



Bruselj, 6. december 2021  
(OR. en)

14585/21

---

**Medinstitucionalne zadeve:**

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

**DOPIS**

---

Pošiljatelj: Generalni sekretariat Sveta  
Prejemnik: Odbor stalnih predstavnikov/Svet  
Zadeva: Sveženj „Pripravljeni na 55“

---

- (a) Revizija Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov za uresničitev novega ambicioznega podnebnega cilja za leto 2030 in s tem povezanih predlogov
- (b) Revizija Uredbe (EU) 2018/842 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma
- (c) Revizija Uredbe (EU) 2018/841 o vključitvi emisij toplogrednih plinov in odvzemov zaradi rabe zemljišč, spremembe rabe zemljišč in gozdarstva v okvir podnebne in energetske politike do leta 2030
- (d) Revizija Uredbe (EU) 2019/631 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila
- (e) Uredba o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje
- poročilo o napredku
  - orientacijska razprava
-

## I. UVOD

1. Evropska komisija je navedene predloge predložila 14. julija 2021 kot del svežnja zakonodajnih predlogov „Pripravljeni na 55“. Cilj tega svežnja je uskladiti okvir podnebne in energetske politike EU z novim ambicioznim podnebnim ciljem za leto 2030, tj. zmanjšati neto emisije toplogrednih plinov za vsaj 55 % in Evropo usmeriti na pravo pot, da bi do leta 2050 postala podnebno nevtralna.
2. V Svetu predloge obravnavajo štiri sestave Sveta: okolje, energija, promet ter ekonomske in finančne zadeve.
3. Predsedstvo je pripravilo poročilo s pregledom napredka pri predlogih iz svežnja „Pripravljeni na 55“ (dokument 13977/21). V njem so obravnavani predvsem horizontalni vidiki svežnja, kot je medsebojna povezanost dosjejev, in glavna vprašanja, izpostavljena v dosedanjih razpravah. To poročilo je bilo skupaj s posebnimi poročili o napredku pri posameznih predlogih predloženo pristojnim sestavam Sveta.
4. Svet za okolje je mnenja o svežnju „Pripravljeni na 55“ prvič izmenjal 6. oktobra 2021. Pričujoče poročilo je namenjeno za sejo Sveta (okolje), ki bo 20. decembra 2021, v njem pa je podrobneje opisan napredek, dosežen pri petih dosjejih, ki so v pristojnosti Sveta za okolje, kjer je mogoče, pa so na splošno predstavljena tudi preliminarna stališča delegacij glede glavnih vprašanj.
5. Ti dosjeji so jedro svežnja „Pripravljeni na 55“. Glavno gonilo so višje ambicije v okviru sistema EU za trgovanje z emisijami (ETS), ki jih dopolnjujejo posodobljeni nacionalni cilji v uredbi o porazdelitvi prizadevanj in ukrepi za povečanje naravnih ponorov v uredbi o rabi zemljišč, spremembi rabe zemljišč in gozdarstvu (LULUCF). Predlagajo se strožji standardi glede emisij CO<sub>2</sub> za avtomobile in kombinirana vozila, da bi države članice lažje dosegle višje nacionalne cilje, obenem pa bi se spodbujale tehnološke inovacije v sektorju. Predlaga se tudi nov Socialni sklad za podnebje, ki naj bi ublažil socialno-ekonomske posledice predlaganega novega sistema za trgovanje z emisijami za stavbe in cestni promet.

6. Kar zadeva splošni napredek pri teh dosjelih, predsedstvo ocenjuje, da bo v zvezi z večino potrebnega še precej tehničnega dela: gre za zapletene dosjeje, uvajajo se novi elementi in nenazadnje je sistem trgovanja z emisijami že sam po sebi zajeten dosje.

## II. DELO MED PREDSEDOVANJEM

### i) Reforma sistema trgovanja z emisijami

7. Reformo sistema za trgovanje z emisijami sestavljajo trije predlogi<sup>1</sup>: predlog za spremembo direktive o ETS, sklepa o rezervi za stabilnost trga in uredbe o spremljanju, poročanju in preverjanju na področju ladijskega prometa („splošni ETS“), predlog za spremembo direktive o ETS glede letalstva („ETS za letalstvo“) ter poseben predlog za spremembo sklepa o rezervi za stabilnost trga.

---

<sup>1</sup> Predlog direktive o spremembi Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji, Sklepa (EU) 2015/1814 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov ter Uredbe (EU) 2015/757 (dok. 10875/21 + ADD 1–7);  
Predlog direktive o spremembi Direktive 2003/87/ES v zvezi s prispevkom letalstva k cilju Unije glede zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu in ustreznem izvajanju globalnega tržnega ukrepa (dok. 10917/21 + ADD 1–3);  
Predlog sklepa o spremembi Sklepa (EU) 2015/1814 glede količine pravic za vključitev v rezervo za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov do leta 2030 (dok. 10902/21 + ADD 1).  
Poleg tega je bil 14. julija 2021 predložen še četrti predlog o sistemu trgovanja z emisijami: Predlog sklepa o spremembi Direktive 2003/87/ES v zvezi z obveščanjem o poravnavi v okviru globalnega tržnega ukrepa za operatorje zrakoplovov s sedežem v Uniji. Ta predlog ločeno obravnava Svet za promet, telekomunikacije in energijo (promet).

Cilj teh predlogov je z uvedbo oblikovanja cen ogljika v sektorjih, ki še niso vključeni v sistem trgovanja z emisijami (pomorstvo, stavbe in cestni promet), ter okrepitvijo obstoječih določb zagotoviti, da bo sistem trgovanja z emisijami prispeval svoj delež k višjim splošnim ambicijam EU. Cilj predloga o „ETS za letalstvo“ je tudi implementacija sheme CORSIA<sup>2</sup>. S predlogi bi morali – kar zadeva obstoječi ETS – v sektorjih, ki so vključeni v sistem trgovanja z emisijami, do leta 2030 doseči 61-odstotno skupno zmanjšanje emisij v primerjavi z letom 2005, sedanji cilj pa je 43 %. Predlagani ločeni sistem za trgovanje z emisijami za stavbe in cestni promet bi moral zagotoviti 43-odstotno zmanjšanje emisij v teh sektorjih v primerjavi z ravnmi iz leta 2005 in tako prispevati k uresničitvi nacionalnih ciljev držav članic v skladu z uredbo o porazdelitvi prizadevanj.

V Evropskem parlamentu je za dosjeje pristojen Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane. Odbor za industrijo, raziskave in energetiko je pridružen odbor za predlog o „splošnem ETS“. Peter Liese (EPP, DE) je bil imenovan za poročevalca za predlog o „splošnem ETS“, Sunčana Glavak (EPP, HR) za poročevalko za predlog o „ETS za letalstvo“ in Cyrus Engerer (S&D, MT) za poročevalca za ločeni predlog sklepa o rezervi za stabilnost trga. Delo v zvezi s predlogi je v zgodnji fazi in po sedaj dostopnih informacijah dokončni časovni razpored še ni bil sporočen.

Evropski ekonomsko-socialni odbor in Odbor regij sta bila zaprosena za mnenje o predlogih, vendar mnenj še nista predložila.

Delovna skupina za okolje se je med slovenskim predsedovanjem sestala osemkrat. Na teh sestankih je preučila tri predloge, povezane z reformo ETS, in njihove ocene učinka. Razprave so potekale na podlagi tematskega združevanja predlogov in so prispevale k prvi obravnavi, ki je bila namenjena predvsem pojasnjevanju, da bi delegacije bolje razumele podrobnosti predlogov. Delegacije so želele več informacij o učinku predlogov na ravni držav članic in pojasnil o povezanosti z drugimi predlogi iz svežnja „Pripravljeni na 55“. Večina delegacij besedila še vedno preučuje, zato so njihovi komentarji in stališča bolj kot ne preliminarni.

