

Brusel 8. března 2022
(OR. fr)

6668/22

Interinstitucionální spisy:

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

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

POZNÁMKA

Odesílatel:	Předsednictví
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Předmět:	Balíček opatření „Fit for 55“ a) Revize směrnice (EU) 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů za účelem realizace ambiciózního nového cíle v oblasti klimatu do roku 2030 a souvisejících návrhů b) Revize nařízení (EU) 2018/842 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 (nařízení o „sdílení úsilí“) c) Revize nařízení (EU) 2018/841 o emisích skleníkových plynů a jejich pohlcování v důsledku využívání půdy, změn ve využívání půdy a lesnictví (LULUCF) d) Revize nařízení (EU) 2019/631, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla e) Nařízení, kterým se zřizuje Sociální fond pro klimatická opatření – Orientační rozprava

1. S cílem usměrnit rozpravu uvedenou v předmětu, která se uskuteční na příštím zasedání Rady pro životní prostředí dne 17. března 2022, vypracovalo předsednictví poznámku se dvěma otázkami, které jsou uvedeny v příloze této poznámky.
 2. Výbor stálých zástupců se vyzývá, aby vzal poznámku i otázky vypracované předsednictvím na vědomí a postoupil je Radě pro účely výše uvedené orientační rozpravy.
-

Balíček „Fit for 55“
– poznámka předsednictví –

SOUVISLOSTI

Dne 14. července 2021 zveřejnila Komise první část balíčku „Fit for 55“ a dne 14. prosince 2022 ji doplnila o druhou část obsahující tři návrhy v oblasti energetiky.

Rada pro životní prostředí, Rada pro dopravu a Rada pro energetiku na prosincových zasedáních projednaly návrhy obsažené v balíčku, které spadají do jejich působnosti.

Slovinské předsednictví vypracovalo dne 22. listopadu 2021 zprávu o pokroku týkající se celého balíčku „Fit for 55“ (dokument 13977/21), která se zaměřuje na horizontální aspekty balíčku a zdůrazňuje hlavní otázky, na něž byly do té doby v rámci jednání poukázáno. V této zprávě slovinské předsednictví konstatovalo, že práce na většině návrhů je stále v rané fázi, a to zejména kvůli rozsahu a složitosti návrhů a jejich politickému významu. Vzhledem k jejich různorodosti nepokročila jednání u všech jednotlivých návrhů stejným tempem. Zdá se, že u některých návrhů týkajících se dopravy a energetiky obsažených v první části balíčku bylo ve srovnání s návrhy spadajícími do působnosti Rady pro životní prostředí a Rady ECOFIN dosaženo výraznějšího pokroku.

DALŠÍ KROKY

Předsednictví uvedlo, že má v úmyslu pokračovat do konce prvního čtvrtletí v technické práci v rámci pracovních skupin tak, aby bylo možné co nejdříve navrhnout revidovaná znění jednotlivých návrhů, vyřešit co nejvíce technických otázek na úrovni pracovních skupin a nalézt možná řešení otázek, které jsou spíše politické povahy.

V této souvislosti má tato poznámka za cíl určit u všech pěti znění, jež jsou relevantní pro Radu pro životní prostředí, otázky, v nichž bylo v rámci pracovních skupin dosaženo pokroku v technické práci, aby bylo možné urychleně nalézt kompromisní řešení; dále otázky, u nichž práce dosud probíhají, ale u nichž se zdá vhodné pokračovat v rámci pracovních skupin v jednáních technické povahy s cílem dosáhnout pokroku za účelem nalezení kompromisních řešení; a otázky, které jsou spíše politické povahy a ohledně kterých by mohlo být zapotřebí vyjednat kompromisní řešení.

1. Směrnice o systému ETS (systém Unie pro obchodování s emisemi)

Předsednictví pokračovalo v projednávání revize směrnice o systému ETS a souvisejících znění (rozhodnutí o rezervě tržní stability a nařízení o monitorování, vykazování a ověřování v námořní dopravě). Díky této práci bylo možné konstatovat, že u řady otázek, které jsou převážně technické povahy, bylo dosaženo pokroku, a připravit jednání o některých tématech, jež jsou spíše politické povahy.

