s odredbama zasebnog ETS-a čiji je cilj osigurati neometan početak sustava, delegacije su pozdravile njihov cilj, a neke od njih zatražile su pojašnjenja, posebno u vezi s izračunom i raščlambom podataka u pogledu predložene gornje granice, uključujući udio emisija po državi članici i po sektoru, te predložene prodaje veće količine emisijskih jedinica na dražbi na početku razdoblja, što bi 2026. iznosilo 30 %. Iako još uvijek proučavaju prijedloge, neke delegacije smatrale su da bi još jednostavniji početak bio primjereniji te su se pitale bi li prodaja veće količine emisijskih jedinica na početku razdoblja mogla dovesti do problema u kasnijoj fazi.

U pogledu zasebne rezerve za stabilnost tržišta (MSR) delegacije su zatražile razna pojašnjenja o razlozima za predložene parametre i funkcioniranje, među ostalim o početnoj veličini i pragovima za stavljanje emisijskih jedinica u rezervu ili njihovo oslobađanje iz rezerve. Kad je riječ o predloženom mehanizmu koji se temelji na povećanju cijena kako bi se suzbio rizik od prekomjerne fluktuacije cijena, neke delegacije izrazile su bojazni u vezi s njegovom učinkovitošću, a neke su zatražile pojašnjenja u pogledu mogućeg učinka cijene ugljika u okviru postojećeg ETS-a na cijenu ugljika u okviru predloženog trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet.

#### *Jačanje postojećeg ETS-a i njegove ambicije*

Delegacije smatraju da su prijedlozi o ponovnom postavljanju gornje granice i povećanju linearnog faktora smanjenja ključni elementi za jačanje ambicije ETS-a. Niz delegacija pozdravio je te prijedloge, a neke su poduprle istraživanje načina na koji bi se ambicija mogla dodatno povećati. U vezi s ponovnim postavljanjem gornje granice, pojavio se niz pitanja o njezinu izračunu, predviđenoj brojčanoj vrijednosti i njezinu učinku, a neki su bili zabrinuti da bi to moglo dovesti do naglog povećanja cijene ugljika u godini u kojoj se uvodi (što je potrebno sagledati i s obzirom na prijedloge o MSR-u). Početne primjedbe o dodavanju 79 milijuna emisijskih jedinica za pomorski sektor u gornju granicu uglavnom su bile usmjerene na pojašnjenje izračuna i metodologije. Postavljeno je nekoliko pitanja o učinku povećanog linearnog faktora smanjenja.

Kad je riječ o odredbama o istjecanju ugljika / besplatnoj dodjeli emisijskih jedinica, delegacije su se usredotočile na dobivanje vrlo detaljnog obrazloženja posljedica predloženih promjena. Delegacije su pozdravile cilj da se izbjegne pokretanje međusektorskog faktora korekcije, a u tom pogledu nekoliko delegacija izričito je poduprlo pristup usmjerenije besplatne dodjele emisijskih jedinica. Međutim, postavljena su neka pitanja i izražene bojazni u vezi s predloženim izmjenama. Konkretno, prijedlog da se potpuna besplatna dodjela emisijskih jedinica postrojenjima uvjetuje provedbom preporuka iz energetskeg pregleda predviđenog Direktivom o energetskeg učinkovitosti (EED) bio je sporan za niz delegacija, pri čemu su neke izrazile snažne rezerve. Neke su tvrdile da bi to dovelo do različitog i nepoštenog postupanja prema postrojenjima u okviru sustava, navodeći, među ostalim, da svrha besplatne dodjele emisijskih jedinica nije provedba preporuka iz energetskeg pregleda na temelju EED-a. Neke delegacije prepoznale su cilj prijedloga, ali su postavile pitanja u vezi s mogućim administrativnim opterećenjem povezanim s njegovom provedbom. Neke delegacije dovele su u pitanje povećanje referentne maksimalne stope ažuriranja za besplatnu dodjelu emisijskih jedinica, zabrinute zbog učinka na njihovu industriju. Nadalje, postavljena su pitanja o, primjerice, području primjene besplatne dodjele emisijskih jedinica u vezi s održavanjem određenih postrojenja u okviru ETS-a tijekom pet godina koja inače ne bila obuhvaćena područjem primjene mjera za smanjenje njihove potrošnje energije i emisija.

Posebna pozornost posvećena je predloženom postupnom ukidanju besplatne dodjele emisijskih jedinica u okviru ETS-a za sektore obuhvaćene mehanizmom za ugljičnu prilagodbu na granicama (CBAM) s ciljem osiguranja usklađenosti mjera EU-a protiv istjecanja ugljika sa Svjetskom trgovinskom organizacijom. Početni komentari kretali su se od prijedloga za razmatranje bržeg postupnog ukidanja (čime bi se omogućilo brže postupno uvođenje CBAM-a) do zahtjeva za oprezan pristup, a neke su delegacije navele da bi se odluka o postupnom ukidanju trebala donijeti tek u okviru preispitivanja nakon pilot-faze CBAM-a. Delegacije su, među ostalim, zatražile pojašnjenja o pitanjima povezanim s ekvivalentnošću postupanja u odnosu na proizvode koje proizvode postrojenja u okviru ETS-a i uvezene proizvode, naglašavajući potrebu da se osigura da će se mehanizmom CBAM pružiti ista zaštita od istjecanja ugljika kao i besplatnom dodjelom emisijskih jedinica. Postavljena su brojna pitanja o učinku postupnog ukidanja na konkurentnost proizvođača iz EU-a na izvoznim tržištima.

Kad je riječ o pomorskom i zrakoplovnom sektoru, naglasak je stavljen na cjelovitu procjenu prijedlogâ, posebno u pogledu njihova doprinosa smanjenju emisija i njihova učinka na sektore i konkurentnost, imajući u vidu međunarodni kontekst i nacionalne okolnosti (npr. pitanja povezivosti). S obzirom na međupovezanost s drugim predmetima, neke delegacije zatražile su procjenu kumulativnih učinaka Prijedloga o ETS-u, prijedloga „ReFuelEU Aviation” i „FuelEU Maritime” te Prijedloga o oporezivanju energije.

