

Brusel 22. listopadu 2021
(OR. en)

13977/21

Interinstitucionální spisy:

2021/0197(COD)
2021/0200(COD)
2021/0201(COD)
2021/0202(COD)
2021/0203(COD)
2021/0205(COD)
2021/0206(COD)
2021/0207(COD)
2021/0210(COD)
2021/0211(COD)
2021/0213(CNS)
2021/0214(COD)
2021/0218(COD)
2021/0223(COD)

CLIMA 388
ENV 893
ENER 504
TRANS 681
AGRI 550
FORETS 72
IND 354
COMPET 832
ECOFIN 1102
MI 850
AVIATION 283
MAR 217

POZNÁMKA

Odesílatel:	Předsednictví
Příjemce:	Delegace
Předmět:	Balíček „Fit for 55“ – Přehled pokroku v projednávání balíčku legislativních návrhů „Fit for 55“

I. ÚVOD

1. Cílem této zprávy je poskytnout informace o celkovém aktuálním stavu a přehled pokroku, jehož bylo v rámci Rady dosaženo v souvislosti s balíčkem „Fit for 55“. Za tímto účelem se zpráva zaměřuje na jeho horizontální aspekty, jako jsou vzájemné vazby mezi jednotlivými návrhy, a hlavní otázky, které dosud během jednání vyvstaly, včetně případných otázek týkajících se úrovně ambicí a oblasti působnosti návrhů. Pokrok ohledně jednotlivých návrhů bude podrobněji popsán v samostatných zprávách o pokroku, které budou předloženy jednotlivým složením Rady.

2. Balíček „Fit for 55“ předložila Evropská komise 14. července 2021. Cílem uvedeného balíčku legislativních návrhů je sladit rámec politiky EU v oblasti klimatu a energetiky s jejím novým klimatickým cílem pro celé hospodářství, jímž je snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů alespoň o 55 % a nasměrovat EU k dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050.
3. Základním předpokladem, z něhož návrhy Komise vycházejí, je nutnost zachovat ambice v oblasti klimatu ve všech návrzích v zájmu splnění cíle klimatické neutrality, který potvrdila Evropská rada a který byl následně právně závazným způsobem stanoven v evropském právním rámci pro klima přijatém Evropským parlamentem a Radou.
4. Společným cílem návrhů je umožnit EU, aby svých cílů dosáhla spravedlivým, nákladově efektivním a konkurenceschopným způsobem, a přispět k ekologické a spravedlivé transformaci a k posílení inovací v rámci hospodářství EU v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu. Revize unijního 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 se zvýšenými ambicemi pro rok 2030. Cílem návrhů Komise navíc je přispět k oživení evropského hospodářství po skončení pandemie COVID-19 a k dlouhodobé odolnosti Evropské unie.
5. 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 očekává, že krátce po vydání této zprávy bude předložena řada dalších návrhů. Očekávané návrhy týkající se přezkumu víceletého finančního rámce a vlastních zdrojů, které mají být předloženy dne 22. prosince 2021, budou mít zásadní význam pro další práci na některých částech balíčku (tj. systému obchodování s emisemi, Sociálním fondem pro klimatická opatření a mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích).

6. Za tímto účelem Komise navrhuje využít vzájemně se podporující kombinaci politik zaměřených na čtyři níže uvedené základní prvky:

a) **Stanovení cen uhlíku:**

- i) zvýšení ambicí systému EU pro obchodování s emisemi (ETS);
- ii) zavedení stanovování cen uhlíku u dováženého zboží z některých odvětví, na něž se vztahuje systém ETS v EU, s cílem snížit riziko úniku uhlíku zavedením mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích (CBAM);

