

Spremni za 55



Vizija Evropske komisije za zelenu Evropu

GECIĆ | LAW

Naša politička posvećenost da postanemo prvi klimatski neutralan kontinent do 2050. sada je zakonska obaveza. Evropski zakon o klimi je zalog za našu decu i unuke.

Ursula fon der Lajen, predsednica Evropske komisije

Sadržaj

Uvod	2
Sistem za trgovanje emisionim jedinicama	3
Mehanizam za prekogranično prilagođavanje emisije ugljenika (CBAM)	5
Uredba o podeli napora	7
Izmene Direktive o oporezivanju energenata i električne energije	8
Direktiva o obnovljivim izvorima energije	9
Prerada direktive o energetskoj efikasnosti	10
Uredba o uključivanju emisija i uklanjanja gasova sa efektom staklene baštice iz korišćenja zemljišta, promena u korišćenju zemljišta i šumarstvu	11
Revizija Direktive o postavljanju infrastrukture alternativnih goriva	12
Uredba kojom se utvrđuju standardi emisija CO ₂ za automobile i kombije	13
Regulativa o obezbeđivanju jednakih uslova za održivi vazdušni transport	14
Upotreba obnovljivih i niskougljeničnih goriva u pomorskom saobraćaju	15
Društveni klimatski fond	16
Nova Strategija EU u oblasti očuvanja šuma do 2030	17

Uvod

Zeleni dogovor je vizija o tranziciji Evropske unije (EU) ka održivom modelu ekonomskog rasta. Predstavljen je u decembru 2019. godine i njegov primarni cilj je da Evropa postane klimatski neutralni kontinent do 2050. godine. Zelenim dogovorom EU istovremeno nastoji da podstakne modernizaciju svoje privrede kroz razvoj inovacija i povećanje konkurentnosti.

U skladu sa ovom strategijom, Evropska komisija je u julu 2021. godine objavila akcioni plan za borbu protiv klimatskih promena pod nazivom „Spremni za 55“ (engl. Fit for 55). Ovaj paket zakona predviđa smanjenje emisija štetnih gasova u EU za 55% do 2030. godine, u poređenju sa nivoima iz 1990. godine.

Paket „Spremni za 55“ sadrži odredbe kojim se proširuje sistem EU za trgovinu emisijama ugljen dioksida na više sektora i postepeno se ukidaju besplatne emisije u drugim granama privrede. Pored toga, predlaže se regulativa koja propisuje nove ciljeve smanjenja emisija koji se primenjuju na svaku državu članicu u određenim granama i sektorima privrede. Ovim paketom se predlažu i ambiciozniji ciljevi u pogledu upotrebe energije iz obnovljivih izvora, kao i obavezujući ciljevi u pogledu energetske efikasnosti.

Paket mera takođe podrazumeva niz inicijativa, među kojima su i novi mehanizam za prekogranično prilagođavanje emisija ugljenika (CBAM) kojim se uvode uvozni nameti čiji je cilj zaustavljanje daljeg „curenja“ ugljenika; Društveni klimatski fond, kojim se ublažavaju mogući negativni socijalni efekti zelene tranzicije; inicijative za pomorska i avio-goriva, sa ciljem da se održiva goriva sve više koriste u transportu; i nova strategija EU za očuvanje šuma, koja ima za cilj da obezbedi održivu upotrebu biomase i postavlja ambiciozne ciljeve za pošumljavanje kontinenta.

Imajući u vidu značaj i mogući uticaj paketa „Spremni za 55“ na unutrašnje tržište EU, zemlje kandidate, kao i na globalno tržište – posebno u oblastima međunarodne trgovine, proizvodnje, energetike i transporta – Gecić Law predstavlja ovaj praktičan vodič kroz sve promene i inicijative koje paket „Spremni za 55“ podrazumeva, kao i njihov potencijalni uticaj na tržišta u regionu i njihove učesnike.

Sistem za trgovanje emisionim jedinicama

Povećana akumulacija gasova sa efektom staklene bašte, pretežno ugljen-dioksida, pokrenula je ekološku tempiranu bombu. Intenzivan uticaj globalnog zagrevanja doslovno preti da okonča život na Zemlji u narednim vekovima i to se dešava čak brže nego što smo očekivali. Stoga, u situaciji u kojoj svaki kutak sveta već duže vreme oseća katastrofalne posledice globalnog zagrevanja, opšteprihvачeni koncept da zagađivači snose troškove svog zagađenja izgleda kao jedini svrshishodan. Sistem određivanja cena ugljenika u EU odražava potpuno istu ideju.

U cilju rešavanja problema emisije gasova sa efektom staklene bašte, posebno ugljen-dioksida, EU je uvela tržišno orijentisan instrument pod nazivom Sistem za trgovanje emisionim jedinicama (ETS). ETS, koji je uspostavljen 2005. godine, bio je kamen temeljac vodeće klimatske politike EU i najambiciozniji pokušaj smanjenja emisija gasova sa efektom staklene bašte do tada. Detaljna analiza koncepta ETS sledi u nastavku, ali prvo, idemo korak unazad, šta je ETS?