Delegacije općenito prepoznaju potrebu da pomorski promet doprinese smanjenju emisija stakleničkih plinova. Općenito, postoji potpora za uključivanje pomorskog prometa u ETS, a istodobno je naglašena važnost zaštite konkurentnosti pomorske industrije EU-a i uzimanja u obzir posebnih nacionalnih i geografskih okolnosti. Međutim, uključivanje i dekarbonizacija pomorskog sektora za neke predstavljaju posebne izazove i rizike. Niz delegacija zatražio je da se pomno razmotre načini uključivanja (npr. postupno uvođenje sustava, raspodjela prava na dražbu i subjekt odgovoran za predaju emisijskih jedinica) uz istodobno osiguravanje odgovarajuće potpore istraživanju i inovacijama te dodjeljivanje prihoda od dražbi ozelenjivanju sektora.

U pogledu predloženog područja primjene i razine ambicije proširenja ETS-a na pomorski promet, delegacije su zatražile pojašnjenja o predloženom obuhvatu putovanja izvan EU-a od 50 %, a neke su htjele istražiti povećanje ambicije (npr. emisije koje nisu CO<sub>2</sub> i uključivanje brodova manjih od 5000 tona).

Niz delegacija izrazio je sumnje i u pogledu toga jesu li predložene mjere za suzbijanje pokušaja sudionika na tržištu da smanje svoju izloženost određivanju cijena ugljika, posebno davanjem prednosti lukama izvan EU-a u blizini država članica ili prelaskom na druge načine prijevoza („utaja ugljika”), dovoljne te pozvao na daljnje mjere. U tom su kontekstu mnoge delegacije istaknule potrebu da se osiguraju jednaki uvjeti za pomorsku industriju EU-a.

Neke delegacije pitale su omogućuje li klauzula o preispitivanju mogućnost potpunog usklađivanja s budućom tržišno utemeljenom mjerom dogovorenom u okviru Međunarodne pomorske organizacije, inzistirajući na potrebi reagiranja na sva relevantna kretanja u tom pogledu.

Neke delegacije zatražile su dodatne informacije o predloženim odredbama u vezi s reguliranim subjektom, upravnim tijelom te izvršavanjem i kaznama, a osobito jesu li potonje razmjerne i usklađene s međunarodnim postupcima. Osim toga, postavljena su pitanja o utjecaju na cijene u pomorskom prijevozu i mogućem povećanju administrativnog opterećenja za poduzeća i nadležna tijela.

Kad je riječ o Prijedlogu „ETS za zrakoplovstvo”, prvotno ispitivanje bilo je usmjereno na prilično detaljna i tehnička pitanja kako bi se pojasnile različite odredbe Prijedloga i njegov učinak, među ostalim na konkurentnost i potrošače. Općenito se podupire cilj daljnje dekarbonizacije sektora uz osiguravanje jednakih uvjeta za europske zračne prijevoznike na globalnom tržištu. Konkretno, kad je riječ o dvjema glavnim značajkama Prijedloga, a to su postupno ukidanje besplatne dodjele emisijskih jedinica za zrakoplovstvo i provedba CORSIA-e:

- općenito je prepoznato da bi trebalo postupno ukinuti dodjelu besplatnih emisijskih jedinica, pri čemu neki zagovaraju sporije postupno ukidanje, među ostalim i s obzirom na COVID-19, te zahtijevaju odgovarajuću potporu sektoru. Nekoliko drugih delegacija podržalo je prijedlog za prijelaz na prodaju svih jedinica na dražbi ili podupiru brže postupno ukidanje ili čak trenutačno ukidanje;
- u pogledu prijedloga da se CORSIA, prema potrebi, primijeni na temelju Direktive o ETS-u, postavljeno je nekoliko pitanja o odabranoj mogućnosti u vezi s područjem primjene (tj. primjena CORSIA-e za letove izvan EGP-a i nastavak primjene ETS-a na letove unutar EGP-a te odlazne letove u Ujedinjenu Kraljevinu i Švicarsku). Primjedbe su bile usmjerene na traženje pojašnjenja o načinima provedbe, posebno o usklađenosti s ambicijom Pariškog sporazuma i usklađivanju s CORSIA-om. Pitanja su se, među ostalim, odnosila na kvalitetu kredita i terminologiju povezanu s kreditima, obuhvaćenim zemljama i osnovnim vrijednostima.

Početni komentari na prijedloge o rezervi za stabilnost tržišta (MSR) bili su, među ostalim, usmjereni na učinak prijedloga na određivanje cijena ugljika. Primjedbe su, s jedne strane, bile usmjerene na osiguravanje snažnog cjenovnog signala za podupiranje ambicioznog ETS-a, a s druge strane na ublažavanje cjenovnih šokova, posebno naglih povećanja cijena, pri čemu su neki postavili pitanje o kumulativnim učincima ponovnog postavljanja gornje granice i promjena MSR-a u godini njezina ponovnog postavljanja. U tu su svrhu postavljena i neka pitanja u vezi s predloženim izmjenama parametara oblikovanja, uključujući razinu praga za pokretanje intervencije MSR-a i razloge zašto se u tom pogledu pragovi ne smanjuju. Druge su pitale bi li drugi kriteriji za pokretanje intervencije, posebno oni u pogledu razine cijena ugljika, bili primjereniji. Jedna delegacija predložila je da bi MSR trebalo smatrati instrumentom za rješavanje neravnoteža između prihoda i troškova koje plaćaju postrojenja u okviru ETS-a u državama članicama koje su korisnice Fonda za modernizaciju.

Kad je riječ o zasebnom Prijedlogu odluke o MSR-u kojom se do 2030. zadržava stopa dvostrukog unosa od 24 %, nekoliko delegacija izričito je izrazilo svoju potporu Prijedlogu, podsjećajući na potrebu da se nastavi uklanjati povijesni višak, dok su neke delegacije navele znatne bojazni u pogledu njegova učinka.

S obzirom na nedavni porast cijena energije, niz delegacija naglasio je potrebu da se, kao prioritet, ojača članak 29.a „Mjere u slučaju prekomjernih fluktuacija cijena” (koji nije dio Prijedloga Komisije) kako bi postao reaktivniji. Neki su pozvali i na rješavanje mogućih špekulacija na tržištu ETS-a. Druge su upozorile na mjere koje bi mogle oslabiti ili čak ugroziti funkcioniranje ETS-a. Niz delegacija smatra da se rasprava o povećanju cijena energije ne bi trebala odvijati u okviru paketa „Spremni za 55 %”.

U vezi s financijskim odredbama u okviru ETS-a, rasprave su većinom bile usmjerene na veličinu, izvore, područje primjene i distribuciju Fonda za modernizaciju i Inovacijskog fonda, kao i odredbe o namjenjivanju.