---

<sup>2</sup> Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet, o kateri se je leta 2016 dogovorila Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO).

Delegacije imajo ETS še vedno za jedro podnebne politike EU. Zdi se, da se na splošno strinjajo, da bo moral ETS prispevati svoj stroškovno učinkoviti delež k višjim ambicijam EU, njihova stališča glede predlaganih sprememb pa se razlikujejo. V povezavi s tem je bilo slišati pozive k preučitvi možnosti za še bolj ambiciozen ETS, pa tudi zaskrbljenost zaradi možnih učinkov nekaterih delov predlogov na gospodarske sektorje in gospodinjstva, ob poudarjanju, da je treba upoštevati različne razmere v državah članicah.

#### *Vzpostavitev ločenega ETS za stavbe in cestni promet*

V dosedanjih razpravah je bilo poudarjeno, da je predlagani ETS za stavbe in cestni promet tesno povezan z drugimi elementi svežnja „Pripravljeni na 55“, zlasti uredbo o Socialnem skladu za podnebje, uredbo o porazdelitvi prizadevanj, direktivo o obdavčitvi energije, uredbo o standardih emisij CO<sub>2</sub> za avtomobile in kombinirana vozila ter direktivo o energetske učinkovitosti.

Delegacije se se na splošno strinjajo, da si je treba močneje prizadevati za razogljčenje stavbnega sektorja in sektorja cestnega prometa. Vendar je imelo veliko delegacij pomisleke glede predloga Komisije in več delegacij je podvomilo o ustreznosti uporabe trgovanja z emisijami v teh sektorjih. Pomisleki so povezani zlasti z višjimi cenami energije ter socialnimi in distribucijskimi učinki na gospodinjstva z nižjimi dohodki, kar bi še povečalo tveganje energetske revščine in vodilo v povečanje razlik med državami članicami in znotraj njih. Zato se nekatere delegacije tudi niso strinjale, da bi bil ETS za te sektorje najučinkovitejše orodje za razogljčenje, zatrjujoč, da bi se lahko stroški preprosto prenesli na potrošnike. Več se jih je spraševalo, ali bo Socialni sklad za podnebje zadostoval za ublažitev socialnih in distribucijskih učinkov. Nekatere delegacije so zaskrbljene zaradi posledične izgube prihodkov in se med drugim sklicujejo na veljavne nacionalne davčne ukrepe. Nekatere delegacije so izpostavile tudi vprašanja v zvezi z izvajanjem in upravnim bremenom.

Nasprotno pa so bile številne delegacije zadovoljne s predlagano uvedbo trgovanja z emisijami za stavbe in cestni promet ter poudarile, da ima večji potencial za stroškovno učinkovito razogljičenje teh sektorjev, obenem pa bodo države članice na ta način lažje uresničile višje nacionalne cilje iz uredbe o porazdelitvi prizadevanj. Te delegacije priznavajo, da so potrebni ukrepi za ublažitev socialnih in distribucijskih učinkov, pri tem pa nekatere poudarjajo, da bodo imeli tudi alternativni ukrepi podobne učinke, oblikovanje cen ogljika pa ustvarja tudi prihodke, ki se lahko uporabijo za financiranje takšnih ukrepov. Nekatere imajo pomisleke glede Socialnega sklada za podnebje.

V zvezi s predlaganim področjem uporabe fosilnih goriv, zajetih v ločenem ETS, bi bilo za nekatere delegacije sprejemljivo širše področje uporabe, ki bi zajemalo vsa fosilna goriva. Spet druge pa so spraševale o ožjem področju uporabe za sektorje, npr. o izključitvi stanovanjskega sektorja.

Ker gre pri predlaganem trgovanju z emisijami za stavbe in cestni promet za novost, so bile prve razprave večinoma namenjene podrobnemu pojasnjevanju učinkov predloga po sektorjih in državah članicah, vključno z deleži pravic za prodajo na dražbi in prihodki z dražb po državah članicah, ter različnih elementov zasnove. Kar zadeva določbe o ločenem ETS, ki naj bi zagotovile nemoten začetek delovanja sistema, so delegacije podprle njihov cilj, vendar so nekatere želele pojasnila, zlasti glede izračuna in razčlenitve podatkov v zvezi s predlagano zgornjo mejo, vključno z deležem emisij po državah članicah in sektorjih, ter predlagano 30 % povečanje količine pravic za prodajo na dražbi v letu 2026. Nekatere delegacije, ki predloge sicer še preučujejo, pa so menile, da bi bil primernejši še bolj nemoten začetek, in se spraševale, ali ne bi povečanje količine pravic za prodajo na dražbi v zgodnji fazi povzročilo težav v poznejši fazi.

V zvezi z ločeno rezervo za stabilnost trga so delegacije želele več pojasnil o razlogih za predlagane parametre in delovanje, med drugim glede začetne velikosti in pragov za vključitev pravic v rezervo in njihovo sprostitvev iz nje. Kar zadeva predlagani mehanizem, ki temelji na zviševanju, za preprečevanje tveganja pretiranega nihanja cen, so imele nekatere delegacije pomisleke glede njegove učinkovitosti, nekatere pa so želele pojasnila glede morebitnega vpliva cene ogljika v obstoječem ETS na ceno ogljika v okviru predlaganega trgovanja z emisijami za stavbe in cestni promet.

#### *Okrepitev obstoječega ETS in njegove ambicioznosti*

Delegacije menijo, da sta predloga za določitev nove izhodiščne zgornje meje in povečanje linearnega faktorja zmanjšanja ključna za okrepitev ambicioznosti ETS. Več delegacij ju je pozdravilo, nekatere pa so se zavzele za preučitev, kako bi lahko ambicioznost še povečali. Kar zadeva določitev nove izhodiščne zgornje meje, je bilo več vprašanj v zvezi z njenim izračunom, predvideno številčno vrednostjo in njenim vplivom, pri čemer so nekatere zaskrbljene, da bi to lahko privedlo do občutnega povišanja cen ogljika v letu uvedbe (tudi glede na predloga o rezervi za stabilnost trga). Prvi komentarji glede vključitve 79 milijonov pravic za pomorski sektor v zgornjo mejo so se osredotočali predvsem na pojasnila o izračunu in metodologiji. Nekaj vprašanj je bilo zastavljenih glede vpliva povečanega linearnega faktorja zmanjšanja.

Kar zadeva določbe o prememitvi emisij CO<sub>2</sub>/brezplačni dodelitvi, so delegacije želele predvsem natančno razumeti posledice predlaganih sprememb. Delegacije so bile zadovoljne s tem, da se želi preprečiti sprožitev medsektorskega korekcijskega faktorja, in v zvezi s tem jih je več izrecno podprlo pristop bolj ciljno usmerjene brezplačne dodelitve. Kljub temu je bilo nekaj vprašanj in pomislekov glede predlaganih sprememb. Za več delegacij je bil problematičen zlasti predlog, po katerem se popolna brezplačna dodelitev napravam pogojuje z izvajanjem priporočil iz energetskega pregleda, ki ga predvideva direktiva o energetske učinkovitosti, in nekatere so imele glede tega resne zadržke. Nekatere so trdile, da bi to privedlo do drugačne in nepravilne obravnave naprav, vključenih v sistem, in med drugim menile, da namen brezplačne dodelitve ni izvajanje priporočil iz energetskega pregleda na podlagi direktive o energetske učinkovitosti. Nekatere delegacije so se strinjale s ciljem predloga, vendar so opozorile na morebitno upravno breme, povezano z njegovim izvajanjem. Druge so izrazile pomisleke glede zvišanja najvišje stopnje posodobitve referenčnih vrednosti za brezplačno dodelitev, saj jih skrbijo posledice za njihovo industrijo. Poleg tega so delegacije izpostavile vprašanja glede področja uporabe brezplačne dodelitve pravic v povezavi s tem, da bi nekatere naprave, ki po izvedbi ukrepov za zmanjšanje njihove porabe energije in emisij sicer ne bi več spadale v področje uporabe, v ETS ostale še pet let.