Ukratko, ETS je regulatorni instrument osmišljen da utiče na ponašanje učesnika na tržištu promenom strukture njihovih ekonomskih podsticaja, poput tržišta i cena.

Ukratko, on sledi pristup koji ograničava količinu emisija i određuje njihovu cenu, i to na najekonomičniji način. Inicialno je postavljena gornja granica ukupne količine emisije gasova sa efektom staklene bašte. Zatim, gornja granica se smanjuje svake godine, osiguravajući da količina ukupnih emisija određenog zagađivača opada s vremenom.

S druge strane, trgovina se odnosi na tržište kupovine i prodaje emisijskih jedinica u okviru predviđene gornje granice. Dozvole se distribuiraju učesnicima na osnovu njihovih osnovnih emisija, u skladu sa njihovim prethodnim emisijama. Stoga, kako ne bi bili izloženi velikim novčanim kaznama, učesnici u industriji sa intenzivnom emisijom ugljenika moraju kupiti dozvole za emisiju, a zatim ih predati za svaku tonu ugljen-dioksida ili ekvivalentnu količinu drugih snažnih gasova sa efektom staklene bašte, azot-oksida i perfluorougljenika, koje ispuštaju u atmosferu.

Suština ovog koncepta je u tome što se učesnicima daje podsticaj da osmisle inovativno rešenje za smanjenje emisije odgovorne za klimatske promene. U osnovi, ako učesnik smanji emisiju, može da zadrži dodatne dozvole za svoje buduće potrebe ili da ih proda drugim učesnicima. Iz toga sledi da kupac plaća naknadu za zagađivanje, dok prodavac dobija naknadu za smanjenje emisija. Budući da je predviđeno da se i broj dozvola i količina emisije smanjuju tokom vremena, otkup dozvola sa tržišta doveće do nestašice emisionih prava. Tako će, usled ograničene ponude, rastuća potražnja dovesti do veoma visokih cena.

Ukratko, tržišno orijentisan instrument kao što je „cap-and-trade“ smatra se pouzdanim sredstvom za postizanje ambicioznog klimatskog cilja smanjenja emisije gasova sa efektom staklene bašte na nulu do 2050. godine. Dugoročno, željeni ishod ovih odredbi jeste da pruže učesnicima snažan podsticaj da uštide novac prelaskom sa proizvodnje na bazi ugljenika, i investiraju u inovativne tehnologije sa niskim sadržajem ugljenika. Međutim, neki su izrazili zabrinutost tvrdeći da postojeći sistem nije dovoljan niti dovoljno brz, sugerujući da postoje alternativni načini za postizanje

klimatskih ciljeva. Ali još smo daleko od toga da možemo dati konačne primedbe. Ostaje da vidimo da li bi ETS mogao da deaktivira tempiranu bombu koja otkucava na vrhu sveta.

Mehanizam za prekogranično prilagođavanje emisije ugljenika (CBAM)

Mehanizam za prekogranično prilagođavanje ugljenika CBAM nastoji da uspostavi sistem koji propisuje plaćanje nameta na uvoz određenih proizvoda iz industrija gvožđa i čelika, cementa, aluminijuma, đubriva i proizvodnje električne energije.

Uz sve gore navedene ciljeve, EU nastoji i da poveća svoju konkurentnost kroz izjednačavanje cene ugljenika plaćene na proizvode obuhvaćene domaćim zakonodavstvom i onih koji se uvoze. EU se nuda da će takva mera zaustaviti selidbu proizvodnje u zemlje sa manje ambicioznim klimatskim ciljevima i time dovesti u ravnopravan položaj domaća postrojenja i njihove konkurente širom sveta.

Radi zaštite pravne sigurnosti, preduzećima i državama je ostavljeno vremena da se prilagode svim promenama koje će se dogoditi u prvoj – „pojednostavljenoj“ fazi, koja počinje 2023. godine i predstavlja prelazni period, a završava se 2026. godine kada se očekuje da će CBAM postati potpuno operativan. U prelaznom periodu, CBAM će obuhvatati samo nekoliko odabranih sektora i proizvoda koji sa sobom nose visoki rizik od „curenja“ ugljenika, ali CBAM ostavlja mogućnost daljeg širenja obuhvaćenih proizvoda i industrija. Podaci prikupljeni iz izveštaja uvoznika daće neophodan uvid EU u to kako CBAM funkcioniše i da li njegov opseg treba proširiti tako da obuhvati i indirektne emisije ili potpuni ugljenični otisak.

Trenutni nacrt CBAM predviđa sistem koji će funkcionisati na sledeći način:

- Uvoznici u EU moraju da kupe CBAM sertifikate u iznosu koji odgovara ceni ugljenika primenjivoj na proizvode proizvedene u EU koji podležu pravilima određivanja cena ugljenika
- Uvoznici zatim moraju predati kupljene sertifikate nadležnim nacionalnim vlastima država članica EU
- Nadležne vlasti će pratiti da li je, i u kojoj količini, proizvodnja proizvoda u okviru odredbi CBAM u skladu sa kupljenim sertifikatima. U slučaju da se ne priloži adekvatan broj sertifikata, uvoznici će biti podložni velikim novčanim kaznama koje se mogu kumulirati sa sankcijama propisanim nacionalnim zakonodavstvom države članice u koju je izvršen uvoz. Međutim, ako je proizvođač koji nije iz EU već platio u nekoj drugoj državi određenu naknadu na emisije nastale tokom procesa proizvodnje, iznos koji treba platiti prema odredbama CBAM će se shodno tome prilagoditi. Ovakvo pravilo uspostavlja mehanizam zasnovan na podsticajima sa krajnjim ciljem da podstakne zemlje koje imaju manje ambicioznu klimatsku politiku da „ozelene“ svoje proizvodne procese.

