

Brusel 20. září 2021
(OR. en)

11840/21

Interinstitucionální spisy:

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

ENV 636
CLIMA 242
ENER 380
TRANS 553
ECOFIN 845
AGRI 422
FORETS 45
MI 672
CODEC 1230

POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
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 přispívajícím k opatřením v oblasti klimatu za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody c) revize nařízení (EU) 2018/841 o zahrnutí emisí skleníkových plynů a jejich pohlcování v důsledku využívání půdy, změn ve využívání půdy a lesnictví do rámce politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 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 – výměna názorů

S ohledem na výměnu názorů na zasedání Rady pro životní prostředí konajícím se dne 6. října 2021 delegace naleznou v příloze informativní poznámku a otázky vypracované předsednictvím s cílem pomoci strukturovat jednání.

Výbor stálých zástupců se vyzývá, aby vzal informativní poznámku a otázky ve znění uvedeném v příloze této poznámky na vědomí a postoupil je Radě pro účely výše uvedené výměny názorů.

**– Balíček opatření „Fit for 55“ –
Informativní poznámka pro účely výměny názorů
na zasedání Rady pro životní prostředí dne 6. října 2021**

ÚVOD

Dne 14. července 2021 předložila Evropská komise balíček legislativních návrhů nazvaný „Fit for 55“, jehož cílem je sladit rámec politiky EU v oblasti klimatu a energetiky s novým ambiciózním klimatickým cílem EU snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů alespoň o 55 % a nasměrovat ji k dosažení jejího cíle stát se do roku 2050 klimaticky neutrální. Balíček sestává z řady úzce provázaných návrhů, které buď mění stávající právní předpisy, nebo zavádějí nové iniciativy v celé řadě oblastí politiky a hospodářských odvětví, včetně oblasti klimatu, energetiky, dopravy, budov, využívání půdy a lesnictví. Mimoto se koncem roku 2021 očekává předložení řady návrhů souvisejících s energetikou. Většina návrhů obsahuje přímé či nepřímé vazby na jiné části balíčku a tyto návrhy se mají vzájemně posilovat.

Společným cílem návrhů je umožnit EU dosáhnout jejích cílů spravedlivým, nákladově efektivním a konkurenceschopným způsobem a přispět k ekologické a spravedlivé transformaci hospodářství EU v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu. Revize právního rámce v oblasti klimatu a energetiky by měla EU rovněž umožnit, aby dostála svým mezinárodním závazkům podle Pařížské dohody, zejména pokud jde o její aktualizovaný vnitrostátně stanovený příspěvek v souladu s vyššími ambicemi pro rok 2030. Cílem návrhů Komise je rovněž přispět k oživení evropského hospodářství po skončení pandemie COVID-19 a k dlouhodobé odolnosti Evropské unie.

V rámci Rady budou návrhy projednány ve čtyřech složeních Rady: životní prostředí, energetika, doprava a hospodářské a finanční záležitosti. Uvedených pět iniciativ souvisejících s klimatem, jimiž se zabývá Rada pro životní prostředí, tvoří jádro balíčku „Fit for 55“, jehož hlavní hnací silou je ambicióznější systém EU pro obchodování s emisemi (ETS) spolu se zvýšenými vnitrostátními cíli v rámci nařízení o sdílení úsilí a opatřeními ke zvýšení přirozených propadů prostřednictvím nařízení o využívání půdy, změnách ve využívání půdy a lesnictví (LULUCF). Cílem navrhovaných zpřísněných norem CO₂ pro osobní automobily a dodávky je pomoci členským státům dosáhnout jejich vyšších vnitrostátních cílů a zároveň podnítit technologické inovace v tomto odvětví. Nově navrhovaný Sociální fond pro klimatická opatření má za cíl řešit socioekonomické dopady navrhovaného nového systému obchodování s emisemi pro budovy a silniční dopravu.

Diskuse o těchto iniciativách a doprovodných posouzeních dopadů byly nedávno zahájeny na technické úrovni. Delegace návrhy stále studují a dosud vyjádřily pouze obecné nebo předběžné připomínky. Přehled iniciativ je uveden níže.

HLAVNÍ ASPEKTY NÁVRHŮ

Reforma systému EU pro obchodování s emisemi (ETS)¹

Komise navrhuje komplexní soubor změn **stávajícího systému ETS**, které by v odvětvích, na něž se vztahuje ETS, měly ve srovnání se současným cílem 43 % vést k celkovému snížení emisí o 61 % do roku 2030 oproti roku 2005. Ambicióznějšího cíle má být dosaženo rozšířením oblasti působnosti systému ETS a posílením jeho stávajících ustanovení.