b) **Stanovení ambicióznějších cílů na úrovni EU a členských států:**

- i) zvýšení vnitrostátních cílů v oblasti snižování emisí v odvětvích, na něž se systém ETS nevztahuje, prostřednictvím nařízení o sdílení úsilí (ESR);
- ii) zvýšení přirozených propadů uhlíku, mimo jiné stanovením vnitrostátních cílů pro odvětví využívání půdy a lesnictví (nařízení o LULUCF);
- iii) zvýšení celkových cílů EU v oblasti obnovitelných zdrojů energie a energetické účinnosti prostřednictvím směrnice o obnovitelných zdrojích energie (SOZE) a směrnice o energetické účinnosti (EED), jež zejména podpoří odvětví, na něž se vztahuje systém ETS i nařízení o sdílení úsilí, v jejich úsilí o dekarbonizaci;
- iv) sladění zdanění energetických produktů a elektřiny podle směrnice o zdanění energie (ETD) s cíli EU v oblasti energetiky a klimatu;

c) **Pravidla (normy):**

- i) členským státům pomůže mimo jiné ke splnění jejich zvýšených cílů podle nařízení o sdílení úsilí, jestliže zvýší cíle v oblasti snižování emisí CO₂ pro nové osobní automobily a dodávky, které jsou uvedeny v nařízení o normách CO₂ pro osobní automobily a dodávky;

- ii) navrhované cíle pro zavedení snadno použitelné a interoperabilní infrastruktury pro dobíjení a čerpání paliva uvedené v nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva, které mimo jiné podpoří dosažení výše uvedených cílů v oblasti snižování emisí;
- iii) návrhy ohledně Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU a Iniciativy pro námořní paliva FuelEU stanoví povinnosti týkající se udržitelných paliv v těchto odvětvích, které doplní jejich úsilí, zejména pokud jde o opatření pro stanovení cen uhlíku (ETS).

d) **Podpůrná opatření:**

- i) Za účelem zmírnění sociálních a distribučních dopadů navrhovaného samostatného systému obchodování s emisemi pro budovy a silniční dopravu Komise navrhuje zřídit z části příjmů z dražeb Sociální fond pro klimatická opatření, který by podporoval zranitelné domácnosti, mikropodniky a uživatele dopravy, zejména pro účely investic do snižování emisí a nákladů na energii, jakož i pro účely dočasné přímé podpory příjmů.
- ii) Zvýšené ambice systému ETS jsou doprovázeny navýšením prostředků v rámci Modernizačního fondu, což odpovídá 2,5 % stropu ETS na podporu transformace energetiky v řadě členských států s nízkými příjmy.
- iii) Navýšen bude rovněž objem prostředků Inovačního fondu v rámci EU ETS s cílem urychlit investice do inovativních technologií a řešení ve všech odvětvích, na něž se systém ETS vztahuje.
- iv) Z veškerých příjmů členských států z dražeb budou podpořeny projekty související s klimatem a energetikou, včetně dekarbonizace v odvětví silniční dopravy a budov.

7. V rámci Rady budou návrhy projednávány ve čtyřech různých složeních: v Radě pro životní prostředí, Radě pro dopravu, telekomunikace a energetiku (energetika), Radě pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) a Radě pro hospodářské a finanční věci.

8. Pokud jde o Evropský parlament, návrhy v rámci balíčku se zabývá pět výborů (Výbor pro životní prostředí, Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku, Výbor pro dopravu a cestovní ruch, Výbor pro zaměstnanost a sociální věci a Hospodářský a měnový výbor¹), přičemž řada dalších výborů je na základě různých procesních pravidel přidružena nebo konzultována. Byla jmenována většina zpravodajů a stínových zpravodajů pro návrhy. Jednání jsou ve velmi rané fázi a podle dostupných informací nebyl pro práci na žádném z návrhů formálně stanoven konečný harmonogram.