Uvođenje CBAM je izazvalo različite reakcije. Dok ga neki hvale i predstavljaju kao kopernikanski obrt koji će značajno doprineti borbi protiv klimatskih promena, drugi ga gledaju kao meru zelenog protekcionizma. Neki trgovinski partneri EU čak tvrde da će CBAM gotovo neizbežno prekršiti pravila Svetske trgovinske organizacije. Najveći uvoznici u EU iz gore navedenih sektora, koji su najviše pogodjeni ovim sistemom, već šada skreću pažnju na potencijalne probleme i prete da će pokrenuti postupke pred Svetskom trgovinskom organizacijom.

Sredinom marta 2022. godine Savet Evropske unije (Savet), postigao je dogovor o nacrtu CBAM-a. U poređenju sa prvobitnim predlogom Komisije, Savet se odlučio za veću centralizaciju sistema

upravljanja CBAM-om. Pored toga, utvrđeno je da će minimalni prag za izuzeće od plaćanja nameta biti vrednost proizvoda niža od € 150. Očekuje se da će se uskoro razgovarati i o ukidanju besplatnih dozvola koje se dodeljuju sektorima obuhvaćenim CBAM-om, koje je uspostavila direktiva o ETS, i o rešenjima u vezi pitanja ograničavanja curenja ugljenika iz izvoza.

Uredba o podeli napora

Uredba o podeli napora predstavlja instrument koji EU koristi za pokrivanje sektora koji su izostavljeni u EU šemi trgovanja emisijom gasova. Ova uredba obuhvata sektore transporta (osim vazduhoplovstva i pomorskog transporta), zgrada, poljoprivrede, industrijskih instalacija, gasova, otpada kao i emisije koje se ne odnose na sagorevanje iz energije i upotrebe proizvoda. Ovi sektori trenutno čine 60% emisija EU.

DA LI STE ZNALI?

- **Oko 35 % emisija izaziva transport.**
- **Oko 25% emisija izazivaju zgrade.**
- **Oko 17% emisija izaziva poljoprivreda.**
- **Oko 16% emisija izaziva industrija.**
- **Oko 5% emisija izaziva otpad.**

Uredba o podeli napora ima sveobuhvatni cilj smanjenja emisije u okviru EU, ali zemljama članicama EU dodeljuje pojedinačne ciljeve da bi se zajednički cilj lakše ostvario. Kako bi do 2030. godine moglo da se postigne smanjenje od 55% zagađenja izazvanih

od strane sektora obuhvaćenih ovom uredbom, neophodno je da svi sektori pojačaju svoje napore.

Kao deo paketa „Spremni za 55“, Evropska komisija je odlučila da doneše predlog izmena uredbe o podeli napora.

Komisija je predložila preuzimanje mera u svim sektorima, u kojima bi zemlje članice EU mogle da smanje emisije. Smanjenje emisije će zahtevati i uvođenje nacionalnih mera, ali EU će dodatno podržati zemlje članice.

EU predlaže pomoći državama članicama kroz poboljšanje uredbe o porezu na energiju, tehnologiju i infrastrukturu koja pruža sredstva za dekarbonizaciju kroz regulatorne mehanizme i podstiče na ulaganje.

U sektorima kao što su građevinarstvo i transport, države članice bi mogle da uključe upravljanje transportom, promovišu javni prevoz, poboljšaju režime oporezivanja. Takođe, recikliranje i upravljanje otpadom mogu znatno smanjiti emisije.

Korisna i zanimljiva informacija je i to da ništa ne sprečava države članice da postave i ambicioznije ciljeve za smanjenje emisija, od onih postavljenih uredbama EU. Danska, Nemačka i Švedska – neke su od zemalja članica koje su to već uradile.

U slučajevima kada država članica EU ne uspe da ostvari ciljeve postavljene u uredbi o podeli napora – primenjuje se automatska kazna. Ova kazna predstavlja iznos troškova koje je ovo kašnjenje u smanjenju emisija izazvalo. Komisija, na svakih pet godina, proverava da li se zemlje članice pridržavaju uredbe i ispunjavaju ciljeve.

Izmene Direktive o oporezivanju energenata i električne energije

Jedan od koraka ka ostvarivanju ovih ciljeva predstavljaju Izmene Direktive o oporezivanju energenata i električne energije obelodane u paketu „Spremni za 55“.

