

Brusel 19. listopadu 2021
(OR. en)

13897/21

Interinstitucionální spis:
2021/0210(COD)

TRANS 674
MAR 213
ENV 876
ENER 495
IND 348
COMPET 819
ECO 123
RECH 507
CODEC 1474

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. předchozího dokumentu:	ST 12813/21
Č. dok. Komise:	ST 10327/21 INIT + ADD1-3
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES • zpráva o pokroku / politická rozprava

Předsednictví plánuje předložit na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) konající se dne 9. prosince 2021 zprávu o pokroku a uspořádat politickou rozpravu k výše uvedenému návrhu. S cílem informovat ministry o dosavadním pokroku a řídit výměnu názorů o podstatných otázkách vypracovalo předsednictví zprávu o pokroku (příloha I) a politický dokument (příloha II).

Coreper/Rada bude vyzvána, aby vzala na vědomí zprávu o pokroku uvedenou v příloze I. Rada bude vyzvána, aby se zabývala body obsaženými v příloze II.

I. ÚVOD

Komise předložila výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě dne 14. července 2021 jako součást balíčku „Fit for 55“¹, jehož cílem je zajistit, aby byly politiky EU v oblasti klimatu, energetiky, využívání půdy, dopravy a daní vhodné pro dosažení cíle EU spočívajícího v čistém snížení domácích emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990.

Cílem balíčku „Fit for 55“ je splnit cíle dohodnuté v evropském právním rámci pro klima², tak aby bylo možné zásadně transformovat hospodářství a společnost v zájmu spravedlivější, ekologičtější a lépe prosperující budoucnosti. Snížení emisí v příštím desetiletí má zásadní význam pro to, aby se Evropa stala do roku 2050 prvním klimaticky neutrálním kontinentem na světě a aby se Zelená dohoda pro Evropu stala skutečností.

Má-li být dosaženo cíle, kterým je nasměrovat EU do roku 2050 na cestu k tomu, aby se stala klimaticky neutrální, bylo by zapotřebí snížit emise z dopravy přibližně o 90 %. Výše uvedený návrh by v tomto ohledu hrál významnou úlohu, neboť jeho hlavním cílem je zvýšit poptávku a důsledné využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví a zároveň zajistit hladké fungování námořní dopravy a zabránit narušení vnitřního trhu. Jeho hlavní ustanovení se zaměřují zejména na tyto aspekty:

- i) stanovení cílů pro snížení intenzity emisí skleníkových plynů z energie použité na palubě lodí;
- ii) stanovení požadavků na využívání dodávek elektřiny z pevniny nebo energie s nulovými emisemi pro lodě u nábřeží od roku 2030;

¹ Balíček sestává z dvanácti návrhů Komise v oblasti energetiky, životního prostředí, daní, obchodu a dopravy; do konce tohoto roku se očekávají další návrhy v oblasti energetické politiky. Tři legislativní návrhy přímo souvisejí s dopravními politikami: výše uvedený návrh (tj. navrhované nařízení o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě - „FuelEU Maritime“), navrhované nařízení o využívání udržitelných leteckých pohonných hmot v leteckém odvětví („ReFuel Aviation“) a navrhované nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva („AFIR“).

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021).

- iii) stanovení zásad pro započítávání biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných paliv s obsahem uhlíku v rámci cílů pro snížení intenzity emisí skleníkových plynů;
- iv) vydávání osvědčení o shodě FuelEU a povinnost lodí mít toto osvědčení na palubě, a
- v) zavedení postupů monitorování, vykazování, ověřování, inspekce a prosazování a finančních ustanovení (včetně sankcí pro lodě za jejich nedodržení, jakož i převedení uvedených sankcí do inovačního fondu).