¹ Reforma systému obchodování s emisemi sestává ze tří návrhů: dvou návrhů na změnu směrnice o ETS (jedním z těchto návrhů se rovněž mění nařízení o monitorování, vykazování a ověřování v lodní dopravě a rozhodnutí o rezervě tržní stability) a samostatného návrhu na změnu rozhodnutí o rezervě tržní stability.

Námořní odvětví dosud nepodléhalo závazným opatřením na snížení emisí skleníkových plynů. Komise navrhuje zahrnout emise z námořního odvětví do systému ETS se zaváděcím obdobím od roku 2023 do roku 2026. To se bude týkat všech emisí z plaveb v rámci EU a 50 % plaveb mimo EU².

Klíčovým prvkem pro **posílení ambicí systému ETS** je návrh na zvýšení lineárního redukčního koeficientu z 2,2 % na 4,2 % ročně, čímž se dosáhne strmější trajektorie pro snížení počtu emisních povolenek v rámci systému. Nadto dojde k jednorázovému snížení stropu pro celkový počet povolenek, přičemž se přidají povolenky, aby se zohlednilo rozšíření systému na námořní odvětví.

Stávající ustanovení o **úniku uhlíku (bezplatné povolenky)** budou s určitými úpravami víceméně nadále platit. Nicméně v odvětvích, v nichž se navrhuje uplatňovat nový mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích (CBAM), bude přidělování bezplatných povolenek postupně ukončováno až do roku 2035, což bude odrážet postupné zavádění poplatku vztahujícího se na dovoz, který má být prostřednictvím mechanismu CBAM uložen od roku 2026. Mechanismus CBAM se má vztahovat na odvětví železa a oceli, cementu, hnojiv, hliníku a elektřiny.

Přidělování bezplatných povolenek pro **letectví** bude postupně ukončováno, přičemž od roku 2027 budou povolenky v plném rozsahu draženy. Zvýšený lineární redukční koeficient se bude vztahovat i na letectví. Systém ETS by se měl i nadále vztahovat na lety v rámci Evropy (včetně letů do Spojeného království a Švýcarska), zatímco celosvětový tržní program CORSIA se dle návrhu má vztahovat na provozovatele z EU v případě mimoevropských letů do a ze třetích zemí účastnících se programu CORSIA.

² Nenavrhuje se, aby byly plavby mimo EU započítávány do plnění cíle snížení emisí o 55 %.

Za účelem podpory tohoto zvýšeného cíle jsou **Modernizační fond i Inovační fond** posíleny co do objemu, zejména dodatečným 2,5% přidělem do Modernizačního fondu, který má být rozdělen mezi 12 členských států s HDP na obyvatele nižším než 65 % průměru EU, a vytvořením nových zdrojů financování pro účely Inovačního fondu. Pravidla pro vynakládání finančních prostředků z uvedených fondů jsou upravena mimo jiné v souladu se změnami systému ETS a politickými cíli Zelené dohody pro Evropu. Mimoto se navrhuje, aby příjmy všech členských států z dražeb podléhaly povinnému **účelovému vázání prostředků** na účely související s klimatem.

Kromě opatření přijatých v rámci nařízení o sdílení úsilí Komise navrhuje uplatňovat na úrovni EU stanovování ceny uhlíku v případě fosilních paliv pro **budovy a silniční dopravu** s cílem dosáhnout nezbytného snížení emisí v těchto odvětvích v souladu s celkovým cílem snížení emisí o 55 % pro rok 2030. Od roku 2025 by měl být zaveden **nový samostatný systém obchodování s emisemi** pro budovy a silniční dopravu spolu s povinnostmi ohledně jeho dodržování platnými od roku 2026 s cílem dosáhnout v těchto odvětvích do roku 2030 snížení emisí o 43 % ve srovnání s rokem 2005. Snížení emisí dosažené v rámci tohoto nového systému obchodování s emisemi se bude započítávat do plnění vnitrostátních cílů členských států podle nařízení o sdílení úsilí. Stanovení stropu (celkové výše povolenek) bude zpočátku vycházet z údajů shromážděných podle nařízení o sdílení úsilí s počátečním lineárním redukčním koeficientem ve výši 5,15 %. Nepředpokládá se žádný systém přidělování bezplatných povolenek. Veškeré příjmy z dražeb se mají použít na účely související s klimatem a energetikou a 25 % příjmů bude vyčleněno na Sociální fond pro klimatická opatření.