Pokud jde o systém ETS uplatňovaný na stacionární zařízení, předsednictví konstatovalo, že bylo dosaženo pokroku ohledně některých technických aspektů návrhu Komise. Široké podpory delegací se dostalo některým ustanovením týkajícím se rezervy tržní stability (odstranění prahového efektu, zahrnutí emisí z letecké a námořní dopravy) a jiných než finančních aspektů týkajících se Modernizačního fondu a Inovačního fondu (seznam prioritních investic podporovaných z Modernizačního fondu, zvýšení procentního podílu prostředků z Modernizačního fondu určených na tyto prioritní investice).

Většina delegací podpořila další ustanovení týkající se přidělování bezplatných povolenek, jako je zvýšení maximální roční míry snížení referenčních hodnot, a to zejména s cílem zamezit uplatnění opravného koeficientu pro všechna odvětví, přičemž na tomto cíli se většina delegací shoduje. Řada delegací uvedla, že by mohla podpořit návrhy Komise týkající se toho, aby byla v rámci systému ETS zachována zařízení s maximálním příkonem nižším než 20 MW, a toho, aby byla ze systému ETS vyloučena zařízení v případě, že překročí prahovou hodnotu 95 % emisí z biomasy. Mnoho delegací rovněž uvítalo návrhy předsednictví, jejichž cílem je zvýšit transparentnost a efektivitu správy Modernizačního fondu a Inovačního fondu. Některé delegace však mají i nadále pochybnosti ohledně podmíněnosti přidělování bezplatných povolenek. Technická jednání o těchto ustanoveních bude zapotřebí dále prohloubit.

Předsednictví rovněž identifikovalo několik témat spíše politické povahy, jež bude nutné podrobněji posoudit, zejména pokud jde o parametry týkající se stropu a rezervy tržní stability, mechanismus intervence v případě nadměrného zvyšování cen (tento poslední bod není součástí návrhu Komise, byl však předmětem několika písemných návrhů na revizi), využívání příjmů ze systému ETS členskými státy, jakož i prostřednictvím Inovačního fondu a Modernizačního fondu, poskytování prostředků z těchto fondů a trajektorie množství bezplatných povolenek v souvislosti s mechanismem uhlíkového vyrovnání na hranicích.

Pokud jde o návrh na rozšíření systému ETS uplatňovaného na námořní odvětví, předsednictví konstatovalo, že návrh Komise má širokou podporu. Delegace podpořily zeměpisný rozsah, který je pro toto rozšíření zvolen.

Během jednání bylo mimo jiné možné podrobněji projednat znění na technické úrovni, pokud jde o oblast působnosti, dobu trvání postupného zavádění požadavků vztahujících se na námořní dopravu, ustanovení o podávání zpráv a přezkumu (a to i co se týče propojení s opatřeními plánovanými Mezinárodní námořní organizací) a administrativní provádění systému, jako jsou změny nařízení o monitorování, vykazování a ověřování týkající se monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z odvětví námořní dopravy. Některé delegace uvedly, že by chtěly projednat definici regulovaného subjektu. Několik delegací zdůraznilo, že je třeba aktivněji předcházet riziku úniku uhlíku a omezit je. Některé delegace dále zdůraznily, že je třeba prostřednictvím příjmů ze systému ETS podporovat dekarbonizaci tohoto odvětví. Některé delegace uvedly, že je třeba ještě analyzovat, jaké důsledky bude začlenění do daného systému mít pro ostrovní regiony, zejména pokud jde o úroveň dopravních služeb, které zajišťují jejich obslužnost; další delegace navrhly, aby byly zohledněny problémy spojené s plavbou v zimním období.

Pokud jde o systém ETS uplatňovaný na odvětví letectví a uplatňování programu kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), předsednictví konstatovalo, že návrh Komise má širokou podporu ze strany delegací, zejména pokud jde o návrh na jasné vymezení oblasti uplatňování, přičemž by systém ETS byl uplatňován na lety v rámci Evropy (jakož i na lety do Spojeného království a do Švýcarska) a program CORSIA pouze na mezinárodní lety do třetích zemí a ze třetích zemí. Trajektorii rušení bezplatných povolenek, kterou navrhla Komise, řada delegací podpořila; několik delegací se domnívá, že rušení bezplatných povolenek by mělo být urychleno, zatímco jiné delegace požadovaly větší progresivitu. Některé delegace rovněž vyjádřily obavy, pokud jde o výzvy týkající se konektivity nebo konkurenceschopnosti daného odvětví, a to v souvislosti s kumulativním dopadem balíčku „Fit for 55“ na odvětví letecké dopravy, přičemž uznaly, že má toto odvětví odpovědnost za to, aby přispělo spravedlivým dílem.