Návrh má rovněž vzájemné vazby s dalšími návrhy balíčku „Fit for 55“. Zejména definice paliv, které jsou v něm uvedeny, jakož i některé parametry používané pro jejich započítání (např. kritéria úspor emisí skleníkových plynů a certifikace obnovitelných a nízkouhlíkových paliv) vycházejí ze směrnice o obnovitelných zdrojích energie³. Některá ustanovení týkající se dodávek elektřiny v námořních přístavech úzce souvisejí s navrhovaným nařízením o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva – „AFIR“⁴. Je třeba rovněž připomenout, že tempo dekarbonizace v tomto odvětví bude výrazně ovlivněno revizí systému ETS⁵, který se nyní vztahuje také na námořní dopravu a zavádí mechanismus stanovování cen uhlíku.

II. ČINNOST V RÁMCI JINÝCH ORGÁNŮ A INSTITUCÍ

Evropský parlament určil jako výbor odpovědný⁶ za návrh nařízení FuelEU Maritime Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) a jeho zpravodajem byl jmenován pan Jörgen Warborn (SE, EPP).

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018).

⁴ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU – dokumenty 10877/21 + ADD 1 – 7.

⁵ Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství, rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů – dokumenty 10875/21 + ADD 1 – 7.

⁶ Parlamentní výbory ITRE a ENVI se budou řídit postupem s přidruženými výbory (článek 57 jednacího řádu Evropského parlamentu).

Evropský hospodářský a sociální výbor a Výbor regionů zatím stanoviska k návrhu nevydaly.

III. ČINNOST V RÁMCI RADY A JEJÍCH PŘÍPRAVNÝCH ORGÁNŮ

Během slovinského předsednictví byl návrh iniciativy FuelEU Maritime projednán na řadě zasedání na úrovni Pracovní skupiny pro námořní dopravu. K dnešnímu dni bylo důkladnému přezkumu návrhu po jednotlivých člancích, jeho posouzení dopadů a vzájemné vazby s dalšími návrhy balíčku „Fit for 55“ věnováno jedenáct zasedání.

Kromě toho byl návrh iniciativy FuelEU Maritime projednán v rámci širší výměny názorů o třech dokumentech týkajících se dopravy v rámci balíčku „Fit for 55“, která proběhla na zasedání Výboru stálých zástupců dne 12. listopadu 2021.

Slovinské předsednictví rovněž vypracovalo zprávu (dokument ST 13977/21), jejímž cílem je představit celkový aktuální stav a poskytnout přehled o pokroku, jehož bylo dosaženo nejen v souvislosti s tímto návrhem, ale celkově i v souvislosti s balíčkem „Fit for 55“. Zpráva se zaměřuje na horizontální aspekty balíčku, jako jsou vzájemné vazby mezi návrhy, a na hlavní otázky, které byly dosud vzneseny během jednání. Tato zpráva byla rozeslána všem složením Rady odpovědným za jednotlivé návrhy v balíčku jako podkladový dokument.

IV. HLAVNÍ POLITICKÉ OTÁZKY A POKROK

Diskuse potvrdily, že členské státy návrhu přikládají značný význam a sdílejí jeho odůvodnění a cíle. Vyplynulo z nich však také, že návrh je vnímán jako složitý jak z technického, tak z politického hlediska a že bude zapotřebí více času na jeho řádné posouzení ze strany členských států. Řada delegací také během jednání skutečně k návrhu pravidelně vznášela výhrady obecného nebo parlamentního přezkumu.

Hlavní politické otázky, jež byly během jednání zdůrazňovány, se týkají těchto aspektů:

- 1) oblast působnosti: jednak „věcná“ působnost (tj. použitelnost na všechny lodě s hrubou prostorností větší než 5 000), jednak „zeměpisná“ působnost (tj. použitelnost navrhovaného nařízení na lodě, pokud jde o 50 % energie použité při plavbách z přístavu nebo do přístavu určený pod jurisdikcí členského státu, pokud poslední nebo další přístav určený spadá do jurisdikce třetí země);
- 2) cíle pro snížení intenzity skleníkových plynů;
- 3) požadavky ohledně připojení k dodávkám elektřiny z pevniny;
- 4) využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, jakož i pravidla jejich započítávání pro účely plnění cílů pro snížení intenzity skleníkových plynů, a
- 5) přístup k uplatňování návrhu (včetně aspektů prosazování a sankcí).