Aby bylo možné i nadále zajišťovat stabilní a dobře fungující systém ETS, navrhuje se přezkoumat **rezervu tržní stability**, a to i prostřednictvím nových ustanovení týkajících se nového samostatného systému obchodování s emisemi. Cílem samostatného návrhu je zachovat do roku 2030 míru absorpce nevyužitých povolenek na úrovni 24 % celkového počtu povolenek v oběhu.

Nařízení o sdílení úsilí (ESR)

Cílem návrhu je změnit nařízení o sdílení úsilí (ESR) z roku 2018, aby bylo v souladu s novým cílem EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030. Nařízení o sdílení úsilí stanoví závazné roční cíle v oblasti emisí skleníkových plynů pro členské státy v odvětvích, na něž se nevztahuje směrnice o systému ETS ani nařízení o LULUCF. **Oblast působnosti nařízení o sdílení úsilí zůstává nezměněna**, ačkoli navrhovaná revize směrnice o ETS rozšiřuje obchodování s emisemi na silniční dopravu a budovy, což by se týkalo přibližně poloviny emisí regulovaných nařízením o sdílení úsilí.

Hlavní změny stávajícího nařízení o sdílení úsilí se týkají cílů a možností flexibility. Celkový cíl snížení emisí pro zahrnutá odvětví pro EU-27 se v porovnání s rokem 2005 **zvyšuje z 29 % na 40 % do roku 2030**. V důsledku toho se rovněž zvyšují příspěvky členských států k celkovému cíli, a to **ve škále od 10 % do 50 %** pod úrovněmi roku 2005. Metoda výpočtu je i nadále založena na **HDP na obyvatele**, přičemž se uplatňuje omezený počet **cílených oprav** v zájmu řešení otázek nákladové efektivity, jakož i specifických okolností v řadě členských států. Kromě toho maximální zvýšení cíle pro jeden členský stát činí 12 procentních bodů. Pokud jde o roční mezní hodnoty emisí každého členského státu, použijí se tři různé režimy: beze změny stávajícího nařízení v letech 2021–2022; přizpůsobení trajektorie novému cíli snížení o 40 % pro období 2023–2025 a druhý přepočtení trajektorie pro období 2026–2030 za použití aktualizovaných údajů o emisích.

Komise navrhuje určité změny stávajících možností **flexibility**, zejména s cílem rozdělit využití flexibility LULUCF na dvě pětiletá období, přičemž členské státy budou moci během každého z obou období využít polovinu své celkové flexibility, již mají v současné době k dispozici. Nadto Komise navrhuje vytvořit novou **dodatečnou rezervu** převodem nevyužitých kreditů LULUCF po roce 2030 na ty členské státy, které potřebují pomoc při plnění svých individuálních cílů podle nařízení o sdílení úsilí. Na využívání rezervy se vztahují zvláštní podmínky, přičemž by tato rezerva měla začít fungovat pouze v případě, že by bylo dosaženo unijního cíle snížení emisí o 55 % při dodržení limitu pro příspěvek čistých pohlcení stanoveného v evropském právním rámci pro klima.

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

Cílem revize stávajícího nařízení je stanovit jednodušší, transparentnější a účinnější pravidla souladu a cíle, zvýšit do roku 2030 pohlcování skleníkových plynů v EU na nejméně 310 milionů tun ekvivalentu CO₂ a stanovit cíl klimaticky neutrálního odvětví půdy v EU do roku 2035.

Do roku 2025 zůstávají pravidla stávajícího nařízení o LULUCF z velké části nezměněna, zejména tzv. „pravidlo nulového pasivního zůstatku“, jakož i zásady započítávání. Naproti tomu **od roku 2026 do roku 2030 se navrhuje několik významných změn**: Cíl **zvýšení pohlcení na 310 milionů tun ekvivalentu CO₂ v rámci EU do roku 2030** je rozdělen mezi členské státy formou **vnitrostátních cílů** odrážejících stávající výsledky každého členského státu v oblasti zmírňování změny klimatu v odvětví LULUCF a podíl plochy obhospodařované půdy v rámci EU. Působnost cíle je rozšířena na všechny kategorie vykazování využití půdy a soulad se zakládá na vykazovaných, a nikoli započítaných emisích a pohlceních v rámci inventur skleníkových plynů. Navrhovaný proces zahrnuje stanovení lineární trajektorie vedoucí k celkovému cíli EU v roce 2030 s ročními dílčími cíli stanovenými pro každý členský stát prostřednictvím prováděcích aktů.