Posebna pozornost je bila namenjena predlagani postopni odpravi brezplačne dodelitve v ETS za sektorje, zajete v mehanizmu za ogljično prilagoditev na mejah (CBAM), katerega namen je zagotoviti združljivost ukrepov EU proti prememitvi emisij CO<sub>2</sub> s pravili Svetovne trgovinske organizacije. V prvih komentarjih je bilo moč slišati vse od predloga za preučitev hitrejšega opuščanja (kar bi omogočilo hitrejše postopno uvajanje CBAM) do poziva k previdnosti, pri čemer so nekatere delegacije izjavile, da bi bilo treba odločitev o postopnem opuščanju sprejeti šele v okviru pregleda po pilotni fazi CBAM. Delegacije so med drugim želele pojasnila glede vprašanj, povezanih z enakim obravnavanjem proizvodov, proizvedenih v napravah, vključenih v ETS, in uvoženih proizvodov, in pri tem poudarile, da je treba poskrbeti, da bo mehanizem CBAM zagotavljal enako zaščito pred prememitvijo emisij CO<sub>2</sub> kot brezplačna dodelitev. Zastavljena so bila številna vprašanja o vplivu postopnega opuščanja na konkurenčnost proizvajalcev EU na izvoznih trgih.

Kar zadeva pomorski in letalski sektor, je bil poudarek na celoviti oceni predlogov, zlasti z vidika njihovega prispevka k zmanjšanju emisij, njihovega vpliva na sektorje in konkurenčnost, upoštevajoč mednarodni okvir in nacionalne okoliščine (tj. vprašanja povezljivosti). V zvezi s povezanostjo z drugimi dosjeji so nekatere delegacije pozvale k oceni kumulativnih učinkov predlogov o ETS, ReFuelEU Letalstvo, FuelEU Pomorstvo in predloga o obdavčitvi energije.

Delegacije se na splošno strinjajo, da mora pomorski prevoz prispevati k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov. Na splošno so podprle vključitev pomorskega prevoza v ETS, hkrati pa poudarile, da je treba ohraniti konkurenčnost sektorja ladijskega prometa EU ter upoštevati specifične nacionalne in geografske okoliščine. Vključitev pomorskega sektorja in njegovo razogljichenje za nekatere kljub temu predstavljata posebne izzive in tveganja. Več delegacij je želelo, da se podrobno preučijo načini vključitve (npr. postopno uvajanje sistema, razdelitev pravic za prodajo na dražbi in subjekt, odgovoren za predajo pravic), obenem pa ustrezno podprejo raziskave in inovacije, prihodki z dražb pa namenijo ekologizaciji sektorja.

V zvezi s predlaganim področjem uporabe in ambicioznostjo razširitve ETS na pomorski prevoz so delegacije želele pojasniti glede predlagane 50-odstotne pokritosti za plovbo zunaj EU, nekatere pa so želele, da se preučijo ambicioznejši cilji (npr. emisije, ki niso emisije CO<sub>2</sub>, in vključitev ladij z manj kot 5000 tonami).

Nekaj delegacij je tudi podvomilo, ali so predlagani ukrepi, s katerimi naj bi tržnim akterjem preprečili, da bi skušali zmanjšati svojo izpostavljenost oblikovanju cen ogljika, zlasti s favoriziranjem pristanišč zunaj EU v bližini držav članic ali prehodom na druge načine prevoza („ogljčna utaja“), zadostni, in pozvalo k dodatnim ukrepom. V zvezi s tem so številne delegacije poudarile, da je treba zagotoviti enake konkurenčne pogoje za sektor ladijskega prometa EU.

Nekatere delegacije so spraševale, ali klavzula o pregledu omogoča možnost popolne uskladitve s prihodnjim tržnim ukrepom, dogovorjenim v okviru Mednarodne pomorske organizacije, in vztrajale, da se je treba odzvati na s tem povezano dogajanje.

Nekatere delegacije so želele dodatne informacije glede predlaganih določb o urejanem subjektu, upravnem organu ter izvrševanju in kaznih, zlasti o tem, ali so kazni sorazmerne in usklajene z mednarodnimi postopki. Poleg tega so bila izpostavljena vprašanja o vplivu na cene pomorskega prevoza in morebitnem povečanju upravnega bremena za podjetja in organe.

Kar zadeva predlog „ETS za letalstvo“, je bila prva preučitev posvečena precej podrobnim in tehničnim vprašanjem, da bi se pojasnile različne določbe predloga in njegov učinek, tudi na konkurenčnost in potrošnike. Delegacije na splošno podpirajo cilj nadaljnjega razogljičenja sektorja ob hkratnem zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za evropske letalske prevoznike na svetovnem trgu. V zvezi z glavnima elementoma predloga, tj. postopnim opuščanjem brezplačnega dodeljevanja za letalstvo in implementacijo sheme CORSIA, pa menijo naslednje:

- Delegacije se na splošno strinjajo, da bi bilo treba brezplačno dodeljevanje postopoma odpraviti, vendar se nekatere zavzemajo za počasnejše opuščanje, tudi zaradi COVID-19, in pozivajo k ustrezni podpori sektorju. Več drugih delegacij je podprlo predlog za prehod na prodajo vseh pravic na dražbi ali pa se zavzemajo za hitrejšo ali celo takojšnjo opustitev.
- V zvezi s predlogom, po katerem bi se shema CORSIA uporabljala v okviru direktive o ETS, je bilo zastavljenih nekaj vprašanj o izbrani možnosti za področje uporabe (tj. uporaba sheme CORSIA za lete zunaj EGP in nadaljnja uporaba sistema ETS za lete znotraj EGP in odhodne lete v Združeno kraljestvo in Švico). Delegacije so želele dobiti predvsem pojasnila o načinih izvajanja, zlasti o skladnosti z ambicijami Pariškega sporazuma in uskladitvi s shemo CORSIA. Med drugim so spraševale o kakovosti dobropisov in terminologiji v zvezi z dobropisi, zajetih državah in izhodišču.

V prvih komentarjih glede predlogov o rezervi za stabilnost trga je bila pozornost med drugim namenjena vplivu predlogov na oblikovanje cen ogljika. Komentarji so se po eni strani osredotočali na zagotavljanje močnega cenovnega signala v podporo ambicioznemu ETS, po drugi strani pa na blažitev cenovnih šokov, zlasti skokovitih povišanj cen, pri čemer so se nekateri spraševali tudi o kumulativnih učinkih določitve nove izhodiščne zgornje meje in sprememb rezerve za stabilnost trga v letu določitve. V zvezi s tem je bilo tudi nekaj vprašanja glede predlaganih sprememb parametrov zasnove, vključno z mejno vrednostjo za aktivacijo rezerve za stabilnost trga in zakaj se v zvezi s tem pragovi ne znižajo. Druge delegacije so spraševale, ali ne bi bila za aktivacijo primernejša druga merila, zlasti ravni cen ogljika. Ena od delegacij je menila, da bi bilo treba rezervo za stabilnost trga obravnavati kot instrument za odpravo neravnovesij med prihodki in stroški, ki jih plačajo naprave, vključene v ETS, v državah članicah, ki so upravičenke sklada za modernizacijo.

V zvezi z ločenim predlogom sklepa o rezervi za stabilnost trga, s katerim se ohranja 24-odstotna dvojna stopnja vključitve do leta 2030, je več delegacij izrecno podprlo predlog in opozorilo, da je treba še naprej zmanjševati pretekli presežek, medtem ko so nekatere delegacije izjavile, da imajo precejšnje pomisleke glede njegovega učinka.