Nekoliko delegacija pozdravilo je predloženo povećanje Fonda za modernizaciju, a neke su predložile daljnje povećanje, dok su druge zatražile procjenu upotrebe financijskih sredstava, među ostalim očekivanih učinaka takvog povećanja na ublažavanje klimatskih promjena. Nekoliko delegacija izričito podupire predloženo isključenje potpore ulaganjima povezanima s fosilnim gorivima (ne samo krutim fosilnim gorivima) iz financiranja u okviru Fonda za modernizaciju, dok je nekoliko delegacija izrazilo snažne rezerve, a neke su podsjetile na upućivanje u zaključcima Europskog vijeća iz prosinca 2020. o ulozi prijelaznih tehnologija kao što je plin.

Nekoliko ih je pozdravilo povećanje Inovacijskog fonda, dok su ga drugi doveli u pitanje. Neki su izrazili bojazni u pogledu izvora Inovacijskog fonda, posebno emisijskih jedinica iz zasebnog ETS-a za zgrade i cestovni promet te emisijskih jedinica koje proizlaze iz smanjenja besplatne dodjele sektorima uključenima u CBAM.

Delegacije općenito pozdravljaju pojašnjenje da svi sektori u okviru ETS-a mogu imati koristi od Inovacijskog fonda, kao i proširenje područja primjene kako bi se omogućilo pružanje potpore projektima putem mehanizama konkurentnog javnog nadmetanja kao što su ugovori za kompenzaciju razlike u odnosu na ugljik. Neki su smatrali da posebno sektor pomorskog prometa kao novi sektor u okviru ETS-a treba imati koristi od odgovarajućih financijskih sredstava, primjerice putem namjenjivanja. Predloženo je i osnivanje posebnog fonda za potporu zelenoj tranziciji pomorskog sektora. Neke od njih pozvale su na veću geografsku ravnotežu pri raspodjeli projekata u okviru Inovacijskog fonda.

Nekoliko delegacija zatražilo je pojašnjenja o obveznom namjenjivanju svih prihoda od dražbi u klimatske i energetske svrhe, ističući pitanja usklađenosti s nacionalnim proračunskim načelima. Mnogi su naglasili da se financijske odredbe moraju procijeniti s obzirom na predstojeći prijedlog Komisije o odluci o vlastitim sredstvima i njegove posljedice na udio država članica u prihodima od dražbi. Slične napomene iznesene su i za prihode koji se očekuju od predloženog zasebnog ETS-a za zgrade i cestovni promet, uključujući njihovo namjenjivanje.

Što se tiče drugih pitanja, napominje se da su postrojenja koja upotrebljavaju biomasu poseban prioritet za neke delegacije. U tom je kontekstu nekoliko delegacija izrazilo bojazni da će predloženi niži prag od 95 % za izgaranje biomase s nultom stopom emisija stvoriti poticaje za ta postrojenja da upotrebljavaju fosilna goriva.

ii) Uredba o raspodjeli tereta (ESR)<sup>3</sup>

8. Glavni je cilj Prijedloga Komisije povećati doprinos ESR-a ukupnim klimatskim ambicijama EU-a za 2030. utvrđivanjem novog cilja na razini EU-a za smanjenje emisija stakleničkih plinova od 40 % u sektorima obuhvaćenima ESR-om (s trenutačnih 29 %) u odnosu na 2005. te u skladu s time ažurirati nacionalne ciljeve država članica.

Europski parlament imenovao je Jessicu Polfjård (EPP, SE) izvjestiteljicom Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane (ENVI). Rad na tom predmetu u ranoj je fazi i, prema dostupnim informacijama, još nema konačnog vremenskog plana.

O prijedlozima je provedeno savjetovanje s Europskim gospodarskim i socijalnim odborom i Odborom regija, ali oni još nisu dostavili svoja mišljenja.

Tijekom tri sastanka u okviru slovenskog predsjedanja Radna skupina za okoliš razmatrala je Prijedlog i njegovu procjenu učinka, zahvaljujući čemu je dovršeno preliminarno prvo čitanje Prijedloga. Iako postoji opća potpora povećanoj ukupnoj ambiciji Prijedloga, većina delegacija i dalje detaljnije proučava Prijedlog te su stoga njihova mišljenja ili stajališta u ovoj fazi preliminarna. Rasprave su stoga bile usmjerene na pojašnjenje novih elemenata Prijedloga u usporedbi s postojećim ESR-om. Tijekom dosad održanih sastanaka Komisija je pokušala pružiti pojašnjenja i odgovore na pitanja delegacija, koja se posebno odnose na predložene ciljeve, fleksibilne mogućnosti i dodatnu rezervu, među ostalim u vezi s drugim prijedlozima iz paketa „Spremni za 55 %”.

---

<sup>3</sup> 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).

Prijedlogom se zadržava trenutačno područje primjene ESR-a, koje uključuje cestovni promet i zgrade. Delegacije u načelu pozdravljaju činjenicu da područje primjene nije promijenjeno, ali su zatražile dodatne informacije o interakciji ESR-a i predloženog novog trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet. Komisija smatra da će se istodobnim proširenjem trgovanja emisijama na ta dva sektora u okviru predložene revizije Direktive o ETS-u državama članicama pomoći da ispune svoje ciljeve iz ESR-a umjesto da ih zamjenjuju.

Pristup koji se upotrebljava za ažuriranje predloženih nacionalnih ciljeva država članica i dalje se temelji na BDP-u po stanovniku s ograničenim ispravcima kako bi se u obzir uzelo bojazni u pogledu troškovne učinkovitosti. Dok neke delegacije pozdravljaju činjenicu da je BDP po stanovniku i dalje osnova za izračun, neke su zabrinute da se korištenom metodologijom dovoljno ne odražava kriterij troškovne učinkovitosti i ne doprinosi konvergenciji tijekom vremena, posebno s obzirom na to da je ciljni raspon od 40 postotnih bodova nepromijenjen u odnosu na postojeći ESR. Neke delegacije navele su da svoje nove ciljeve smatraju prilično zahtjevnima. Na zahtjev delegacija Komisija je pružila neke dodatne informacije i upućivanja na podatke o izračunu nacionalnih ciljeva.