Izmene podrazumevaju novi pristup potrošnji energije kroz donošenje novih poreskih mera. Važeća Direktiva koja je stupila na snagu 2003. godine propisuje minimalne stope akciza i opšta pravila koja se primenjuju na oporezivanje energenata, kao što su to pogonska gorila, loživa ulja, i električna energija. Takođe, države članice su mogle da promene povećaju stope određene Direktivom, ali samo naviše. Stoga su, kako se i očekivalo, stope u svim državama članicama skočile, u većoj ili manjoj meri.

Međutim, prvo bitno postavljene poreske stope su vremenom zastarele, te je preko potrebno da se adekvatno usklade. Glavni nedostaci Direktive su neusklađenost sa trenutnim klimatskim i energetskim ciljevima, favorizovanje upotrebe fosilnih goriva i gubitak konvergentnog efekta koje su poreske stope Direktive imale na stope država članica.

Izmene imaju dva glavna cilja koji bi trebalo da budu komplementarni sa klimatskim ambicijama EU:

- Uvođenje nove strukture poreskih stopa koje se određuju tako da odražavaju energetski sadržaj energenata, kao i njihov uticaj na životnu sredinu tokom potrošnje.
- Prilagođavanje poreske osnovice za koju je predviđeno da obuhvati više proizvoda i eliminise neke od postojećih poreskih olakšica.

Prelazak na „čistije“ energente kroz uspostavljanje novog sistema podsticaja zasnovanog na poreskim stopama nije jeftin zadatak. Kako bi ublažila troškove ove tranzicije, EU je izdvojila sredstva sa ciljem da pomogne onima koji su najviše pogodjeni promenama i uvela niz novih socijalnih mera. Naime, socijalne mere, kao što su direktni transferi ili izuzimanje siromašnijih domaćinstava, uspostavljene su kao mehanizam čiji je glavni cilj ublažavanje svih negativnih posledica do kojih bi Izmene mogla da dovedu.

Direktiva o obnovljivim izvorima energije

Direktiva o obnovljivim izvorima energije predstavlja pravni okvir za razvoj obnovljivih izvora energije u svim oblastima ekonomije EU. Ona predviđa zajedničke principe i pravila za uklanjanje barijera, stimuliše investicije i podstiče smanjenje troškova u tehnologijama obnovljivih izvora energije, a građane, potrošače i privredne subjekte podstiče da učestvuju u transformaciji ka čistoj energiji.

Ciljevi Direktive su postepeno utvrđivani. Prvi je bio smanjenje emisije gasova sa efektom staklene bašte za najmanje 20% do 2020. godine. Ovaj cilj je skoro u potpunosti ostvaren na šta ukazuje zvanična statistika Eurostata za 2019. godinu koja daje podatak da su obnovljivi izvori energije predstavljali 19,7% ukupne energije potrošene u EU. Drugi cilj se odnosio na novi obavezujući prag korišćenja obnovljivih izvora energije od najmanje 32% do 2030. godine na nivou EU, sa mogućnošću revizije u cilju povećanja do 2023. godine. U vezi sa tim je inovacija koju predviđa upravo Direktiva, a koja se sastoji u novom pragu od zapanjujućih 40% (umesto prethodno pomenutih 32%). Ovaj cilj je skoro dvaput veći od onog propisanog za 2019. godinu.

Dalje, novi cilj EU prati ažurirana metoda izračunavanja udela energije iz obnovljivih izvora energije tako da obnovljiva goriva ne-biološkog porekla moraju biti uračunata u sektoru u kome se troše (električna energija, grejanje i hlađenje ili transport) i obnovljivu električnu energiju koja se koristi za proizvodnju ovih goriva ne treba računati kako bi se izbeglo dvostruko računanje.

Direktiva uvodi i pravila za izračunavanje smanjenja količine gasova sa efektom staklene bašte, koji proizvode goriva, ostvarenog upotreboru obnovljivih izvora energije u transportu i ciljeva za napredna biogoriva i biogas kao i obnovljiva goriva ne-biološkog porekla. Direktiva takođe uvodi mogućnost mehanizma kreditiranja radi promocije elektromobilnosti.

Na kraju, Direktiva sadrži obavezu država članica da preduzmu mere za podršku učešća u programima obuke.

Prerada direktive o energetskoj efikasnosti

Dok je trenutna Direktiva o energetskoj efikasnosti iz 2012. godine (sa izmenama i dopunama 2018. godine) dala dobre rezultate (doduše samo u određenoj meri kao rezultat pandemije COVID-19), brza i sve gora kriza klimatskih promena primorala je EU da postavi ambiciozne ciljeve. U ovom trenutku, cilj za smanjenje potrošnje primarne i krajnje energije je 32,5%, dok su ciljevi Predloga 39% za primarnu, odnosno 36% za krajnju energiju.

Energetska efikasnost je takođe direktno povezana sa obavezom država članica da dvostruko povećaju svoje godišnje obaveze uštede energije, sa 0,8% na 1,5% godišnje, u skladu sa utvrđenim kriterijumima i uporednim tačkama.

Sektori sa najvećim potencijalom za racionalizaciju potrošnje energije u centru su pažnje (grejanje, hlađenje, industrija i energetske usluge) jer stvaraju značajnu količinu otpada energije. Osim toga, javni sektor ima svoju ulogu u novoj politici energetske efikasnosti (mora da smanji godišnju potrošnju energije za 1,7% svake godine), kao i građevinski sektor, što bi rezultiralo obavezom javnog sektora da renovira 3% svojih zgrada svake godine.