Glede na nedavno skokovito povišanje cen energije je več delegacij poudarilo, da je treba prednostno okrepiti člen 29a o „ukrepih v primeru pretiranega nihanja cen“ (ki ni del predloga Komisije), da bi bil bolj odziven. Nekatere so pozvale tudi k obravnavi morebitnih špekulacij na trgu ETS. Druge so posvarile pred ukrepi, ki bi lahko oslabili ali celo ogrozili delovanje ETS. Več delegacij meni, da razprava o porastu cen energije ne bi smela potekati v okviru svežnja „Pripravljeni na 55“.

V razpravi o finančnih določbah ETS so bili v ospredju velikost, viri, področje uporabe in razdeljevanje sredstev iz sklada za modernizacijo in inovacijskega sklada, pa tudi določbe o namenjanju sredstev.

Več delegacij je pozdravilo predlagano povečanje sklada za modernizacijo, pri čemer so nekatere predlagale dodatno povečanje, druge pa so pozvale k oceni uporabe sredstev, vključno s pričakovanimi učinki takega povečanja na blažitev podnebnih sprememb. Več delegacij izrecno podpira predlagano izključitev podpore za naložbe v zvezi s kakršnimi koli fosilnimi gorivi (ne le trdnimi fosilnimi gorivi) iz financiranja v okviru sklada za modernizacijo, nekaj delegacij pa je izrazilo resne pomisleke, pri čemer so nekatere opozorile na sklicevanje na vlogo prehodnih tehnologij, kot je plin, v sklepih Evropskega sveta iz decembra 2020.

Več jih je pozdravilo povečanje sklada za inovacije, druge pa so imele glede tega pomisleke. Nekatere so izrazile pomisleke glede virov sredstev za sklad za inovacije, zlasti pravic iz ločenega ETS za stavbe in cestni promet ter pravic, ki izhajajo iz zmanjšanja brezplačnega dodeljevanja sektorjem, vključenim v CBAM.

Delegacije so bile na splošno zadovoljne s pojasnilom, da so lahko vsi sektorji, vključeni v ETS, upravičeni do sredstev iz sklada za inovacije, in razširitev področja uporabe, da bo sklad lahko podpiral projekte na podlagi mehanizmov konkurenčnih razpisov, kot so pogodbe na razliko za ogljik. Nekatere so menile, da je treba zlasti sektorju pomorskega prometa kot novemu sektorju v okviru ETS zagotoviti ustrezno financiranje, na primer z namenjanjem sredstev. Predlagana je bila tudi ustanovitev posebnega sklada za podporo zelenemu prehodu pomorskega sektorja. Nekateri so pozvali k večji geografski uravnoteženosti pri razdelitvi projektov v okviru sklada za inovacije.

Več delegacij je želelo pojasniti o obveznem namenjanju vseh prihodkov z dražb za podnebne in energetske namene, pri čemer so opozorile na združljivost z nacionalnimi proračunskimi načeli. Številne delegacije so poudarile, da je treba finančne določbe oceniti glede na prihodnji predlog Komisije o sklepu o virih lastnih sredstev in njegove posledice za delež držav članic pri prihodkih z dražb. Podobne pripombe je bilo slišati tudi v zvezi s pričakovanimi prihodki od predlaganega ločenega ETS za stavbe in cestni promet, vključno z njihovim namenjanjem.

V zvezi z drugimi vprašanji je treba opozoriti, da so za nekatere delegacije posebej pomembne naprave, ki uporabljajo biomaso. V zvezi s tem je nekaj delegacij skrbelo, da bo predlagana nižja mejna vrednost 95 % za zgorevanje biomase po ničelni stopnji te naprave spodbudila k uporabi fosilnih goriv.

ii) Uredba o porazdelitvi prizadevanj<sup>3</sup>

8. Glavni cilj predloga Komisije je povečati prispevek uredbe o porazdelitvi prizadevanj k splošnim podnebnim ambicijam EU za leto 2030 z določitvijo novega cilja na ravni EU, po katerem bi se emisije toplogrednih plinov v sektorjih, ki so zajeti v uredbi o porazdelitvi prizadevanj, zmanjšale za 40 % (namesto 29 %) v primerjavi z letom 2005, in ustrezno posodobiti nacionalne cilje držav članic.

Evropski parlament je imenoval Jessico Polfjård (EPP, SE) za poročevalko Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane (ENVI). Delo v zvezi z dosjajem je v zgodnji fazi in po sedaj dostopnih informacijah dokončni časovni raspored še ni bil sporočen.

Evropski ekonomsko-socialni odbor in Odbor regij sta bila zaprosena za mnenje o predlogih, vendar mnenj še nista predložila.

Delovna skupina za okolje je med slovenskim predsedovanjem predlog in njegovo oceno učinka obravnavala na treh sestankih, na katerih ji je uspelo končati preliminarno prvo obravnavo predloga. Čeprav imajo višje splošne ambicije predloga splošno podporo, večina delegacij še vedno podrobneje preučuje predlog, zato so njihova mnenja ali stališča v tej fazi preliminarna. Razprave so bile tako osredotočene na pojasnjevanje novih elementov predloga v primerjavi z obstoječo uredbo o porazdelitvi prizadevanj. Komisija je na dosedanjih sestankih poskušala dati pojasnila in odgovore na vprašanja delegacij, ki se nanašajo zlasti na predlagane cilje, prilagodljivosti in dodatne rezerve, tudi v povezavi z drugimi predlogi iz svežnja „Pripravljeni na 55“.

---

<sup>3</sup> Predlog uredbe o spremembi Uredbe (EU) 2018/842 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma (dok. 10867/21 + ADD 1–4).

Predlog ohranja sedanje področje uporabe uredbe o porazdelitvi prizadevanj, ki vključuje cestni promet in stavbe. Delegacije so načeloma zadovoljne, da področje uporabe ni bilo spremenjeno, vendar so želele več informacij o interakciji med uredbo o porazdelitvi prizadevanj in predlaganim novim ETS za stavbe in cestni promet. Po mnenju Komisije bo hkratna razširitev trgovanja z emisijami na ta sektorja v okviru predlagane revizije direktive o ETS državam članicam pomagala doseči cilje iz uredbe o porazdelitvi prizadevanj, namesto da bi jih nadomestila.

Pristop, uporabljen za posodobitev predlaganih nacionalnih ciljev držav članic, še naprej temelji na BDP na prebivalca, le nekoliko je bil popravljen, da bi se upoštevali pomisleki glede stroškovne učinkovitosti. Nekatere delegacije so zadovoljne, da BDP na prebivalca ostaja osnova za izračun, nekatere druge pa skrbi, da uporabljena metodologija ne odraža v zadostni meri merila stroškovne učinkovitosti oziroma da ne bo prispeval k postopni konvergenci, zlasti ker ciljni razpon 40 odstotnih točk ostaja nespremenjen glede na obstoječo uredbo o porazdelitvi prizadevanj. Nekaj delegacij je dalo vedeti, da jim novi cilji predstavljajo velik izziv. Komisija je na zahtevo delegacij predložila nekaj dodatnih informacij in sklicev na podatke o izračunu nacionalnih ciljev.

Poleg tega so bile nekatere delegacije zaskrbljene, da bi državam članicam predlagani pregled podatkov o emisijah iz nacionalnih evidenc, ki naj bi bil opravljen leta 2025, in naknadna prilagoditev dodeljenih letnih emisij zanje za obdobje 2026–2030 lahko prinesla negotovost. Prilagoditev v okviru tehnične posodobitve okvira za določitev dodeljenih letnih emisij za države članice se predlaga, ker se še ne ve, kakšni bodo posledice pandemije COVID-19 ter okrevanja po njej za gospodarstvo EU in raven emisij in jih še ni mogoče v celoti količinsko opredeliti. Po besedah Komisije je cilj prilagoditve zagotoviti, da bo količina dodeljenih letnih emisij še vedno omogočala prenose med državami članicami, upoštevala morebitno okrevanje, hkrati pa preprečevala kopičenje čezmernih presežkov.