Osim toga, neke delegacije izrazile su zabrinutost da bi predloženo preispitivanje podataka o emisijama iz nacionalnih inventara, predloženo za 2025., i naknadna ponovna prilagodba godišnjih emisijskih kvota država članica za razdoblje 2026. – 2030. mogli dovesti do nesigurnosti za države članice. U okviru tehničkog ažuriranja okvira za utvrđivanje godišnjih emisijskih kvota država članica predlaže se ponovna prilagodba jer posljedice i oporavak od pandemije bolesti COVID-19 na gospodarstvo i razinu emisija EU-a nisu poznati i još se ne mogu u potpunosti kvantificirati. Komisija smatra da je cilj ponovne prilagodbe osigurati da se količinom godišnjih emisijskih kvota i dalje omogućuju prijenosi među državama članicama i uzima u obzir mogući oporavak, izbjegavajući pritom nakupljanje prekomjernih viškova.

Kad je riječ o fleksibilnim mogućnostima koje su predviđene u ESR-u, delegacije se općenito slažu da će te fleksibilne mogućnosti uvelike pomoći državama članicama da ostvare svoje nacionalne ciljeve na troškovno učinkovit način, poštujući pritom okolišni integritet. U Prijedlogu Komisije zadržavaju se opće fleksibilne mogućnosti (pohranjivanje i posuđivanje, trgovanje godišnjim emisijskim kvotama među državama članicama), dok se predlažu određene izmjene fleksibilne mogućnosti u okviru ETS-a (veći pristup za Maltu) i fleksibilne mogućnosti iz LULUCF-a, koja državama članicama omogućuje da upotrijebe ograničenu količinu neto uklanjanja iz sektora LULUCF-a kako bi ispunile ciljeve iz ESR-a. Što se tiče izmjena fleksibilne mogućnosti iz LULUCF-a, nekoliko delegacija zatražilo je da se dodatno razjasne predložene izmjene i razlozi zašto je upotreba ukupnog maksimalnog iznosa fleksibilne mogućnosti podijeljena na dva petogodišnja razdoblja obveze bez mogućnosti za prijenos iz prvog razdoblja (2021. – 2025.) u drugo (2026. – 2030.). Komisija tvrdi da je to povezano s promjenom metodologije obračuna koja je predložena u Uredbi o LULUCF-u za razdoblje 2026. – 2030. i s Europskim zakonom o klimi.

Prijedlog sadržava i novu, dobrovoljnu rezervu koja bi se sastojala od svih neiskorištenih jedinica emisija iz LULUCF-a na kraju drugog razdoblja obveze. Države članice mogle bi imati pristup toj rezervi kako bi ispunile svoj cilj iz ESR-a za 2030. pod uvjetom da EU ostvari svoj opći cilj za 2030., uzimajući u obzir ograničenje najvećeg doprinosa neto uklanjanja na temelju Europskog zakona o klimi. Nekoliko delegacija zatražilo je i više informacija o svrsi nove dodatne rezerve, o njezinu očekivanom funkcioniranju i potencijalu da se njome pomogne državama članicama u ispunjavanju ciljeva iz ESR-a, dok su neke izrazile žaljenje zbog nedostatka predvidljivosti za države članice s obzirom na to da one neće imati informacije o dostupnosti rezerve prije kraja postupka provjere usklađenosti.

Osim pitanja o usporednom funkcioniranju fleksibilnih mogućnosti predviđenih u Prijedlogu o ESR-u i Prijedlogu o LULUCF-u, nekoliko delegacija postavilo je pitanje bi li bilo moguće povećati upotrebu pristupa jednokratnoj fleksibilnosti između ETS-a i ESR-a kako bi smanjenje emisija bilo troškovno učinkovitije.

iii) Uredba o korištenju zemljišta, prenamjeni zemljišta i šumarstvu (LULUCF)<sup>4</sup>

9. Glavni je cilj Komisijina Prijedloga ojačati doprinos sektora LULUCF-a povećanoj općoj klimatskoj ambiciji EU-a za 2030. tako što se za taj sektor utvrđuje cilj uklanjanja neto stakleničkih plinova od 310 milijuna tona ekvivalenta CO<sub>2</sub> na razini EU-a do 2030.

Vodeći odbor u Europskom parlamentu jest Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane (ENVI), a izvjestiteljem je imenovan Ville Niinistö (Zeleni/ESS, FI). Norbert Lins (EPP, DE) imenovan je izvjestiteljem za Odbor za poljoprivredu i ruralni razvoj (AGRI), koji je pridruženi odbor s podijeljenom nadležnošću u vezi sa specifičnim odredbama (članak 2. stavak 3. i članak 4. stavak 4.). Rad na tom predmetu još je u ranoj fazi i, prema trenutačno dostupnim informacijama, još nema konačnog vremenskog plana.

O prijedlozima je provedeno savjetovanje s Europskim gospodarskim i socijalnim odborom i Odborom regija, ali oni još nisu dostavili svoja mišljenja.

---

<sup>4</sup> 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).

Tijekom četiri sastanka u okviru slovenskog predsjedanja Radna skupina za okoliš razmatrala je Prijedlog i njegovu procjenu učinka, zahvaljujući čemu je dovršeno preliminarno prvo čitanje Prijedloga. Mišljenja koja su delegacije iznijele u toj fazi uglavnom su preliminarna, a 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. Većina dosad iznesenih pitanja i zabrinutosti odnosi se na nacionalne ciljeve za 2030., predviđeni okvir za razdoblje nakon 2030., fleksibilne mogućnosti osmišljene kako bi se državama članicama pomoglo u ispunjavanju ciljeva (uključujući interakciju s fleksibilnim mogućnostima i dodatnom rezervom koje su predložene u ESR-u), mehanizam usklađenosti i kazni te zahtjeve za praćenje i izvješćivanje.

U Prijedlogu se zadržava postojeće „pravilo o neutralnoj ili pozitivnoj bilanci” za razdoblje od 2021. do 2025., što znači da države članice moraju osigurati da, nakon primjene relevantnih pravila za obračun i fleksibilne mogućnosti u okviru ESR-a, zbroj ukupnih emisija ne premašuje zbroj ukupnih uklanjanja ostvarenih u tom sektoru. Za razdoblje od 2026. do 2030. u Prijedlogu se utvrđuje cilj neto uklanjanja za sektor LULUCF-a od 310 milijuna tona ekvivalenta CO<sub>2</sub> na razini EU-a do 2030. Taj je cilj raspodijeljen među državama članicama u obliku obvezujućih nacionalnih ciljeva na temelju njihovih trenutanih učinaka ublažavanja u sektoru LULUCF-a i njihova udjela u zemljištima kojima se gospodari u EU-u. Komisija predlaže da se 2025. donese provedbeni akt kojim će se odrediti godišnji ciljevi za svaku državu članicu, na temelju linearne putanje. Komisija predlaže da se od 2031. nadalje emisije iz poljoprivrednog sektora koje nisu CO<sub>2</sub> objedine s uklanjanjima i emisijama u okviru područja primjene Uredbe o LULUCF-u kako bi se stvorio novi jedinstveni stup koji bi obuhvatio korištenje zemljišta, šumarstvo i poljoprivredu. U Prijedlogu se isto utvrđuje cilj klimatske neutralnosti do 2035. na razini EU-a u tom kombiniranom sektoru. Osim toga, u Prijedlogu se utvrđuje postupak u okviru kojeg će Komisija do kraja 2025. podnijeti zakonodavni prijedlog u kojem će se odrediti doprinosi država članica cilju klimatske neutralnosti u kombiniranom zemljišnom sektoru.