Ustanovení návrhu se vztahují i na **období po roce 2031**: Od roku 2031 by oblast působnosti nařízení byla rozšířena tak, aby **zahrnovala i jiné emise z odvětví zemědělství než CO₂**, a vztahovala se tak na celé odvětví půdy prostřednictvím jednoho politického nástroje, a to s cílem podpořit synergie mezi mitigačními opatřeními týkajícími se půdy. Návrh rovněž stanoví cíl **klimatické neutrality v kombinovaném odvětví do roku 2035**, což bude vyžadovat výrazně vyšší míru pohlcování uhlíku, aby se vyrovnaly zbývající emise ze zemědělství. Komise má v úmyslu, že s výhradou posouzení dopadů a předložení nového legislativního návrhu navrhne v pozdější fázi cíle jednotlivých členských států a opatření na úrovni EU pro období po roce 2030.

Nařízení o emisních normách CO₂ pro osobní automobily a dodávky

To, že normy CO₂ pro osobní automobily a dodávky přispívají ke zvýšeným ambicím EU v oblasti klimatu, spočívá především ve **vyšších celounijních cílech v oblasti snižování** emisí do roku 2030 a ve stanovení nového cíle 100 % pro rok 2035, což de facto znamená, že od roku 2035 nebudou na trh EU uváděny žádné automobily ani dodávky se spalovacím motorem. Navrhované cíle pro rok 2030 nadále rozlišují mezi osobními automobily a dodávkami: cíl pro osobní automobily se zvýší z 37,5 % na 55 % a cíl pro dodávky z 31 % na 50 %.

Mimoto v roce 2029 skončí tzv. **systém pobídek pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi**, a výrobci jej tak od roku 2030 nebudou moci využít k tomu, aby jim pomohl dosáhnout jejich specifických cílů pro snížení emisí.

Nařízení, kterým se zřizuje Sociální fond pro klimatická opatření (SCF)

S cílem řešit **socioekonomické dopady navrhovaného systému obchodování s emisemi pro budovy a silniční dopravu** Komise navrhuje zřídit Sociální fond pro klimatická opatření (SCF). Na základě sociálních plánů pro klimatická opatření, které mají členské státy vypracovat, má fond za cíl poskytovat **podpurná opatření a investice** ve prospěch zranitelných domácností, mikropodniků nebo uživatelů dopravy a zvýšit energetickou účinnost budov, dekarbonizaci vytápění a chlazení budov, integraci energie z obnovitelných zdrojů, jakož i přístup k bezemisní a nízkoemisní mobilitě a dopravě. Z fondu lze rovněž pokrývat **dočasnou přímou podporu příjmů**.

Podle návrhu by fond v období 2025–2032 disponoval celkovou částkou **72,2 miliardy EUR, z níž by byly prostředky** přidělovány prostřednictvím metodiky, jejímž cílem je řešit nerovnoměrný dopad navrhovaného rozšíření systému ETS, který se očekává napříč členskými státy i v jejich rámci. Členské státy by měly alespoň 50 % celkových nákladů samotných sociálních plánů pro klimatická opatření financovat za využití příjmů z dražeb povolenek v rámci nového systému.

Zřízení fondu bude vyžadovat **změnu víceletého finančního rámce na období 2021–2027, jakož i rozhodnutí o vlastních zdrojích.**

OTÁZKY PRO MINISTRY

S ohledem na výše uvedené skutečnosti se ministři vyzývají, aby na zasedání Rady pro životní prostředí dne 6. října 2021 uspořádali výměnu názorů na základě těchto dvou otázek:

- *Představuje pět výše uvedených iniciativ souvisejících s klimatem s ohledem na to, že jsou součástí souborného balíčku „Fit for 55“ a jsou úzce provázané, vyváženou kombinací politik, která nákladově efektivním způsobem zajišťuje dosažení požadovaného snížení emisí a spravedlivé sdílení zátěže mezi hospodářskými odvětvími, členskými státy a občany?*
 - *Konkrétněji řečeno – zajišťují tyto iniciativy, včetně navrhovaného nového systému obchodování s emisemi pro silniční dopravu a budovy, vhodné synergie a pobídky pro dosažení požadovaných ambicí jak na úrovni EU, tak i na úrovni vnitrostátní? Jak v tomto ohledu hodnotíte přínos jednotlivých návrhů k dosažení ambicióznějších cílů zakotvených v evropském právním rámci pro klima?*
-