S ohledem na výše uvedené skutečnosti nepovažovalo slovinské předsednictví v této fázi za vhodné usilovat o kompromisní řešení podstatných nebo sporných otázek, a zaměřilo se raději na vypracování kompromisního znění, jež se omezilo na aspekty redakční nebo technické povahy⁷; toto znění bylo předloženo a posouzeno na úrovni Pracovní skupiny pro námořní dopravu.

V. ZÁVĚRY

Na základě dosavadní práce učinilo předsednictví tyto závěry:

1. přestože členské státy z velké části souhlasí s většinou cílů návrhu nařízení, potřebují více času na jeho důkladné přezkoumání, a
2. k dosažení významného pokroku při projednávání tohoto návrhu je proto zapotřebí další úsilí.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Výbor stálých zástupců a Rada vyzývají, aby vzaly na vědomí tuto zprávu o pokroku týkající se návrhu iniciativy FuelEU Maritime.

⁷ Dokument 12813/21.

***Diskusní dokument pro řízení rozpravy na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace
a energetiku (doprava) dne 9. prosince 2021***

Námořní doprava je jedním ze základních prvků vnitřního a vnějšího obchodu a konektivity EU. Ačkoli toto odvětví jednoznačně představuje významnou hnací sílu hospodářského růstu a přináší EU značné hospodářské a sociální výhody, má rovněž dopad na životní prostředí a lidské zdraví. Navzdory pokroku, jehož bylo v posledních letech dosaženo, je odvětví námořní dopravy stále téměř zcela závislé na fosilních palivech a představuje významný zdroj emisí skleníkových plynů a dalších škodlivých znečišťujících látek.

Cílem evropského právního rámce pro klima⁸ je snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů nejméně o 55 % a nasměrovat EU na cestu k dosažení klimatické neutrality do roku 2050, kdy se očekává 90% snížení emisí z dopravy. V zájmu usnadnění plnění tohoto cíle byla v červenci 2021 v rámci balíčku „Fit for 55“ přijata řada legislativních podnětů. Návrh iniciativy „**FuelEU Maritime**“⁹ je součástí balíčku opatření, jehož cílem je řešit emise z námořní dopravy. Konkrétně tato iniciativa stanoví pravidla ke snížení intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubách lodí, které se nacházejí v přístavech pod jurisdikcí členských států EU, připlouvají do nich anebo z nich odplouvají, a současně podporuje intenzivnější využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě.

Během slovinského předsednictví byly návrh a posouzení dopadů důkladně analyzovány na úrovni Pracovní skupiny pro námořní dopravu. Z diskusí jednoznačně vyplynulo, že členské státy přikládají tomuto návrhu značný význam a sdílejí jeho odůvodnění a cíle. Jeho vysoce technická povaha a složitost některých ustanovení však vyžadují pečlivou pozornost a další zkoumání. Předsednictví se s ohledem na výše uvedené skutečnosti domnívá, že by bylo přínosné uspořádat výměnu názorů na úrovni Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava). Členské státy se proto vyzývají, aby se podělily o názory na tyto aspekty návrhu:

⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021).

⁹ Návrh nařízení o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES – dokumenty 10327/21 + ADD 1 – 3.

1. způsob, jakým jsou koncipována dvě hlavní opatření týkající se meze roční intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi a požadavky na využívání dodávek elektřiny z pevniny nebo energie s nulovými emisemi u nábřeží, včetně mezinárodního rozměru a důsledků;
 2. celkový přístup k uplatňování a prosazování navrhovaného nařízení (např. činnosti monitorování a vykazování, postupy ověřování, sankce apod.).
-