Delegacije općenito prepoznaju važnu ulogu sektora LULUCF-a u klimatskoj politici EU-a i njezinoj povećanoj općoj ambiciji. Međutim, niz delegacija u svojim početnim stajalištima izrazio je zabrinutost u vezi s nacionalnim ciljevima predloženima za 2030., među ostalim s njihovom razinom ambicioznosti, kriterijima upotrijebljenima za njihov izračun i predloženim novim mehanizmom usklađenosti. Mnoge su postavile pitanje kako su pri raspodjeli ciljeva u obzir uzeta nacionalna obilježja, kao što su prirodni geografski uvjeti i starosna struktura šuma, te potreba za osiguravanjem dugoročnog unapređenja ponorâ. Većina delegacija boji se da predloženi postupak za naknadno utvrđivanje godišnjih ciljeva za godine od 2026. do 2029. na temelju linearne putanje nije prikladan za taj sektor kojem su svojstvene velike međugodišnje fluktuacije te da stoga ne bi bilo primjereno provjeravati usklađenost u odnosu na samo jednu godinu. Nekoliko delegacija izrazilo je zabrinutost i zbog primjene predloženog mehanizma tehničkih ispravaka i zatražilo više informacija o predviđenom postupku i ishodima. U ovom trenutku i dalje postoje brojna pitanja o predviđenom okviru za razdoblje nakon 2030., za koji neke delegacije smatraju da bi moglo biti prerano da ga se uključi u Prijedlog.

Težište rasprava o fleksibilnim mogućnostima dosad je bilo na pojašnjenju njihovih tehničkih aspekata i izmjena postojećih fleksibilnih mogućnosti nakon 2025., kao i na boljem razumijevanju poveznica između fleksibilnih mogućnosti iz Prijedloga o ESR-u i Prijedloga o LULUCF-u, među ostalim u kontekstu Europskog zakona o klimi. Od 2026. akumuliranje viškova uklanjanja iz razdoblja od 2021. do 2025. u razdoblje od 2026. do 2030. više neće biti moguće. Međutim, države članice moći će nastaviti trgovati svojim viškovima. Postojeća fleksibilna mogućnost za korištenje zemljišta u drugom će razdoblju postati sveobuhvatnija jer će se područje primjene proširiti sa šumskih zemljišta kojima se gospodari na sve kategorije izvješćivanja za zemljišta. Ukupna moguća količina fleksibilne mogućnosti podijelit će se na dva dijela, a njezina upotreba podlijevat će usklađenosti na razini EU-a s ciljevima za oba razdoblja. Fleksibilna mogućnost za korištenje zemljišta u drugom bi razdoblju trebala funkcionirati kao jedinstven instrument fleksibilnosti i moći će se upotrebljavati radi uravnoteženja fluktuacija među godinama. Osim toga, pod određenim uvjetima mogao bi se upotrijebiti i dodatni mehanizam za pomoć državama članicama koje su u oba razdoblja bile suočene s prirodnim nepogodama.

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. Međutim, brine ih hoće li predložene fleksibilne mogućnosti biti primjerene u tom pogledu, osobito u slučajevima u kojima je dostupnost fleksibilne mogućnosti uvjetovana ostvarenjem općeg cilja na razini EU-a. Postavljena su pitanja o ukidanju mogućnosti da države članice akumuliraju viškove uklanjanja iz sektora LULUCF-a iz razdoblja od 2021. do 2025. tijekom kojeg vrijedi „pravilo o neutralnoj ili pozitivnoj bilanci” kako bi ih iskoristile u razdoblju od 2026. do 2030., kao i o činjenici da se u kontekstu godišnjih ciljeva u Prijedlogu ne dopušta akumuliranje viškova uklanjanja tijekom drugog razdoblja usklađenosti.

Prijedlog uključuje izmjene Uredbe (EU) 2018/1999 o upravljanju energetskom unijom<sup>5</sup>, koja sadržava pravila za praćenje i izvješćivanje o emisijama i uklanjanjima stakleničkih plinova te za praćenje napretka država članica u postizanju ciljeva iz Uredbe o LULUCF-u. Te izmjene obuhvaćaju mjere za povećanje točnosti praćenja i izvješćivanja te zahtjeve za praćenje i izvješćivanje o emisijama i uklanjanjima s pomoću naprednih tehnologija dostupnih u okviru programa Unije, kao što je Copernicus, i digitalnih podataka prikupljenih u okviru zajedničke poljoprivredne politike. Zahvaljujući novim podacima koji će postati dostupni nakon što se na sustave inventara primjene novi zahtjevi, od država članica zahtijevat će se i da u svojim izvješćima o usklađenosti za ta dva razdoblja, 2027. odnosno 2032., navedu dodatne informacije, uključujući procjenu sinergije i kompromisa između nacionalnih politika i mjera, kako bi se prešlo na mjere koje su više usmjerene na politiku, a ne samo osiguravalo koherentnost na razini obračuna.

---

<sup>5</sup> Uredba (EU) 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o upravljanju energetskom unijom i djelovanjem u području klime, izmjeni uredaba (EZ) br. 663/2009 i (EZ) br. 715/2009 Europskog parlamenta i Vijeća, direktiva 94/22/EZ, 98/70/EZ, 2009/31/EZ, 2009/73/EZ, 2010/31/EU, 2012/27/EU i 2013/30/EU Europskog parlamenta i Vijeća, direktiva Vijeća 2009/119/EZ i (EU) 2015/652 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 328, 21.12.2018., str. 1.).