Pokud jde o návrh na vytvoření nového systému ETS pro odvětví silniční dopravy a budov, který byl posouzen na technické úrovni v rámci pracovní skupiny dne 7. února a projednán na úrovni Coreperu dne 4. března, předsednictví konstatovalo, že v názorech na návrh Komise panují v této fázi jednání značné rozdíly, a poukázalo na to, že výzvy sociálního, ekonomického a finančního rázu, které s tímto návrhem souvisejí, mají výrazný politický rozměr. Několik delegací v této fázi vyjádřilo s tímto návrhem Komise nesouhlas nebo k němu vzneslo výhrady, a to zejména z důvodů společenské akceptovatelnosti, zvláště v případě domácností. Většina delegací však uznala, že zvyšující se emise v odvětví silniční dopravy a budov představují reálný problém.

Některé delegace se vyjádřily kriticky ohledně samotné relevantnosti daného mechanismu pro dosažení cílů balíčku „Fit for 55“, přičemž některé navrhly zvážit zpřísnění norem a cílů, jež jsou stanoveny v jiných návrzích obsažených v balíčku, tak aby bylo dosaženo cíle Evropské unie v oblasti snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030. Zdálo se, že podle názoru dalších delegací je problémem nedostatek finančních prostředků na podporu domácností. V neposlední řadě se jiné delegace domnívaly, že datum vstupu v platnost je předčasné nebo že je provádění příliš rychlé.

Několik delegací naopak vyjádřilo názor, že pro dosažení cílů Unie i jejích členských států v oblasti klimatu je nezbytné zavést pro tato dvě odvětví nový systém ETS, který doplní stávající nástroje. Kromě toho obhajovaly užitečnost tohoto nástroje jako nástroje, který může vytvářet příjmy. Některé delegace rovněž podpořily rozšíření nového systému ETS na všechna fosilní paliva.

2. Nařízení o sdílení úsilí (ESR)

Francouzské předsednictví pokračovalo v projednávání revize nařízení o sdílení úsilí na technické úrovni. Delegace široce podpořily nový cíl Unie v oblasti snižování emisí v odvětvích, na něž se uvedené nařízení vztahuje. Předsednictví rovněž konstatovalo, že delegace obecně podporují zachování oblasti působnosti nařízení beze změny, zachování stávajících pravidel pro roční emisní přiděly v letech 2021 a 2022 a přístup Malty k flexibilitě ETS zvýšené na 7 %. Návrh na vytvoření dodatečné nepovinné rezervy získal širokou podporu delegací, i když některé delegace vyjádřily pochybnosti ohledně její přidané hodnoty.

Předsednictví určilo několik témat, o nichž by měla pokračovat technická jednání, aby bylo dosaženo pokroku směřujícího k vypracování kompromisního znění. Řada delegací zdůraznila, že v zájmu dosažení klimatické neutrality do roku 2050 je třeba ve znění lépe zohlednit konvergenci. Několik delegací poukázalo na význam předvídatelnosti ročních emisních přidělů v souvislosti s návrhem na aktualizaci trajektorie pro období 2026–2030 v roce 2025 s ohledem na dopad pandemie COVID-19. Pokud jde o flexibilitu, bylo by možné prozkoumat různé možnosti a zároveň zachovat rovnováhu s ekologickou vyvážeností návrhu. Některé delegace navrhly zvýšit transparentnost převodů ročních emisních přidělů mezi členskými státy. Některé delegace vyjádřily přání prozkoumat změny ve flexibilitě v rámci systému ETS, například zmírněním podmínek pro využívání této flexibility, a některé delegace připomněly, že je třeba posoudit dopad na systém ETS. Delegace vyjádřily rozdílné názory na návrh rozdělit flexibilitu v rámci LULUCF na dvě období, který se však zdá být úzce spjat s dodržováním evropského právního rámce pro klima, pokud jde o maximální příspěvek propadů.

Kromě toho několik delegací vyjádřilo obavy, pokud jde o úroveň ambicí jejich navrhovaného vnitrostátního cíle, zatímco jiné delegace by mohly cíl navržený Komisí přijmout.