II. PRÁCE VYKONANÁ BĚHEM PŘEDSEDNICTVÍ

9. Návrhy obsažené v balíčku „Fit for 55“ byly jednou z hlavních priorit pro předsednictví, které v rámci jednotlivých zapojených složení Rady učinilo vše pro to, aby bylo v rámci celkového přístupu spočívajícího v zajištění soudržnosti balíčku dosaženo co největšího pokroku.
10. Vedle intenzivní práce na úrovni pracovních skupin vedla Rada pro životní prostředí politickou rozpravu o návrzích spadajících do její působnosti na svém říjnovém zasedání, na něž naváže na svém zasedání v prosinci. Rada pro energetiku a Rada pro dopravu návrhy, které spadají do jejich působnosti, projednají na svých prosincových zasedáních.
11. Kromě práce vykonané v příslušných složeních Rady uspořádaly Rada pro zemědělství a rybolov a Rada pro konkurenceschopnost ohledně balíčku politické výměny názorů týkající se aktuálních otázek, které jsou řešeny v rámci jejich působnosti. Dne 29. září 2021 vedla Rada pro konkurenceschopnost v rámci provádění aktualizované nové průmyslové strategie pro Evropu politickou rozpravu o balíčku z hlediska konkurenceschopnosti průmyslu. Dne 12. října 2021 uspořádala Rada pro zemědělství a rybolov výměnu názorů na to, jak může zemědělství a lesnictví přispívat k legislativním iniciativám obsaženým v balíčku „Fit for 55“. Kromě toho Rada pro konkurenceschopnost (výzkum) dne 26. listopadu 2021 uspořádala rozpravu o přínosu výzkumu a inovací k plnění meziodvětvových cílů, včetně cílů balíčku „Fit for 55“ v oblasti dopravy, energetiky, průmyslu, využívání půdy a lesnictví.

¹ Za Sociální fond pro klimatická opatření jsou společně odpovědné Výbor pro životní prostředí a Výbor pro zaměstnanost a sociální věci. Za návrh směrnice o zdanění energie je odpovědný Hospodářský a měnový výbor. Ohledně tohoto návrhu je však Parlament pouze konzultován (zvláštní legislativní postup).

12. Vzhledem k velkému počtu a rozsahu návrhů, jejich složitosti a provázanosti, jakož i jejich politickému významu je práce na většině návrhů stále v dosti rané fázi. Delegace sice jasně chápou, že návrhy jako celek by měly zajistit dohodnutou úroveň ambicí stanovenou v rámci právního rámce pro klima, žádají však Komisi o objasnění návrhů a jejich dopadů, a to i na vnitrostátní úrovni. Delegace rovněž požádaly o více informací ohledně úlohy a příspěvku jednotlivých návrhů k celkovým ambicím pro celé hospodářství dosáhnout do roku 2030 čistého snížení emisí alespoň o 55 %, jakož i ohledně vazeb mezi návrhy.
13. Jak lze vzhledem k široké škále návrhů očekávat, jednání o jednotlivých návrzích nepokročila u všech stejným tempem. Zdá se, že nejvíce pokročila práce na některých návrzích v oblasti dopravy a že značného pokroku bylo rovněž dosaženo u návrhů v oblasti energetiky, zatímco u návrhů, které spadají do působnosti Rady pro životní prostředí a Rady pro hospodářské a finanční věci, je poměrně zřejmé, že delegace potřebují na úplné posouzení návrhů více času a většina dosaženého pokroku spočívá ve vyjasnění různých aspektů návrhů. V této souvislosti je třeba připomenout, že některé návrhy představují v rámci souboru nástrojů EU nová opatření, jako je Sociální fond pro klimatická opatření a mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích, zatímco jiné návrhy, jako je systém ETS a LULUCF, obsahují několik nových prvků.
14. V návaznosti na značný pokrok, jehož bylo na technické úrovni dosaženo ohledně návrhů v oblasti dopravy, uspořádal Výbor stálých zástupců (část I) dne 12. listopadu 2021 výměnu názorů na tyto návrhy a poskytl předsednictví pokyny pro další práci. Pokud jde o otázku, zda by delegace mohly podpořit cíl dosáhnout do konce roku obecného přístupu k jakémukoli z návrhů v oblasti dopravy, velká většina z nich uvedla, že je nezbytné zachovat soudržnost balíčku a že návrhy v oblasti dopravy jsou jasně provázány s jinými návrhy. Tyto vzájemné vazby se netýkají pouze technických aspektů, ale zejména ambicí celého balíčku. Členské státy zejména zdůraznily, že před tím, než budou práce na relevantních návrzích pokračovat, měl by být u všech úzce souvisejících návrhů vyjasněn směr dalšího postupu, přičemž v této fázi jsou některé návrhy dosud v dosti raném stadiu jednání.