Delegacije su izjavile da se boje da bi se novim zahtjevima za praćenje i izvješćivanje mogla znatno povećati složenost inventara stakleničkih plinova, a neke su navele da bi tražene informacije trebale biti ograničene na one koje su nužne da bi se osiguralo praćenje napretka i preispitivanje emisija i uklanjanja u tom sektoru. Nekoliko delegacija zabrinuto je i zbog mogućnosti da novi zahtjevi dovedu do dodatnih troškova, administrativnog opterećenja ili udvostručavanja rada. Delegacije općenito smatraju da je potrebno više rasprava na tehničkoj razini kako bi se bolje razumjeli zahtjevi i njihove implikacije.

iv) Uredba o standardnim vrijednostima emisija CO<sub>2</sub> za automobile i kombije<sup>6</sup>

10. Cilj je Prijedloga doprinijeti povećanoj općoj ambiciji EU-a tako da se povećaju ciljevi smanjenja emisija CO<sub>2</sub> za nove automobile i kombije za 2030. i da se uvede cilj od 100 % za 2035., čime će se potaknuti inovacije te očuvati i ojačati globalna konkurentnost europske automobilske industrije. Zahvaljujući toj povećanoj ambiciji državama članicama pomoći će se da, među ostalim, ispune svoje obvezujuće nacionalne ciljeve iz Uredbe o raspodjeli tereta.

U Europskom parlamentu za Prijedlog je zadužen Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane (ENVI). Izvjestiteljem je imenovan Jan Huitema (Renew, NL). Rad na tom predmetu u ranoj je fazi i, prema dostupnim informacijama, još nema konačnog vremenskog plana.

O Prijedlogu je provedeno savjetovanje s Europskim gospodarskim i socijalnim odborom i Odborom regija, ali oni još nisu dostavili svoja mišljenja.

---

<sup>6</sup> Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije (dok. 10906/21 + ADD 1 – 5).

Tijekom slovenskog predsjedanja Radna skupina za okoliš održala je tri sastanka na kojima je razmatrala Prijedlog i njegovu procjenu učinka, što je jednom prilikom obuhvaćalo i analizu svakog pojedinog članka. U početnim raspravama pojašnjen je niz pitanja, no većina delegacija još proučava Prijedlog i stoga su njihova mišljenja ili stajališta uglavnom preliminarna. Unatoč tome, tijekom početnih rasprava pokazalo se kakve preferencije delegacije imaju u pogledu ambicioznosti razina ciljeva. Međutim, trebalo bi napomenuti da neke delegacije nisu iznijele ni preliminarnu naznaku stajališta o predloženim razinama ciljeva ili su ih iznijele samo djelomično.

Općenito se smatra da automobilski sektor mora doprinijeti povećanoj općoj klimatskoj ambiciji EU-a za 2030. i 2050. Za niz delegacija Prijedlog je ključan za postizanje opće ambicije i ostvarenje njihovih povećanih nacionalnih ciljeva iz Uredbe o raspodjeli tereta. Više delegacija naglasilo je da bi ambiciju trebalo razmotriti dosljedno s drugim prijedlozima iz paketa „Spremni za 55 %”, a posebno s Prijedlogom uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva (AFIR).

Glavna tema rasprava bili su povećani ciljevi, uključujući prije svega cilj od 100 % za 2035., zbog kojih će svi novi automobili i kombiji morati biti vozila s nultim emisijama do tog datuma i čime će se motori s unutarnjim izgaranjem *de facto* postupno ukinuti.

Nekoliko delegacija pozvalo je na višu razinu ambicije ili je izjavilo da bi je moglo poduprijeti, tvrdeći da je brži prijelaz na vozila s nultim emisijama i moguć i potreban s obzirom na opću ambiciju. U tom je kontekstu posebno istaknuto da su vozila s nultim emisijama već široko dostupna i da se očekuje znatno povećanje njihova uvođenja na tržište. Povećana ambicija doprinijela bi bržem uvođenju i cjenovnoj pristupačnosti tih vozila, među ostalim na tržištu rabljenih vozila. Te delegacije konkretno žele da se cilj od 100 % pomakne na 2030. Neke su pitale bi li države članice mogle poduzeti dodatne mjere na nacionalnoj razini (neke države članice imaju politike/planove za ranije postupno ukidanje nego što je predložila Komisija). Neke delegacije predložile su da se povećaju ciljevi za 2025. i utvrde međucilj između 2025. i 2030. te su dovele u pitanje različite ciljeve za automobile i kombije za 2030.

Međutim, druge delegacije zalagale su se za zadržavanje trenutačnih ciljeva za 2025. i različitih ciljeva za automobile i kombije, kako je predložila Komisija.

Neke delegacije izrazile su barem preliminarnu potporu predloženoj razini ambicije, premda su neke imale određene rezerve ili su se zalagale za određene nijanse. Predloženo je da bi uz cilj od 100 % za 2035. za vozila s najnižim emisijama trebalo predvidjeti i neki oblik odstupanja do 2039.

Niz delegacija izrazio je zabrinutost zbog predložene razine ambicije, a posebno cilja od 100 % za 2035., a neke su je izričito nazvale neprihvatljivom. Kad je riječ o ciljevima za 2030., neke su dosad navele da se ne slažu s Prijedlogom Komisije. Izražene bojazni ponajprije se odnose na pitanje je li postupno ukidanje motora s unutarnjim izgaranjem preuranjeno i je li ipak potrebno više vremena; neke delegacije sugerirale su da bi odluku o postupnom ukidanju trebalo donijeti tek u kontekstu sljedećeg preispitivanja, koje bi se moglo pomaknuti na 2026. U tom su kontekstu istaknule niz aspekata, a prije svega potrebu da se, kad je riječ o uvođenju vozila s nultim i niskim emisijama, u obzir uzmu različite situacije u državama članicama prouzročene razlikama u uvođenju infrastrukture za punjenje i kupovnoj moći, kao i činjenicu da je postupno ukidanje motora s unutarnjim izgaranjem u suprotnosti s načelom tehnološke neutralnosti. Ujedno je istaknuto da bi u obzir trebalo uzeti učinak promjena u proizvodnji i gubitak radnih mjesta prouzročen time, što će, među ostalim, iziskivati znatne napore u području usavršavanja i prekvalifikacije radnika. Osim toga, postavljena su pitanja u vezi s cjenovnom pristupačnošću električne energije te dostupnošću baterija i sirovina.