Predlog se tu ne zaustavlja. Takođe se bavi ugroženim potrošačima i drugima koji mogu biti pogodjeni energetskim siromaštvom i zahteva od država članica da poboljšaju energetsku efikasnosti. Ove mere će se delimično finansirati prihodima od ETS dodataka i iz novog Fonda za društvenu klimu.

Sve u svemu, Predlog bi se mogao pokazati kao značajna prekretnica u ovoj neprekidnoj borbi za povećanje energetske efikasnosti i ublažavanje opasnih posledica klimatskih promena. Srbija i druge ekonomije Zapadnog Balkana takođe bi mogle brzo da usvoje sopstvene politike energetske efikasnosti. Na primer, Srbija je u 2021. godini odlučila da da subvencije za renoviranje stanova kako bi povećala nisku energetsку efikasnost zgrada u Srbiji.

*Energetska efikasnost je ključno područje
delovanja bez kojeg se ne može postići
potpuna dekarbonizacija ekonomije Unije.*

Evropska komisija, Čista planeta za sve

Uredba o uključivanju emisija i uklanjanja gasova sa efektom staklene bašte iz korišćenja zemljišta, promena u korišćenju zemljišta i šumarstvu¹

Nakon sporazuma između čelnika EU iz 2014. godine u kojem su priznali neophodnost uključivanja svih privrednih sektora u borbu protiv klimatskih promena, prva Uredba o uključivanju emisija i uklanjanja gasova sa efektom staklene bašte iz korišćenja zemljišta, promena u korišćenju zemljišta i šumarstvu je ugledala svetlost dana.

Zasnivajući svoju klimatsku politiku na istim principima i idejom doprinosa od strane svih sektora, EU je odlučila da predstavi svoj Predlog izmena Uredbe kao deo paketa „Spremni za 55.” Predlog se može podeliti na dva dela, gde se prvi odnosi na period usklađenosti od 2021. do 2025. godine i uvodi manje izmene, dok će drugi deo doneti značajne novine i obuhvataće period usklađenosti od 2026. do 2030. godine.

Suština oba propisa je u postavljanju obaveza koje su sve države članice dužne da ispunе kako bi se osiguralo da se obračunate emisije iz korišćenja zemljišta u potpunosti nadoknadile ekvivalentnim obračunskim uklanjanjem ugljen-dioksida iz atmosfere, takozvano pravilo „nema zaduživanja“. Međutim, postoji jaz između opsega ova dva propisa, odnosno Predlog proširuje postojeći opseg tako da obuhvata ne samo šume, već i sve načine upotrebe zemljišta, a od 2016. godine će obuhvatati i močvarna područja.

Navedeno pravilo u potpunosti je u skladu sa obavezama koje su preuzele države članice kako Pariskim sporazumom, tako i Kjoto protokolom. Iako su se države članice pojedinačno obavezale da će se pridržavati ove vrste kompenzacije ugljen-dioksida prema Kjoto protokolu, pravila iz Kjota će se primenjivati samo do 2025. godine, a zatim će se izmeniti kako bi se uskladila prema klimatskoj politici EU.

Primena pravila o načinu računanja u Predlogu je mehanizam koji pomaže u vođenju evidencija i računanju emisija biomase korišćene u energiji, u skladu sa klimatskim obavezama svake države članice EU. Važno je napomenuti da emisije iz biomase u prethodnim propisima EU nisu uzimane u obzir.

Predlog poboljšava metod računanja tako što pojednostavljuje i poboljšava trenutni metod računanja; uspostavlja novi proces za praćenje toga kako države članice EU izračunavaju emisije; i širi opseg računarskog metoda kako bi se obuhvatilo svako zemljište u okviru EU, koristeći novije uporedne tačke o performansama.

Još jedno poboljšanje do koga dolazi sa Predlogom, a koje je vredno pomena, jeste postavljanje referentnih nivoa šuma, koje svaka zemlja članica mora da primeni između 2021. i 2025. godine. Ovi nivoi pomažu u računanju neto emisija iz postojećih šuma u EU i zasnovani su na očuvanju prakse održivog upravljanja iz perioda od 2000. do 2009. godine. Takođe, oni koriste dostupne podatke i uzimaju u obzir progresivne aspekte šume koji su vezani za starost šumskog područja.

Revizija Direktive o postavljanju infrastrukture alternativnih goriva

Evropska komisija predlaže i Izmene Direktive o postavljanju infrastrukture za alternativna goriva (Izmene).

Važeća Direktiva 2014/94/EU o postavljanju infrastrukture alternativnih goriva predstavlja opšti okvir za infrastrukturu alternativnih goriva. Ovim okvirom se od država članica zahteva da uspostave nacionalnu politiku uvođenja tržišta za alternativna goriva. Takođe, nastoji se osigurati dovoljan broj javnih stanica za punjenje baterija i punjenje goriva, posebno kako bi se omogućio slobodan prekogranični promet vozila i plovila koja koriste alternativna goriva. Međutim, uprkos postignutom napretku, EU je prepoznala neophodnost sprovođenja nekih promena kako bi se pojačali pozitivni efekti Direktive.