Kar zadeva prilagodljivosti v uredbi o porazdelitvi prizadevanj, se delegacije na splošno strinjajo, da bodo močno pomagale državam članicam pri stroškovno učinkovitem uresničevanju njihovih nacionalnih ciljev ob hkratnem zagotavljanju okoljske celovitosti. V predlogu Komisije so ohranjene splošne prilagodljivosti (shranjevanje in izposojanje, trgovanje z dodeljenimi letnimi emisijami med državami članicami), predlagane pa so nekatere spremembe prilagodljivosti ETS (dostop do večje prilagodljivosti za Malto) in prilagodljivosti LULUCF, ki državam članicam omogoča, da omejeno količino neto odvzemov iz sektorja LULUCF uporabijo za doseganje skladnosti s cilji iz uredbe o porazdelitvi prizadevanj. V zvezi s slednjim je več delegacij želelo dodatno pojasnitev predlaganih sprememb prilagodljivosti LULUCF in razloge za razdelitev uporabe skupne največje količine prilagodljivosti na dve petletni obdobji skladnosti brez možnosti za prenos iz prvega obdobja (2021–2025) v drugo obdobje (2026–2030). Po besedah Komisije je to povezano s spremembo metodologije obračunavanja, predlagane v uredbi LULUCF za obdobje 2026–2030, in z evropskimi podnebnimi pravili.

Predlog vsebuje tudi ново, prostovoljno rezervo, ki bi jo sestavljali neporabljeni dobropisi iz LULUCF ob koncu drugega obdobja skladnosti. Države članice bi iz te rezerve lahko črpale, da bi izpolnile svoj cilj iz uredbe o porazdelitvi prizadevanj za leto 2030, pod pogojem, da je EU dosegla svoj splošni cilj za leto 2030 ob upoštevanju zgornje meje prispevka neto odvzemov v skladu z evropskimi podnebnimi pravili. Več delegacij je želelo tudi več informacij o cilju nove dodatne rezerve, njenem pričakovanem delovanju in o tem, kako bo državam članicam pomagala uresničiti cilje iz uredbe o porazdelitvi prizadevanj, nekatere pa obžalujejo pomanjkanje predvidljivosti za države članice, saj vse do konca postopka skladnosti ne bo jasno, ali je razpoložljiva ali ne.

Poleg vprašanj o sočasnem delovanju prilagodljivosti, določenih v predlogih uredbe o porazdelitvi prizadevanj in uredbe o LULUCF, je nekaj delegacij zanimalo, ali ne bi bilo mogoče povečati uporabe ali dostopa do enkratne prilagodljivosti med ETS in uredbo o porazdelitvi prizadevanj, da bi se povečala stroškovna učinkovitost zmanjšanja emisij.

iii) Uredba o rabi zemljišč, spremembi rabe zemljišč in gozdarstvu (LULUCF)<sup>4</sup>

9. Glavni cilj predloga Komisije je okrepiti prispevek sektorja LULUCF k višjim splošnim podnebnim ambicijam EU za leto 2030, in sicer z določitvijo cilja na ravni EU glede odvzema neto toplogrednih plinov v sektorju LULUCF v višini 310 milijonov ton ekvivalenta CO<sub>2</sub> do leta 2030.

V Evropskem parlamentu je za dosje pristojen Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane (ENVI), za poročevalca pa je bil imenovan Ville Niinistö (Zeleni/EFA, FI). Norbert Lins (EPP, DE) je bil imenovan za poročevalca Odbora za kmetijstvo in razvoj podeželja (AGRI), ki je pridružen odbor z deljeno pristojnostjo glede nekaterih določb (člena 2(3) in 4(4)). Delo v zvezi z dosjejem je še vedno v zgodnji fazi in po sedaj dostopnih informacijah dokončni časovni razpored še ni bil sporočen.

Evropski ekonomsko-socialni odbor in Odbor regij sta bila zaprosena za mnenje o predlogih, vendar mnenj še nista predložila.

---

<sup>4</sup> Predlog uredbe o spremembi Uredbe (EU) 2018/841 glede področja uporabe, poenostavitve pravil o skladnosti, določitve ciljev držav članic za leto 2030 in zaveze skupnemu doseganju podnebne nevtralnosti do leta 2035 v sektorju rabe zemljišč, gozdarstva in kmetijstva ter Uredbe (EU) 2018/1999 glede izboljšanja spremljanja, poročanja, spremljanja napredka in pregleda (dok. 10857/21 + ADD 1–4).

Delovna skupina za okolje je med slovenskim predsedovanjem predlog in njegovo oceno učinka preučila na štirih sestankih, kar je omogočilo zaključek preliminarne prve obravnave predloga. V tej fazi so stališča delegacij večinoma preliminarne, razprave na tehnični ravni o predlogu Komisije pa so bile večinoma namenjene pojasnitvi predlaganih sprememb obstoječe uredbe, zlasti glede na znatne spremembe splošne ureditve od leta 2026 naprej. Večina doslej izraženih vprašanj in pomislekov se nanaša na nacionalne cilje za leto 2030, na predvideni okvir za obdobje po letu 2030, na prilagodljivosti, namenjene temu, da bi države članice lažje izpolnile svoje cilje (vključno z interakcijo s prilagodljivostmi in dodatno rezervo, predlagano v uredbi o porazdelitvi prizadevanj), na mehanizem za skladnost in kazni ter na zahteve glede spremljanja in poročanja.

V predlogu je za obdobje 2021–2025 ohranjeno trenutno „pravilo o nepresežku emisij“, kar pomeni, da morajo države članice zagotoviti, da vsota skupnih emisij ne preseže vsote skupnih odvzemov v sektorju po uporabi ustreznih pravil za obračunavanje in prilagodljivosti v povezavi s sektorjem, vključenim v porazdelitev prizadevanj. Za obdobje 2026–2030 pa je v predlogu določen cilj na ravni EU glede neto odvzema v sektorju LULUCF do leta 2030 v višini 310 milijonov ton ekvivalenta CO<sub>2</sub>. Ta cilj je razdeljen med države članice kot zavezujoči nacionalni cilji, ki temeljijo na trenutni uspešnosti njihovih sektorjev LULUCF pri blažitvi in njihovem deležu površine zemljišč, s katerimi se gospodari, v EU. Komisija predlaga, da se leta 2025 sprejme izvedbeni akt, v katerem se na podlagi linearne krivulje določijo letni cilji za vsako državo članico. Od leta 2031 naprej Komisija predlaga združitev emisij iz kmetijskega sektorja, ki niso CO<sub>2</sub>, z odvzemi in emisijami, ki jih ureja uredba o LULUCF, da se ustvari nov enotni steber, ki bo zajemal rabo zemljišč, gozdarstvo in kmetijstvo. Poleg tega je v predlogu določen tudi cilj, da se do leta 2035 v kombiniranem sektorju doseže podnebna nevtralnost na ravni EU. V predlogu je tudi opredeljen postopek, v skladu s katerim bo Komisija do konca leta 2025 predložila zakonodajni predlog, v katerem bodo določeni prispevki držav članic k cilju podnebne nevtralnosti v kombiniranem sektorju zemljišč.

Delegacije na splošno priznavajo pomembno vlogo sektorja LULUCF v podnebni politiki EU in njegovih višjih splošnih ambicij. Vendar je več delegacij v prvotnih stališčih izrazilo pomisleke glede nacionalnih ciljev, predlaganih za leto 2030, vključno z njihovo ravnjo ambicij, merili, uporabljenimi pri njihovem izračunu, in predlaganim novim mehanizmom za skladnost. Mnoge je zanimalo, kako so se pri razdelitvi cilja upoštevale nacionalne značilnosti, kot so naravne geografske razmere in starostna struktura gozdov, pa tudi potreba po zagotavljanju dolgoročnega povečanja ponorov. Večino delegacij skrbi, da predlagani postopek za poznejšo določitev letnih ciljev za obdobje 2026–2029 na podlagi linearne krivulje ni primeren za sektor, za katerega so značilna velika nihanja med leti, in da prav zato tudi ne bi bilo primerno preverjati skladnosti na podlagi enega samega leta. Več delegacij je izrazilo tudi pomisleke glede uporabe predlaganega mehanizma tehničnih popravkov ter želele več informacij o predvidenem postopku in rezultatih. V tej fazi je še vedno veliko vprašanj o predvidenem okviru za obdobje po letu 2030, za katerega nekatere delegacije menijo, da je morda prezgodaj, da se vključi v ta predlog.