Neke su delegacije pozvale na to da se razmotri učinak Prijedloga na tržišta rabljenih automobila u određenim državama članicama te su istaknule da bi brže uvođenje automobila s nultim i niskim emisijama u državama članicama s višim prihodima moglo dovesti do povećanog izvoza starijih automobila koji više zagađuju u države članice s niskim prihodima. Iako uviđaju da se to pitanje ne može riješiti u okviru dotične uredbe, predlažu da ga Komisija prati, primjerice u kontekstu izvješća o napretku / postupka preispitivanja, i da pomnije razmotri moguća rješenja.

Neke delegacije zatražile su da se pri procjeni usklađenosti proizvođača vozila s njihovim ciljevima u obzir uzme doprinos obnovljivih i niskougličnih goriva ili su izjavile da bi to mogle poduprijeti. Međutim, niz delegacija snažno podupire Komisijine argumente protiv toga, uključujući činjenicu da su ta goriva više namijenjena drugim sektorima koje je teže dekarbonizirati.

Nekoliko delegacija željelo bi da se pri utvrđivanju ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za proizvođače, a time i pri raspodjeli napora među njima, prestane upotrebljavati takozvani parametar mase.

Kad je riječ o mehanizmu za poticanje uvođenja vozila s nulnim i niskim emisijama, o kojem je dogovor postignut tijekom posljednje revizije Uredbe, Komisija predlaže njegovo ukidanje do 2030., s obzirom na to da je strogost cilja glavni motiv za uvođenje tih vozila. Iz dosadašnjih komentara vidljivo je da niz delegacija to podupire, pri čemu se neke zalažu za ranije postupno ukidanje i navode da bi mehanizam u sadašnjem obliku mogao ugroziti ambicije. Druge delegacije protive se predloženom postupnom ukidanju mehanizma i ističu da on pruža poseban poticaj za uvođenje tih vozila u državama članicama u kojima je njihovo uvođenje trenutačno nisko. Nekoliko delegacija izrazilo je rezerve u pogledu ukidanja odstupanja za male proizvođače jer ono ima vrlo ograničene koristi za smanjenje emisija, no njime se uzimaju u obzir određena obilježja tržišta. Druge su podržale taj prijedlog.

Početne rasprave pokazale su da delegacije podupiru ideju da se preispitivanje predviđeno za 2028. provede ranije; predložile su niz dodatnih pitanja koje treba preispitati ili uključiti u predviđeno izvješće o napretku (usp. također rasprave o predloženoj ambiciji).

v) Uredba o Socijalnom fondu za klimatsku politiku (SCF)<sup>7</sup>

11. Navedenim prijedlogom žele se ublažiti socijalni i distribucijski učinci sustava trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet uspostavom Socijalnog fonda za klimatsku politiku (Uredba o SCF-u) kako bi se pružila potpora ranjivim kućanstvima, mikropoduzećima i korisnicima usluga prijevoza. Temelji se na socijalnim planovima za klimatsku politiku koje trebaju izraditi države članice i iz njega se podupiru mjere i ulaganja u cilju smanjenja emisija ranjivih skupina u navedenim sektorima, a može obuhvaćati i privremenu izravnu potporu dohotku.

U Europskom parlamentu vodeći su odbori i Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane (ENVI) i Odbor za zapošljavanje i socijalna pitanja (EMPL) u okviru postupka u zajedničkom odboru. Odbor za proračune (BUDG) pridruženi je odbor koji ima isključivu nadležnost za aspekte koji se izravno odnose na vlastita sredstva. Esther de Lange (EPP, NL) imenovana je izvjestiteljicom za Odbor ENVI, David Casa (EPP, MT) za Odbor EMPL i Margarida Marques (S&D, PT) za Odbor BUDG. Rad na tom prijedlogu u ranoj je fazi i, prema dostupnim informacijama, još nema konačnih vremenskih planova.

O Prijedlogu je provedeno savjetovanje s Europskim gospodarskim i socijalnim odborom i Odborom regija, ali oni još nisu dostavili svoja mišljenja.

---

<sup>7</sup> Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o osnivanju Socijalnog fonda za klimatsku politiku (dokumenti 10920/21 + COR1 + ADD 1 + ADD1 COR1).

Tijekom slovenskog predsjedanja Ad hoc radna skupina za Socijalni fond za klimatsku politiku (AHWP SCF)<sup>8</sup> održala je tri sastanka o Uredbi o SCF-u. Rasprave su bile usmjerene na pojašnjavanje niza važnih općih i proračunskih aspekata Prijedloga. Iako se općenito prepoznaje da treba osigurati zelenu tranziciju pri kojoj nitko nije zapostavljen i otkloniti socijalne posljedice predloženog sustava trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet, reakcije na Prijedlog u cjelini bile su različite. Neke delegacije pozdravile su opću ideju o uspostavi Fonda, no mnoge su izrazile znatne zabrinutosti i zatražile pojašnjenja, prije svega o međupovezanosti s ostalim prijedlozima iz paketa „Spremni za 55 %”, o podacima na kojima se temelje različiti izračuni iz Prijedloga i o učinku na razini država članica, a nekoliko ih je izrazilo žaljenje jer nije provedena zasebna procjena učinka. Delegacije još proučavaju tekst i stoga su njihove primjedbe ili stajališta uglavnom preliminarni. Tijekom francuskog predsjedanja započet će se s analizom svakog pojedinog članka Prijedloga.

Većina delegacija smatra da je Uredba o SCF-u neodvojivo povezana s predloženim novim sustavom trgovanja emisijama za sektore zgrada i cestovnog prometa iz revidirane Direktive o ETS-u, a neke ističu i socijalne i distribucijske učinke ostalih prijedloga iz paketa „Spremni za 55 %”, među ostalim Direktive o oporezivanju energije.

Nekoliko delegacija naglasilo je da će dovršetak nacionalnih stajališta o Uredbi o SCF-u ovisiti o procjeni predstojećih prijedloga o Odluci o vlastitim sredstvima i izmjeni višegodišnjeg financijskog okvira (2021. – 2027.). Neke su delegacije izrazile zabrinutost zbog ponovnog zalaženja u višegodišnji financijski okvir i smatrale su da se za otklanjanje socijalnih posljedica predloženog sustava trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet mogu upotrijebiti postojeća financijska sredstva. U tom kontekstu niz delegacija upozorio je na preklapanje područja primjene Fonda i drugih instrumenata, posebno instrumenata kohezijske politike i Mehanizma za oporavak i otpornost te nacionalnih mjera.