1) Rada pro životní prostředí

15. Dne 6. října 2021 proběhla v Radě pro životní prostředí úvodní výměna názorů ohledně všech pěti návrhů spadajících do její působnosti, která se zaměřila na jejich obecné a horizontální aspekty.
16. Na úrovni pracovních skupin se čtyřmi z uvedených návrhů zabývá Pracovní skupina pro životní prostředí, zatímco návrh o Sociálním fondu pro klimatická opatření projednává zvláštní ad hoc pracovní skupina. K jednotlivým návrhům se uskutečnila řada zasedání a první předběžné čtení návrhů spolu s jejich posouzeními dopadů bylo dokončeno nebo se dokončuje. Pokud jde o návrh týkající se emisních norem CO₂ pro osobní automobily a dodávky, bylo provedeno počáteční čtení návrhu podle jednotlivých článků. V této rané fázi většina delegací návrhy dosud zkoumá, a jejich názory nebo postoje proto jsou (většinou) jen předběžné. Zejména čtyři návrhy týkající se reformy systému ETS, sdílení úsilí, LULUCF a Sociálního fondu pro klimatická opatření budou vzhledem ke své složitosti a zavádění nových prvků a v případě návrhu o systému ETS i s ohledem na rozsah tohoto návrhu vyžadovat značné množství další technické práce.

ii) Reforma systému obchodování s emisemi (ETS)²

Delegace nadále považují systém ETS za jeden z ústředních prvků politiky EU v oblasti klimatu. Zdá se, že panuje obecná shoda o tom, že systém ETS bude muset nákladově efektivním způsobem přispět ke zvýšeným ambicím EU. V této souvislosti se objevily určité výzvy k prozkoumání možností dalšího zvýšení ambicí systému ETS, ale také dotazy týkající se možných dopadů některých částí návrhů na hospodářská odvětví i domácnosti, přičemž byla zdůrazněna potřeba zohlednit odlišnou situaci v jednotlivých členských státech.

Zejména navrhované zavedení obchodování s emisemi pro odvětví budov a silniční dopravy vyvolalo značné obavy, pokud jde o jeho sociální dopady na domácnosti s nižšími příjmy a riziko prohloubení energetické chudoby. Byly vzneseny dotazy, zda navrhovaný Sociální fond pro klimatická opatření bude ke zmírnění dopadů dostačovat. Bylo však rovněž zdůrazněno, že obchodování s emisemi v těchto odvětvích přispěje k nákladově efektivnímu způsobu jejich dekarbonizace a zároveň podpoří členské státy v plnění jejich zvýšených vnitrostátních cílů podle nařízení o sdílení úsilí.

²

V rámci reformy systému ETS jsou projednávány tři návrhy:

- Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii, rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů a nařízení (EU) 2015/757 (dokumenty 10875/21 + ADD 1–7).
- Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letecké dopravy k cíli Unie snížit emise v celém hospodářství a o řádné zavedení celosvětového tržního opatření (dokumenty 10917/21 + ADD 1–3).
- Návrh rozhodnutí, kterým se mění rozhodnutí (EU) 2015/1814 v souvislosti s množstvím povolenek, jež má být umístěno do rezervy tržní stability pro systém EU pro obchodování emisemi skleníkových plynů do roku 2030 (dokumenty 10902/21 + ADD 1).

Kromě toho byl dne 14. července 2021 předložen čtvrtý návrh týkající se systému ETS: Návrh rozhodnutí, kterým se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o oznámení kompenzace v souvislosti s celosvětovým tržním opatřením pro provozovatele letadel se sídlem v Unii. Tento návrh je projednáván samostatně v rámci Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava).