V razpravah o prilagodljivostih je bila glavna pozornost doslej namenjena pojasnitvi njihovih tehničnih vidikov in sprememb obstoječih prilagodljivosti po letu 2025 ter boljšemu razumevanju povezanosti med prilagodljivostmi v predlogih uredbe o porazdelitvi prizadevanj in uredbe o LULUCF, tudi v povezavi z evropskimi podnebnimi pravili. Od leta 2026 ne bo več mogoče prenesti presežka odvzemov iz obdobja 2021–2025 v obdobje 2026–2030. Vendar pa bodo lahko države članice še naprej trgovale s svojimi presežki. Obstoječa prilagodljivost glede rabe zemljišč bo v drugem obdobju obsežnejša, saj se bo področje uporabe z gozdnih zemljišč, s katerimi se gospodari, razširilo na vse kategorije poročanja zemljišč. Skupna možna količina prilagodljivosti bo razdeljena na dva dela in njena uporaba bo odvisna od skladnosti s cilji na ravni EU za obe obdobji. V drugem obdobju naj bi prilagodljivost glede rabe zemljišč delovala kot enoten instrument prilagodljivosti in se lahko uporabi za izravnavo nihanj med leti. Poleg tega bi se lahko pod določenimi pogoji uporabil dodaten mehanizem za pomoč državam članicam, ki se soočajo z naravnimi motnjami v obeh obdobjih.

Delegacije se na splošno zavedajo, da bodo prilagodljivosti, zlasti v primeru naravnih motenj, zelo pomembne za to, da bodo države članice lažje dosegale višje ambicije po letu 2025. Vendar so izrazile pomisleke glede tega, ali bodo predlagane prilagodljivosti v tem pogledu ustrezne, zlasti kadar je razpoložljivost prilagodljivosti odvisna od doseganja splošnega cilja EU. Zastavljena so bila vprašanja v zvezi z ukinitvijo možnosti držav članic, da shranijo presežek odvzemov iz sektorja LULUCF iz obdobja 2021–2025, v katerem velja „pravilo o nepresežku emisij“, da bi ga uporabile v obdobju 2026–2030, pa tudi o dejstvu, da predlog v okviru letnih ciljev v drugem obdobju skladnosti ne omogoča shranjevanja presežkov odvzemov.

Predlog vključuje spremembe Uredbe (EU) 2018/1999 o upravljanju energetske unije<sup>5</sup>, ki vsebuje pravila za spremljanje emisij toplogrednih plinov in odvzemov ter poročanje o njih in za spremljanje napredka držav članic pri doseganju njihovih ciljev v skladu z uredbo o LULUCF. Med temi spremembami so ukrepi za povečanje natančnosti spremljanja in poročanja ter zahteve za spremljanje emisij in odvzemov ter poročanje o njih z uporabo naprednih tehnologij, ki so na voljo v okviru programov Unije, kot je Copernicus, in digitalnih podatkov, zbranih v okviru skupne kmetijske politike. S pomočjo novih podatkov, ki bodo dani na voljo po uvedbi novih zahtev za sisteme evidenc, bodo morale države članice v svojih poročilih o skladnosti za obe obdobji, in sicer leta 2027 in 2032, navesti tudi dodatne informacije, vključno z oceno sinergij in kompromisov med nacionalnimi politikami in ukrepi, da bi prešli na ukrepe, ki so bolj usmerjeni v politiko, namesto da bi zagotavljali le skladnost na ravni obračunavanja.

---

<sup>5</sup> Uredba (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov, spremembi uredb (ES) št. 663/2009 in (ES) št. 715/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU in 2013/30/EU Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv Sveta 2009/119/ES in (EU) 2015/652 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 328, 21.12.2018, str. 1).

Delegacije je skrbelo, da bi evidence toplogrednih plinov z novimi zahtevami glede spremljanja in poročanja postale precej bolj kompleksne, nekatere pa so navedle, da bi morale biti zahtevane informacije omejene na tiste, ki so potrebne za zagotovitev spremljanja napredka ter pregleda emisij in odvzemov v sektorju. Več delegacij je tudi zaskrbljenih, da bi lahko nove zahteve povzročile dodatne stroške, upravno breme ali podvajanje dela. Delegacije na splošno menijo, da je potrebnih več razprav na tehnični ravni, da bi bolje razumeli zahteve in njihove posledice.

iv) Uredba o standardih za emisije CO<sub>2</sub> za avtomobile in kombinirana vozila<sup>6</sup>

10. Cilj predloga je prispevati k višjim splošnim ambicijam EU s povečanjem ciljev za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> za leto 2030 za nove avtomobile in kombinirana vozila ter z uvedbo cilja 100-odstotnega zmanjšanja za leto 2035, s čimer bi spodbudili inovacije in zagotovili, da evropska avtomobilska industrija ohrani in okrepi svojo svetovno konkurenčnost. Višje ambicije bodo med drugim pomagale državam članicam pri doseganju njihovih zavezujočih nacionalnih ciljev v skladu z uredbo o porazdelitvi prizadevanj.

V Evropskem parlamentu je za dosje pristojen Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane. Za poročevalca je bil imenovan Jan Huitema (Renew, NL). Delo v zvezi z dosjajem je v zgodnji fazi in po sedaj dostopnih informacijah dokončni časovni razpored še ni bil sporočen.

Evropski ekonomsko-socialni odbor in Odbor regij sta bila zaprosena za mnenje o predlogu, vendar mnenj še nista predložila.

---

<sup>6</sup> Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije (dok. 10906/21 + ADD 1–5).

Delovna skupina za okolje se je med slovenskim predsedovanjem sestala trikrat ter preučila predlog in njegovo oceno učinka, tudi po posameznih členih. Čeprav je bilo med začetnimi razpravami pojasnjenih veliko vprašanj, večina delegacij še vedno preučuje predlog, zato so njihova stališča bolj kot ne preliminarne. Kljub temu se je med temi razpravami pokazalo, kakšne so preference glede ambicij za ciljne ravni. Ob tem je treba opozoriti, da se nekatere delegacije v tej začetni obravnavi niso opredelile glede predlaganih ciljnih ravni ali pa so to storile le delno.

Na splošno se delegacije strinjajo, da mora avtomobilski sektor prispevati k povečanim splošnim podnebnim ambicijam EU za leti 2030 in 2050. Za več delegacij je predlog ključnega pomena za doseganje splošnih ambicij in izpolnitev njihovih višjih nacionalnih ciljev v skladu z uredbo o porazdelitvi prizadevanj. Več delegacij je poudarilo, da bi bilo treba ambicije obravnavati v povezavi z drugimi predlogi iz svežnja „Pripravljeni na 55“ in zlasti s predlogom uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva.

Težišče razprav so bili višji cilji, še posebej cilj 100-odstotnega zmanjšanja za leto 2035, na podlagi katerega bi morali biti vsi novi avtomobili in kombinirana vozila do tega datuma brezemisijaska vozila ter del katerega je postopna opustitev motorja z notranjim zgorevanjem.