---

<sup>8</sup> Odbor stalnih predstavnika (dio 1.) odobrio je njezin mandat 8. rujna 2021. (dok. 11402/2021 + COR1). Pod nadležnošću Odbora stalnih predstavnika AHWP SCF podnosi izvješće Vijeću za okoliš i, prema potrebi, Vijeću za ekonomske i financijske poslove.

Kad je riječ o predloženim pravnim osnovama, tj. članku 91. stavku 1. točki (d) UFEU-a (promet), članku 192. stavku 1. UFEU-a (okoliš) i članku 194. stavku 1. točki (c) UFEU-a (energija), niz delegacija želio je znati jesu li one primjerene i može li se na temelju njih pružiti privremena izravna potpora dohotku. Pravna služba Vijeća dostavila je preliminarnu analizu na jednom od sastanaka AHWP SCF-a.

Nekoliko delegacija dovelo je u pitanje i izravno upravljanje Socijalnim fondom za klimatsku politiku te su navele da bi preferirale podijeljeno upravljanje. Osim toga, neke delegacije željele su znati zbog čega bi se integrirani i interoperabilni informacijski sustav i sustav praćenja, uključujući jedinstveni alat za rudarenje podataka i utvrđivanje razine rizika, morao upotrebljavati kao obvezan alat.

Kad je riječ o sadržaju socijalnih planova za klimatsku politiku, delegacije su postavile pitanja o mogućim preklapanjima s drugim strategijama koje države članice trebaju utvrditi, kao što su teritorijalni planovi za pravednu tranziciju. Nadalje, nekoliko delegacija dovelo je u pitanje činjenicu da će se pokazatelji za izvješćivanje o napretku te za praćenje i evaluaciju utvrditi delegiranim aktom; one bi radije da pokazatelji budu dio regulatornog teksta, u skladu s pristupom za kohezijsku politiku.

Što se tiče prihvatljivosti djelovanja, delegacije su zatražile da se detaljnije analiziraju mjere i ulaganja prihvatljivi za financiranje, raspodjela između mjera i ulaganja te privremena izravna potpora dohotku u okviru Fonda. Usto su zatražile i da se pojasni načelo nenanošenja bitne štete i izjavile da sa zanimanjem očekuju tehničke smjernice Komisije o tom pitanju.

Kad je riječ o veličini Socijalnog fonda za klimatsku politiku, u Prijedlogu se predviđa ukupan iznos od 72,2 milijarde EUR za razdoblje od 2025. do 2032. Taj iznos načelno odgovara 25 % očekivanih prihoda od predloženog sustava trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet. Većina delegacija postavila je pitanja o Komisijinom kalibriranju i zatražila dodatna pojašnjenja o ukupnom iznosu predloženom za Fond, pri čemu je nekoliko delegacija dovelo u pitanje veličinu Fonda.

Delegacije su izrazile zabrinutost zbog odredaba o sufinanciranju (npr. države članice trebale bi financirati najmanje 50 % ukupnih troškova socijalnih planova za klimatsku politiku s pomoću dijela svojih očekivanih prihoda od dražbi emisijskih jedinica u okviru novog sustava). U tom je pogledu nekoliko delegacija zatražilo dodatna objašnjenja o jedinstvenoj stopi nacionalnog sufinanciranja od 50 % koja se primjenjuje na sve države članice, a neke su smatrale da je ta stopa previsoka.

Što se tiče predložene metodologije za raspodjelu sredstava iz Fonda, delegacije su iznijele nekoliko pitanja i bojazni u vezi s upotrijebljenom formulom, koju su smatrale presloženom, i s kriterijima za dodjelu, koje mnoge delegacije nisu smatrale primjerenima za uzimanje u obzir njihovih specifičnih nacionalnih okolnosti i osiguravanje pravednosti. U tom je kontekstu doveden u pitanje i odabir pokazateljâ.

Kad je riječ o trajanju Socijalnog fonda za klimatsku politiku, nekoliko delegacija smatra da je činjenica da Socijalni fond za klimatsku politiku obuhvaća dva razdoblja VFO-a politički osjetljiva i to će pitanje trebati dodatno analizirati. Neke delegacije naglasile su da osmogodišnje trajanje Fonda počevši od 2025. prejudicira budući višegodišnji financijski okvir. U trenutnom Prijedlogu Fond se osniva bez vremenskog ograničenja. Proračun Fonda trenutačno je podijeljen na dva dijela: (1.) financijsku omotnicu za razdoblje 2025. – 2027. i (2.) financijsku omotnicu za razdoblje 2028. – 2032. Za razdoblje 2025. – 2027. Komisija će predložiti izmjenu aktualne Uredbe o VFO-u, o kojoj će se dogovor postići u isto vrijeme kad i o temeljnom aktu o osnivanju Socijalnog fonda za klimatsku politiku te o izmjeni Odluke o vlastitim sredstvima. Za razdoblje 2028. – 2032. predlaže se da se iznos stavi na raspolaganje samo ako se u sljedećoj Uredbi o VFO-u postigne dogovor o dodjeli određenog iznosa proračuna Socijalnom fondu za klimatsku politiku.

U skladu s mandatom AHWP SCF-a predsjedništvo je stavilo u zagradu relevantne odredbe Prijedloga i njegovih priloga koje se odnose na financijske aspekte i povezane su s višegodišnjim financijskim okvirom i vlastitim sredstvima Unije, što među ostalim uključuje veličinu i trajanje Fonda te metodologiju dodjele. U zagrade su stavljene one odredbe koje će najvjerojatnije biti dio horizontalnih pregovora o proračunu.

### III. ZAKLJUČAK

Odbor stalnih predstavnika poziva se da primi na znanje ovo izvješće o napretku i pitanja za raspravu o politikama iz Priloga te da ih proslijedi Vijeću (okoliš) u sklopu priprema za njegov sastanak 20. prosinca 2021.

---

**Pitanja za ministre i ministrice za raspravu o politikama u Vijeću (okoliš)**

1. *Na temelju Vaše političke procjene dosadašnjeg napretka postignutog u vezi s pet predmeta u nadležnosti Vijeća za okoliš, koja bi mogla biti razina ambicije za ostvarenje daljnjeg napretka u vezi s tih pet inicijativa povezanih s klimom tijekom predstojećih mjeseci, uzimajući u obzir različite međupovezanosti prijedloga, kao i povezanosti s ostalim prijedlozima iz paketa „Spremni za 55 %”?*
  
  2. *U tom kontekstu, koja pitanja povezana s tih pet predmeta smatrate najosjetljivijima?*
-