Izmenama je omogućeno olakšano punjenje baterija električnih automobila i punjenje goriva, pre svega zbog procvata tržišta električnih vozila u EU. Pojednostavljinje je, možda, ključni izraz koji karakteriše Izmene - politika alternativnih goriva biće jedinstvena u celoj EU, što će smanjiti različite troškove koji idu ruku pod ruku sa neujednačenom praksom.

Izmene propisuju odredbe o tačnoj fizičkoj pokrivenosti određene infrastrukture za punjenje baterija i punjenje goriva za drumska transportna vozila lakih i teških tereta, plovila i vazduhoplove. Na primer, države članice su u obavezi da na glavnim auto-putevima postave stanice za punjenje baterija i punjenje gorivom na precizno određenim deonicama, i to na svakih 60 kilometara za punjenje električnom energijom i svakih 150 kilometara za dolivanje goriva vodonikom.

Postizanje cilja Evropskog zelenog dogovora o smanjenju emisija gasova sa efektom staklene baštice iz transporta i razvoju zajedničkog transportnog tržišta EU zahteva potpunu povezanost i besprekorno korisničko iskustvo duž evropske transportne mreže za vozila sa niskim i nultim emisijama, plovila i vazduhoplova. Ovo zauzvrat zahteva dovoljnu količinu i potpunu interoperabilnost prekogranične infrastrukture. Samo zajednički evropski zakonodavni okvir može postići ove ciljeve.

Izmene Direktive o postavljanju infrastrukture za alternativna goriva

Uredba kojom se utvrđuju standardi emisija CO₂ za automobile i kombije

Evropska komisija predložila je [izmenu Uredbe 2019/631](#), da bi pojačala efikasnost standarda za smanjenje emisija CO₂, izazvanim novim putničkim i lakšim komercijalnim vozilima, u skladu sa povećanom klimatskom ambicijom EU.

Da li možete da verujete da je transport jedini sektor u kojem se beleži rast emisija gasova sa efektom staklene bašte? U tom smislu je jasno da su glavni ciljevi izmena ove Uredbe razvoj klimatski neutralnih vozila koja bi bila povoljnija za potrošače i inovacije u tom sektoru. Novi ciljevi za automobile i kombije podrazumevaju 15% smanjenja emisija od 2025. godine za obe kategorije vozila, odnosno 37,5% smanjenja za automobile i 31% smanjenja za kombije od 2030. godine pa nadalje.

Dodatno, Komisija će morati da podnosi izveštaje Evropskom Parlamentu i Savetu o napretku u dostizanju cilja od nula emisija izazvanih vozilima, i ako je neophodno, moraće da uvede dodatne mere. Cilj ovog novog sistema izveštavanja je efikasnost i testiranje efekata novih mera.

U slučaju da niste bili sigurni koji je odgovor na ovo pitanje, odgovor je da kazne, naravno, postoje. Proizvođači čija vozila prelaze prosečnu emisiju CO₂ moraće da plate premiju za višak emisija u iznosu od 95 evra po g/km ciljnog prekoračenja.

DA LI STE ZNALI?

- **Drumski transport je odgovoran za čak 20% ukupnih emisija gasova sa efektom staklene bašte u EU.**
- **Automobilska industrija čini više od 7% celokupnog BDP-a EU i obezbeđuje poslove za oko 15 miliona Evropljana.**
- **Ove izmene su komplementarne sa Uredbom o podeli napora i pomažu državama članicama da postignu ciljeve za smanjenje emisija predviđenih Uredbom o podeli napora.**

Regulativa o obezbeđivanju jednakih uslova za održivi vazdušni transport

Naredna tema iz naše serije „Spremni za 55“ odnosi se na [Predlog Regulative o obezbeđivanju jednakih uslova za održivi vazdušni transport](#), čiji je cilj značajno smanjenje emisija aviona putem održivih vazdušnih goriva (naprednih biogoriva i elektro goriva). U osnovi, Regulativa bi trebalo da doprinese povećanju ponude i potražnje za održivim vazdušnim gorivima u EU, što bi na kraju moglo da dovede do smanjenja negativnog uticaja vazdušnog saobraćaja na životnu sredinu i pomogne u postizanju klimatskih ciljeva EU.

Nova pravila će se primenjivati na operatere aviona, aerodrome u EU i dobavljače avionskog goriva od 1. januara 2023. godine, uz određene izuzetke koji počinju sa primenom od 1. aprila 2024. godine. Prema Predlogu:

- Dobavljači avio goriva moraju obezbediti da celokupno avio gorivo dostupno operaterima aviona na aerodromima u EU sadrži minimalni udio održivog avio goriva i minimalni udio sintetičkog goriva.
- Operateri aviona moraju osigurati da godišnja količina avio goriva koju određeni operater aviona poveća na određenom aerodromu u EU iznosi najmanje 90% potrebnog avio goriva na godišnjem nivou.
- Aerodromi u EU treba da obezbede infrastrukturu neophodnu za olakšani pristup gorivima za vazduhoplove koji sadrže određenu količinu održivih avio goriva, a koji će biti dostupan operaterima aviona. Ako to nije slučaj, operateri aviona to mogu prijaviti Evropskoj agenciji za vazduhoplovnu sigurnost. Nakon procene Agencije koja pokazuje da aerodromi u EU nisu obezbedili pristup, Agencija će obavestiti Evropsku komisiju koja će obavezati aerodrome u EU da preduzmu određene mere.