3. Nařízení o využívání půdy, změnách ve využívání půdy a lesnictví (LULUCF)

Francouzské předsednictví pokračovalo v projednávání revize nařízení o využívání půdy, změnách ve využívání půdy a lesnictví na technické úrovni. Jednání umožnila pokročit v posuzování znění, vyjasnit některé technické aspekty návrhu a posoudit první možnosti kompromisu navržené předsednictvím. Delegace vyjádřily širokou podporu cíli ve výši 310 milionů tun ekvivalentu CO₂ v čistém pohlcení na úrovni Unie do roku 2030. Předsednictví rovněž vzalo na vědomí celkovou shodu delegací ohledně řady ustanovení navržených Komisí, zejména pokud jde o oblast působnosti do roku 2030, závazky na období 2021–2025, využití příjmů z kreditů LULUCF a souvislost mezi převody LULUCF a konkrétními projekty na zmírnění změny klimatu, dodatečné kompenzace podle článku 13a nebo jiné technické úpravy. Předsednictví a Komise dále objasnily fungování technické opravy, což umožnilo pokročit směrem ke společnému chápání tohoto mechanismu.

Předsednictví určilo několik témat, o nichž by měla pokračovat technická jednání vedoucí k vypracování první částečně revidované verze návrhu. Předsednictví navrhlo balíček kompromisních návrhů, jejichž cílem je na straně jedné zajistit rovnováhu mezi dodatečnou flexibilitou a reagovat na obavy týkající se úrovně ambicí cílů, meziroční variability odvětví LULUCF a zohlednění zejména přírodních škodlivých činitelů a na straně druhé zajistit ekologickou vyváženost nařízení LULUCF. Pokud jde o lineární trajektorii a správu cílů, delegace uvítaly první možnosti navržené předsednictvím s cílem lépe zohlednit meziroční variabilitu odvětví, na něž se nařízení vztahuje. Několik delegací zdůraznilo, že je třeba přistupovat k flexibilitě v souhrnném rámci, a to i s ohledem na vazby na návrh nařízení o sdílení úsilí. Několik delegací navrhlo vypustit opatření stanovené v článku 13c o správě cílů. Delegace vyjádřily rozdílné názory na zrušení možnosti využití rezervy kreditů LULUCF z období 2021–2025 na období 2026–2030. Řada delegací uvedla, že by mohla podpořit návrhy předsednictví týkající se nového rozdělení maximální částky mechanismu flexibility stanoveného v příloze VII, zmírnění podmínek pro aktivaci mechanismu flexibility vymezeného v článku 13b a rozšíření oblasti působnosti ustanovení o přírodních škodlivých činitelích na veškerou půdu. Několik delegací vyjádřilo zájem o možnost zachovat uplatňování ustanovení o započítávání v případě přírodních škodlivých činitelů v období 2026–2030. Očekává se, že jednání o nejvhodnějším způsobu, jak zohlednit dopad přírodních škodlivých činitelů, budou pokračovat. Coreper dne 4. března potvrdil, že je třeba pokračovat v technických úvahách o možnostech, které do nařízení zavádějí větší flexibilitu a zároveň zajišťují jeho ekologickou vyváženost.

Během jednání na technické úrovni několik delegací rovněž vyjádřilo obavy ohledně navrhovaných vnitrostátních cílů pro rok 2030, zejména pokud jde o úroveň jejich ambicí, kritéria pro výpočet cílů a roční trajektorii. Delegace vyjádřily rozdílné názory na navrhovaný rámec na období po roce 2030, přičemž několik delegací se domnívalo, že je předčasné zavádět ustanovení týkající se období po roce 2030, zatímco několik dalších delegací tomuto rámci vyjádřilo podporu. Jednání o těchto tématech by mohla pokračovat v pozdější fázi.

4. Nařízení o emisních normách CO₂ pro osobní automobily a dodávky

V prvním čtvrtletí pokračovalo francouzské předsednictví v projednávání revize nařízení o emisních normách CO₂. Zdá se, že většina nevyřešených otázek je politické povahy.

V této souvislosti se diskuse soustředily na tři hlavní témata:

kvantifikované cíle v oblasti snižování emisí CO₂ pro osobní automobily a dodávky; zrušení výjimky pro výrobce s nízkým počtem registrací a zrušení systému pobídek pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi; obsah a harmonogram zpráv o pokroku a hodnocení stanovených v návrhu nařízení.