Več delegacij je pozvalo k višji ravni ambicij ali pa bi jo lahko podprlo, saj menijo, da je hitrejšo približevanje brezemisijaskim vozilom glede na splošne ambicije mogoče in potrebno. V zvezi s tem je zlasti poudarjeno, da so brezemisijaska vozila že široko dostopna in da se pričakuje, da se bo njihova uporaba na trgu znatno povečala. Povečane ambicije bi pripomogle k pospešitvi uvajanja in cenovne dostopnosti teh vozil, tudi na trgu rabljenih vozil. Konkretno želijo te delegacije, da se za cilj 100-odstotnega zmanjšanja določi zgodnejši rok, in sicer leto 2030. Nekatere je zanimalo, ali lahko države članice sprejmejo dodatne ukrepe na nacionalni ravni (nekatere države članice imajo politike/načrte za zgodnejšo postopno opustitev, kot je predlagala Komisija). Nekatere delegacije so predlagale zvišanje ciljev za leto 2025 in določitev vmesnega cilja za obdobje med letoma 2025 in 2030, pri čemer so podvomile tudi v diferencirane cilje za avtomobile in kombinirana vozila v letu 2030.

Nasprotno pa so se druge delegacije zavzele za ohranitev sedanjih ciljev za leto 2025 in diferenciranih ciljev za avtomobile in kombinirana vozila, kot je predlagala Komisija.

Nekatere delegacije so vsaj preliminarno podprle predlagano raven ambicij, čeprav z nekaterimi pridržki ali niansami. Predlagano je bilo, da bi bilo treba cilj 100-odstotnega zmanjšanja za leto 2035 do leta 2039 dopolniti z neko vrsto odstopanja za najuspešnejša nizkoemisijska vozila.

Več delegacij je zaskrbljenih zaradi predlagane ravni ambicij, zlasti cilja 100-odstotnega zmanjšanja za leto 2035, za katerega nekatere izrecno menijo, da je nesprejemljiv. Kar zadeva cilje za leto 2030, so nekatere doslej že pojasnile, da se ne strinjajo s predlogom Komisije. Pomisleki zadevajo predvsem vprašanje, ali je postopna opustitev motorja z notranjim zgorevanjem prezigodna in je potrebnega več časa; nekatere delegacije menijo, da bi bilo treba odločitev o postopni opustitvi sprejeti šele v okviru naslednjega pregleda, ki bi ga bilo mogoče prestaviti na zgodnejše leto, in sicer na leto 2026. Te delegacije so v zvezi s tem izpostavile več pomislekov, zlasti to, da je treba, kar zadeva uvajanje brezemisijjskih in nizkoemisijjskih vozil, upoštevati različne razmere v državah članicah, ki različno hitro uvajajo infrastrukturo za polnjenje in imajo različno kupno moč; opozorile so tudi, da je postopna opustitev motorja z notranjim zgorevanjem v nasprotju z načelom tehnološke nevtralnosti. Poudarjeno je bilo tudi, da bi bilo treba upoštevati vpliv selitve proizvodnje in posledične izgube delovnih mest, kar zahteva obsežne ukrepe, med drugim na področju strokovnega izpopolnjevanja in prekvalificiranja delavcev. Poleg tega so bila izpostavljena vprašanja cenovne dostopnosti električne energije ter razpoložljivosti baterij in surovin.

Pozvano je bilo, da se preuči, kako bo predlog vplival na trg rabljenih avtomobilov v nekaterih državah članicah, pri čemer je bilo poudarjeno, da bi lahko zaradi hitrejšega uvajanja brezemisijjskih in nizkoemisijjskih avtomobilov v državah članicah z višjimi prihodki prišlo do povečanega izvoza starejših avtomobilov, ki bolj onesnažujejo okolje, v države članice z nizkimi prihodki. Jasno je, da tega vprašanja ni mogoče obravnavati v tej uredbi, vendar se predlaga, da ga Komisija spremlja, npr. v okviru poročila o napredku/postopka pregleda, in podrobneje preuči možne rešitve.

Nekatere delegacije so pozvale k temu, da se v ocenjevanje skladnosti proizvajalcev vozil z zadanimi cilji vključi prispevek goriv iz obnovljivih virov in nizkoogljičnih goriv, oziroma bi takšen predlog lahko podprle. Vendar več delegacij odločno podpira protiargumente Komisije, med drugim argument, da bi bilo ta goriva boljše nameniti drugim sektorjem, ki jih je težje razogljčiti.

Nekaj delegacij želi pri določanju ciljev specifičnih emisij za proizvajalce in s tem porazdelitvi prizadevanj med njimi odpraviti uporabo tako imenovanega parametra mase.

Kar zadeva mehanizem za spodbujanje uvajanja brezemisij in nizkoemisij vozil, ki je bil dogovorjen v okviru zadnje revizije uredbe, Komisija predlaga njegovo postopno opustitev do leta 2030 glede na to, da je strogost cilja glavni razlog za njihovo uvedbo. Dosedanji komentarji kažejo, da več delegacij to podpira, pri čemer nekatere zagovarjajo zgodnejšo postopno opustitev, saj menijo, da lahko postopna opustitev v sedanjih oblikah ogrozi ambicije. Drugi nasprotujejo predlagani postopni opustitvi in poudarjajo, da posebej spodbuja uvajanje teh vozil v državah članicah, v katerih je njihovo uvajanje trenutno manjše. Nekaj delegacij je izrazilo pridržke glede odprave odstopanja za manjše proizvajalce, saj ima zelo omejene koristi za zmanjšanje emisij, hkrati pa upošteva nekatere značilnosti trga. Druge so predlog podprle.

Iz začetnih razprav je razvidno, da delegacije podpirajo idejo, da se pregled, načrtovan za leto 2028, opravi prej, pri čemer so opozorile na več dodatnih vprašanj, ki jih je treba pregledati ali vključiti v predvideno poročilo o napredku; glej tudi razprave v zvezi s predlaganimi ambicijami.

v) Uredba o Socialnem skladu za podnebje<sup>7</sup>

11. Namen predloga je ublažiti socialne in distribucijske učinke sistema trgovanja z emisijami za stavbe in cestni prevoz tako, da se vzpostavi Socialni sklad za podnebje (uredba o Socialnem skladu za podnebje), s katerim se podprejo ranljiva gospodinjstva, mikropodjetja in uporabniki prevoza. Na podlagi socialnih načrtov za podnebje, ki jih bodo pripravile države članice, podpira ukrepe in naložbe za zmanjšanje emisij ranljivih skupin v teh sektorjih in lahko zajema tudi začasno neposredno dohodkovno podporo.

V Evropskem parlamentu sta v okviru postopka skupnih sej odborov za dosje pristojna Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane (ENVI) in Odbor za zaposlovanje in socialne zadeve (EMPL). Odbor za proračun (BUDG) je pridružen odbor z izključno pristojnostjo za vidike, ki se neposredno nanašajo na lastna sredstva. Esther de Lange (EPP, NL) je bila imenovana za poročevalko odbora ENVI, David Casa (EPP, MT) za odbor EMPL in Margarida Marques (S&D, PT) za odbor BUDG. Delo v zvezi s predlogom je v zgodnji fazi in po sedaj dostopnih informacijah dokončni časovni razpored še ni bil sporočen.

Evropski ekonomsko-socialni odbor in Odbor regij sta bila zaprosena za mnenje o predlogu, vendar mnenj še nista predložila.

---

<sup>7</sup> Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje (dok. 10920/21 + COR1 + ADD 1 + ADD1 COR1).

Ad hoc delovna skupina za Socialni sklad za podnebje<sup>8</sup> se je med slovenskim predsedovanjem sestala trikrat in preučila uredbo o Socialnem skladu za podnebje. Razprave so bile namenjene predvsem pojasnitvi več pomembnih splošnih in proračunskih vidikov predloga. Čeprav se na splošno priznava, da je treba zagotoviti zeleni prehod, pri katerem nihče ne bo zapostavljen, in obravnavati socialne posledice, ki izhajajo iz predlaganega trgovanja z emisijami za stavbe in cestni prevoz, je predlog na splošno izzval mešane odzive. Nekatere delegacije so pozdravile splošno idejo o vzpostavitvi sklada, številne pa so izrazile precejšnje pomisleke in zahtevale pojasnila, zlasti v zvezi s povezanostjo z drugimi predlogi iz svežnja „Pripravljeni na 55“, podatki, ki podpirajo različne izračune v predlogu, in učinkom na ravni držav članic, pri čemer več delegacij obžaluje, da ni bila opravljena samostojna ocena učinka. Delegacije besedilo še vedno preučujejo, zato so bili njihovi komentarji in stališča bolj kot ne preliminarni. Predlog se bo po posameznih členih začel preučevati med francoskim predsedovanjem.