Regulativa obavezuje operatere aviona i dobavljače avio goriva da do 31. marta svake godine u kojoj se izveštava, podnesu izveštaje o najznačajnijim informacijama o avio gorivu, koji će Agenciji poslužiti kao osnova za objavljivanje godišnjih tehničkih izveštaja. Evropska komisija će takođe učestvovati u izveštavanju. Ti izveštaji će se odnositi na nekoliko aspekata primene Regulative, a podnosiće se Evropskom parlamentu i Savetu EU na svakih pet godina.

Države članice imenuju nadležno telo odgovorno za sprovođenje primene Regulative. To telo, na osnovu podataka Agencije, izriče novčane kazne operaterima aviona, aerodromima u EU i dobavljačima goriva, i o tome obaveštava Evropsku komisiju. Dalje, one treba da utvrde i primene pravila o novčanim kaznama koje se primenjuju za kršenje Regulative, a sve na osnovu metodologije predviđene u njoj. Na kraju, iznos prikupljen administrativnim kaznama države članice moraju proslediti kao doprinos InvestEU investicionom fondu za zelenu tranziciju.

Upotreba obnovljivih i niskougljeničnih goriva u pomorskom saobraćaju

Neki zagađivači su očigledniji od drugih. Nažalost, ne govori se o svim izvorima zagađenja u jednakoj meri, jer su samo neki od njih goruća tema, te ne možemo biti ni svesni značajnog zagađenja uzrokovanih korišćenjem pomorskih goriva. Tema zagađenja korišćenjem pomorskih goriva na prvi pogled izgleda kao veoma apstraktna, ali pomorski transport je trenutno jedan od najvećih zagađivača. Regulativa EU u ovoj oblasti pokriva nove tehnologije koje mogu potpuno ukinuti emisije gasova u oblasti pomorskog transporta na taj način istovremeno stimulišući proizvođače da povećaju upotrebu održivih pomorskih goriva.

Isto kao što je to učinjeno za druga industrijska područja prilikom usvajanja i implementacije Evropskog zelenog dogovora, sadržaj štetnih gasova sa efektom staklene baštne energije koju koriste brodovi treba ograničiti postavljanjem gornje granice za najveće dozvoljene emisije. Da bi se klimatska neutralnost postigla do 2050. godine, moraju se smanjiti emisije u transportu za čak 90%.

To bi u osnovi značilo da će postizanje značajnog smanjenja emisije CO₂ u međunarodnom pomorskom transportu zahtevati i korišćenje manje energije povećanjem energetske efikasnosti i korišćenjem čistijih tipova energije -putem obnovljivih goriva i goriva s niskim udjelom ugljenika.

Istina je da se mešavina goriva u pomorskom sektoru koja se trenutno koristi u potpunosti oslanja na fosilna goriva, pa postizanje postavljenih ciljeva sigurno nije lak zadatak. Prelazak sa fosilnih goriva na obnovljiva i niskougljenična goriva polako, ali sigurno, povećava tržišni udeo novouvedenih vrsta goriva.

Naravno, treba imati na umu svako moguće narušavanje konkurenčije među operaterima brodova koji koriste jednu ili drugu vrstu goriva, s obzirom na to da bi se troškovi brodskih operatera mogli jako razlikovati. Jasna i jednoobrazna pravila o utrošku energije od strane brodova izuzetno su važna radi smanjenja svih vrsta rizika koji u suprotnom mogu nastati.

Društveni klimatski fond

Glavni cilj osnivanja Društvenog klimatskog fonda je ublažavanje posledica koje nastaju EU zelenom tranzicijom. Štaviše, usled trenutne pandemije, EU shvata da se generisanje dodatnih troškova koje će snositi građani i kompanije mora institucionalno rešiti kako bi se osigurala socijalna i ekonomska dobrobit građana EU.

Evropska komisija čvrsto stoji pri stavu da dugoročno gledano koristi od njene klimatske politike nadmašuju sve troškove koji mogu nastati tokom zelene tranzicije. Da li je vredno toga? Komisija kaže „da“. Stoga, svi rizici ili troškovi, planirani ili neplanirani, će biti anulirani u budućnosti, jer će krajnji ishod biti pozitivan za sve u EU. Bez obzira na to, Komisija je potpuno svesna da će njihova borba protiv klimatskih promena na kratak rok itekako uticati na domaćinstva, mikro preduzeća i transportni sektor. Subjekti koji će najviše biti pogođeni mogu očekivati pomoći od Društvenog klimatskog fonda kako bi se ublažile finansijske poteškoće nastale usled novog zelenog zakonodavstva.