Pokud jde o kvantifikované cíle, několik delegací vyjádřilo podporu návrhu Komise pro osobní automobily i dodávky pro roky 2025, 2030 a 2035. Několik delegací se vyslovalo pro posílení nebo předvídání některých cílů nebo dokonce pro zavedení průběžných cílů; některé delegace naopak požadovaly větší progresivitu nebo dokonce odložení rozhodnutí o cíli stoprocentního snížení emisí za horizont roku 2035 pro všechna lehká vozidla nebo pouze pro dodávky.

Pokud jde o pobídkový mechanismus pro vozidla s nízkými a nulovými emisemi, několik delegací podpořilo návrh Komise na jeho zrušení v roce 2030; některé delegace si přály zachovat tento režim i po roce 2030 s tím, že bude více cílený, několik delegací si přálo jej zachovat s obecnou platností; některé delegace si naopak přály jeho zrušení urychlit. Pokud jde o zrušení výjimky pro výrobce s nízkým počtem registrací v roce 2030, několik delegací bylo připraveno návrh Komise podpořit; některé delegace si přály zachovat stávající výjimku; některé delegace si naopak přály její zrušení urychlit.

Pokud jde o způsoby přezkumu nařízení, několik delegací vyjádřilo podporu návrhu Komise provést tento přezkum v roce 2028; několik delegací by upřednostnilo přezkumu nařízení provést dříve, tj. před rokem 2028. Několik delegací si rovněž přálo rozšířit obsah zpráv o pokroku stanovených v tomto nařízení.

5. Nařízení o Sociálním fondu pro klimatická opatření (SCF)

Francouzské předsednictví zahájilo projednávání znění nařízení o SCF po jednotlivých člancích. Během prvních jednání na technické úrovni některé členské státy uvedly, že obecně podporují myšlenku a princip fondu; jiné delegace vyjádřily pochybnosti ohledně navrhované koncepce; další delegace vyjádřily výhrady vůči vytvoření nového fondu; jiné delegace měly na tento návrh negativní názor rovněž z důvodu svého nesouhlasu s vytvořením systému obchodování s emisemi pro odvětví silniční dopravy a budov nebo proto, že již podobný systém zdanění uhlíku mají zavedený.

Předsednictví konstatovalo sbližování názorů delegací na řadu ustanovení: omezit obsah sociálních plánů v oblasti klimatu jen na to, co je nezbytné, aby se zabránilo nadměrné administrativní zátěži; vyjasnit, že fond může podporovat stávající i nová opatření členského státu; zavést odkaz na metodiku Komise s cílem pomoci členským státům odhadnout dopad nového systému ETS.

Předsednictví identifikovalo několik témat, o nichž by měla pokračovat technická jednání s cílem dosáhnout kompromisního znění:

možnost, aby členské státy financovaly výdaje na technickou pomoc související s řízením a kontrolou SCF, jejichž výše by měla být projednána v rámci rozpočtového fóra; proces validace plánů; obsah plánů; přiměřenost zátěže spojené s podáváním zpráv.

Předsednictví rovněž identifikovalo několik témat spíše politické povahy, která budou vyžadovat další posouzení, zejména pokud jde o způsob řízení fondu, oblast působnosti fondu a možnost zavést přímou podporu příjmů (poslední dvě témata mají důsledky pro rozpočet).

OTÁZKY K DISKUSI

- 1. Do jaké míry považujete systém emisních povolenek pro odvětví silniční dopravy a budov za účinný nástroj ke snížení emisí za účelem dosažení cíle -55 % do roku 2030? Jaké možnosti a jaké klíčové parametry (harmonogram, oblast působnosti atd.) považujete za nejvhodnější pro zlepšení akceptovatelnosti takového systému při současném zajištění jeho účinnosti? Jaké další konkrétní možnosti opatření byste si v případě závažných výhrad představovali zavést na evropské úrovni, aby tato odvětví přispívala spravedlivým dílem k dosažení cílů EU v oblasti klimatu?*
 - 2. Pokud bude systém ETS pro odvětví silniční dopravy a budov zaveden, jaké parametry by měly být zvoleny v rámci Sociálního fondu pro klima, aby účinně podporoval nejzranitelnější skupiny obyvatelstva?*
-