Za večino delegacij je uredba o Socialnem skladu za podnebje neločljivo povezana s predlaganim novim trgovanjem z emisijami za sektorja stavb in cestnega prevoza v revidirani direktivi o ETS, pri čemer so nekatere poudarile tudi socialne in distribucijske učinke drugih predlogov svežnja „Pripravljeni na 55“, vključno z direktivo o obdavčitvi energije.

Več delegacij je poudarilo, da bo dokončno oblikovanje nacionalnih stališč o uredbi o Socialnem skladu za podnebje odvisno od ocene prihodnjih predlogov o sklepu o virih lastnih sredstev in o spremembi večletnega finančnega okvira (2021–2027). Nekatere delegacije so izrazile pomisleke glede ponovnega odprtja večletnega finančnega okvira; menile so, da bi se lahko za obravnavanje socialnih posledic predlaganega trgovanja z emisijami za stavbe in cestni prevoz uporabila obstoječa sredstva. V zvezi s tem je več delegacij opozorilo na to, da se področje uporabe sklada prekriva z drugimi instrumenti, zlasti instrumenti kohezijske politike ter Mehanizmom za okrevanje in odpornost, pa tudi nacionalnimi ukrepi.

---

<sup>8</sup> Odbor stalnih predstavnikov (1. del) je njegov mandat odobril 8. septembra 2021 (dok. 11402/2021 + COR1). Ad hoc delovna skupina za Socialni sklad za podnebje pod nadzorom Odbora stalnih predstavnikov poroča Svetu za okolje ter, če je ustrezno, Svetu za ekonomske in finančne zadeve.

V zvezi s predlagano pravno podlago, tj. členom 91(1)(d) PDEU (promet), členom 192(1) PDEU (okolje) in členom 194(1)(c) PDEU (energija), se je več delegacij spraševalo, ali je primerna in ali upravičuje začasno neposredno dohodkovno podporo. Pravna služba Sveta je preliminarno analizo zagotovila na enem od sestankov Ad hoc delovne skupine za Socialni sklad za podnebje.

Več delegacij je pod vprašaj postavilo tudi neposredno upravljanje Socialnega sklada za podnebje in se zavzelo za deljeno upravljanje. Poleg tega so se nekatere delegacije spraševale tudi o razlogih za uporabo celovitega in interoperabilnega sistema obveščanja in spremljanja kot obveznega orodja, vključno z enotnim orodjem za podatkovno rudarjenje in oceno tveganja.

Delegacije so se v zvezi z vsebino socialnih načrtov za podnebje spraševale o morebitnem prekrivanju z drugimi strategijami, ki jih morajo določiti države članice, kot so območni načrti za pravični prehod. Poleg tega je več delegacij nasprotovalo temu, da naj bi se kazalniki za poročanje o napredku ter za namene spremljanja in ocenjevanja določili z delegiranimi akti; zavzemajo se za to, da bi bili del regulativnega besedila v skladu s pristopom za kohezijsko politiko.

V zvezi z upravičenostjo ukrepov so delegacije želele podrobnejšo analizo glede ukrepov in naložb, upravičenih do financiranja, glede porazdelitve med ukrepi in naložbami ter glede začasne neposredne dohodkovne podpore v okviru sklada. Želele so tudi pojasnila o načelu, da se ne škoduje bistveno, in dejale, da z zanimanjem pričakujejo tehnične smernice Komisije v zvezi s tem vprašanjem.

Velikost Socialnega sklada za podnebje, ki je predvidena v predlogu, je skupno 72,2 milijarde EUR za obdobje 2025–2032. Ta znesek načeloma ustreza 25 % pričakovanih prihodkov predlaganega trgovanja z emisijami za stavbe in cestni promet. Večino delegacij je zanimalo, kako Komisija umerja porazdelitev, in zahtevala dodatna pojasnila v zvezi s skupnim obsegom, predlaganim za sklad, več delegacij pa je izrazilo pomisleke glede njegove velikosti.

Delegacije so izrazile pomisleke glede določb o sofinanciranju (npr. države članice bi morale financirati vsaj 50 % skupnih stroškov socialnih načrtov za podnebje, in sicer iz dela svojih pričakovanih prihodkov od prodaje pravic na dražbi pri trgovanju z emisijami v okviru novega sistema). V zvezi s tem je več delegacij zahtevalo dodatna pojasnila o enotni 50-odstotni stopnji nacionalnega sofinanciranja, ki se uporablja za vse države članice; nekatere so menile, da je previsoka.

V zvezi s predlagano metodologijo dodeljevanja za razdelitev Sklada so imele delegacije več vprašanj in pomislekov glede uporabljene formule, ki naj bi bila prezapletena, in meril za dodelitev, ki se mnogim delegacijam niso zdela primerna, ker naj ne bi upoštevala njihovih posebnih nacionalnih okoliščin in zagotavljala poštene razdelitve. V zvezi s tem je bila vprašljiva tudi izbira kazalnikov.

Kar zadeva trajanje Socialnega sklada za podnebje, več delegacij meni, da je to, da sklad zajema dve obdobji večletnega finančnega okvira, politično občutljivo dejstvo, zato bo potrebna nadaljnja analiza. Nekatere delegacije so poudarile, da osemletno obdobje trajanja, ki se začne leta 2025, anticipira prihodnji večletni finančni okvir. V sedanjem predlogu sklad ni časovno omejen. Njegov proračun je trenutno razdeljen na dva dela: 1) finančna sredstva za obdobje 2025–2027 in 2) finančna sredstva za obdobje 2028–2032. Za obdobje 2025–2027 bo Komisija predlagala spremembo sedanje uredbe o večletnem finančnem okviru, o kateri naj bi se dogovorili istočasno kot o temeljnem aktu o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje in spremembi sklepa o virih lastnih sredstev. Za obdobje 2028–2032 se predlaga, da se znesek da na voljo le, če se doseže dogovor, da se v naslednji uredbi o večletnem finančnem okviru določen znesek proračuna dodeli Socialnemu skladu za podnebje.

Predsedstvo je v skladu z mandatom Ad hoc delovne skupine za Socialni sklad za podnebje v oglete oklepaje postavilo ustrezne določbe iz predloga in njegovih prilog o finančnih vidikih, povezanih z večletnim finančnim okvirom in viri lastnih sredstev Unije, med drugim tudi glede velikosti in trajanja sklada ter metodologije dodeljevanja. Določbe v oklepajih so tiste, ki bodo najverjetneje del horizontalnih proračunskih pogajanj.

### III. ZAKLJUČEK

Odbor stalnih predstavnikov naj se seznani s tem poročilom o napredku in vprašanji za orientacijsko razpravo iz priloge k poročilu ter jih posreduje Svetu za okolje za sejo 20. decembra 2021.

---

**Vprašanja za ministre in ministrice za orientacijsko razpravo na seji Sveta za okolje**

1. *Glede na vašo politično oceno dosedanjega napredka pri petih dosjejih v pristojnosti Sveta za okolje – kakšna bi bila lahko v prihodnjih mesecih raven ambicij za nadaljnji napredek pri petih pobudah, povezanih s podnebjem, če upoštevate raznovrstno povezanost med predlogi, vključno z drugimi predlogi svežnja „Pripravljeni na 55“?*
  2. *Katera vprašanja v teh petih dosjejih so po vašem mnenju najobčutljivejša?*
-