Prema viziji Komisije, glavni ciljevi ovog fonda su:

- Privremena direktna davanja kao vid pomoći ugroženim domaćinstvima;
- Podrška merama i investicijama koje smanjuju emisije u drumskom saobraćaju i građevinskom sektoru te kao rezultat imaju smanjenje troškova za ugrožena domaćinstva, mikro preduzeća i transportni sektor.

Fond za društvenu klimu neće samo biti koncipiran kao direktna finansijska podrška za one sa nižim primanjima, već će biti usmeren i na investicije i u inovacije. Tako da, na primer, tržiste električnih vozila postane veće. Sa rastom tražnja raste i ponuda što dovodi do toga da cene opadaju.

Ursula von der Leyen, predsednica Evropske komisije

Shodno proklamovanim naporima da se pomogne onima koji će biti pogođeni, ovi ciljevi su postavljeni kako bi se pojednostavila i osigurala primena principa „pravedne tranzicije“ i obezbedila adekvatna ulaganja za “zelene” inovacije.

Sada dolazimo do pitanja prikupljanja sredstava, to jest kako

će se fond finansirati i kolika suma je predviđena da bude podeljena kao vid pomoći. Fond će sredstva dobijati iz dva izvora. Prvo, Društveni klimatski fond će se finansirati iz budžeta EU iz prihoda od trgovanja emisijama za korišćenje goriva u građevinarstvu i drumskom saobraćaju. Prema prognozama EU ovaj izvor će donositi polovinu od ukupnih sredstava i predviđeno je da doneće EUR 72,2 milijarde. Drugu polovinu sredstava će obezbediti zemlje članice iz svojih budžeta tako da ukupna sredstva fonda dostignu iznos od EUR 144,4 milijarde.

Nova Strategija EU u oblasti očuvanja šuma do 2030

Kao deo Evropskog zelenog dogovora, Evropska komisija je usvojila Novu Strategiju EU u oblasti očuvanja šuma do 2030. godine, sa ciljem da se do 2030. godine u EU smanji emisija gasova sa efektom staklene bašte od najmanje 55%. Sa Evropskim zelenim dogovorom, Komisija pokušava postići klimatsku neutralnost do 2050. godine. Da bi EU postigla ovaj i mnoge druge ambiciozne ciljeve koje je postavila Evropskim zelenim dogovorom, Komisija je 16. jula 2021. usvojila strategiju kojoj je cilj zaštita šuma.

Godinama je očigledno da se teritorije pokrivene šumama ozbiljno smanjuju. Dok, globalno gledano, društvo nastavlja borbu protiv klimatskih promena i pokušava da se nosi sa postojećim i predstojećim vremenskim ekstremima, EU traži najbolji način da očuva naše šume i da pruži pomoć prirodi kako bi ona procvetala umesto da polako nestaje. Strategija postavlja viziju, sadrži akcije, koristi alternativne usluge ekosistema i podržava šumare u poboljšanju količine i kvaliteta šuma EU i jačanju njihove zaštite, obnove i otpornosti.

Komisija je iznela nekoliko ključnih ciljeva ove Strategije: zaštitu, obnovu i održivo upravljanje šumama, obezbeđivanje multifunkcionalnosti šuma EU, promovisanje održive bioekonomije šuma za dugotrajne drvne proizvode i obezbeđivanje održivog korišćenja resursa na bazi drveta za

bioenergiju uz istovremeno promovisanje bioekonomije zasnovane na šumama.

Komisija se pobrinula da ništa ne propusti, stoga Strategija takođe pokriva: ekoturizam razvijanjem veština i osnaživanjem ljudi za održivu bioekonomiju zasnovanu na šumama, štiteći poslednje preostale primarne i stare šume EU, osiguravajući obnovu šuma i pojačano održivo upravljanje šumama radi prilagođavanja klime i pojačavanje otpornosti šuma, strateško praćenje šuma,

Šume pružaju dom najvećem delu biodiverziteta koji nalazimo na Zemlji. Da bi naša voda bila čista, a zemljište bogato, potrebne su nam zdrave šume. Evropske šume su u opasnosti. Zato ćemo raditi na njihovoj zaštiti i obnovi, na poboljšanju upravljanja šumama i na podršci šumara i čuvara šuma. Na kraju, i mi smo ipak deo prirode. Ono što radimo u borbi protiv krize izazvane klimatskim promenama i gubitkom biološke raznovrsnosti činimo za svoje zdravlje i budućnost.

Frans Timmermans, Izvršni potpredsednik za Evropski zeleni dogovor

izveštavanje i prikupljanje podataka čime se razvija snažan plan istraživanja i inovacija kako bi se poboljšalo znanje svih nas o šumama. Na ovaj način, Strategija pokušava da ubrza primenu i sproveđenje postojećih pravnih tekovina EU.

EU i njene države članice naginju ka stvaranju Smernica o šumarstvu i planu dobrovoljnog sertifikovanja bližih prirodi. Jednostavnije rečeno, EU planira da zasadi 3 milijarde stabala do 2030. godine i nadamo se da ćemo uskoro moći odahnuti.

GECIĆ | LAW

NIKOLE SPASIĆA 2, 11 000 BEOGRAD, SRBIJA
+381 11 404 35 70
GECICLAW.COM