V souvislosti s navrhovanými prvky, jejichž cílem je posílit stávající systém ETS a jeho ambice, se úvodní pozornost zaměřila mimo jiné na posouzení toho, jaký dopad bude mít úprava stropu, a na ustanovení o úniku uhlíku / přidělování bezplatných povolenek. Byly vzneseny dotazy týkající se zejména navrhovaného ustanovení o podmíněnosti přidělování bezplatných povolenek a rychlosti a podmínek postupného ukončování přidělování těchto povolenek v rámci systému ETS pro odvětví, na něž se vztahuje navrhovaný mechanismus uhlíkového vyrovnávání na hranicích (CBAM). Počáteční připomínky k návrhům týkajícím se rezervy tržní stability byly zaměřeny mimo jiné na dopad rezervy na stanovení cen uhlíku. V této souvislosti chtějí některé delegace znovu projednat článek 29a o „opatřeních pro případ nadměrného kolísání cen“ (není součástí návrhu Komise).

Pokud jde o odvětví námořní a letecké dopravy, důraz byl kladen na úplné posouzení návrhů, zejména z hlediska jejich příspěvku ke snižování emisí a jejich dopadů na obě odvětví a na konkurenceschopnost, přičemž byl zdůrazněn mezinárodní kontext a nutnost vzít v potaz vnitrostátní okolnosti. Pokud jde o provázanost s dalšími návrhy, delegace dále vyzvaly k posouzení kumulativních dopadů návrhů týkajících se systému ETS, Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU, Iniciativy pro námořní paliva FuelEU a zdanění energie.

Pokud jde o finanční ustanovení, diskuse se zaměřily na objem prostředků, zdroje a rozsah působnosti Modernizačního fondu a Inovačního fondu a na rozdělování prostředků z těchto fondů. Bude rovněž zapotřebí dále zvážit navrhované ukončení podpory pro kapalná fosilní paliva z Modernizačního fondu a povinné účelové vázání všech příjmů z dražeb.

iii) Nařízení o sdílení úsilí³ (ESR)

Hlavní dosud zjištěné problémy se týkají navrhovaných cílů, možností flexibility a nové dodatečné rezervy, a to i ve vztahu k dalším návrhům balíčku „Fit for 55“. Několik delegací uvedlo, že své příslušné nové cíle považují za velmi náročné. Řada delegací vyzvala Komisi, aby poskytla více informací a údajů o výpočtu vnitrostátních cílů, a požádala o objasnění toho, jak byly zohledněny zásady spravedlnosti, nákladové efektivnosti nebo větší konvergence.

³ Návrh nařízení, kterým se mění 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 (dokumenty 10867/21 + ADD 1–4).

Pokud jde o možnosti flexibility, delegace se obecně shodují na tom, že budou hrát důležitou úlohu tím, že členským státům pomohou dosáhnout jejich vnitrostátních cílů nákladově efektivním způsobem při současném respektování ekologické vyváženosti. Delegace mají zájem zejména o další vyjasnění navrhovaných změn stávající flexibility, která členským státům umožňuje využívat čistá pohlcení z odvětví LULUCF za účelem dosažení souladu s cíli podle nařízení o sdílení úsilí. Několik delegací rovněž požádalo o více informací ohledně nové dodatečné rezervy, která by byla tvořena případnými nadměrnými čistými pohlceními vytvořenými v letech 2026 až 2030. Kromě otázek týkajících se souběžného fungování možností flexibility stanovených v návrzích nařízení o sdílení úsilí a návrhu nařízení o LULUCF se některé delegace dotazovaly na možnost zvýšit flexibilitu mezi odvětvími, na něž se vztahuje systém ETS, a odvětvími, na něž se vztahuje nařízení o sdílení úsilí. Delegace rovněž vyzvaly k poskytnutí dalších informací o vzájemné interakci mezi nařízením o sdílení úsilí a navrhovaným novým systémem obchodování s emisemi pro budovy a silniční dopravu.

iv) Nařízení o využívání půdy, změnách ve využívání půdy a lesnictví (LULUCF)⁴

Jednání o návrhu Komise, která proběhla na technické úrovni, se zaměřila především na vyjasnění navrhovaných změn stávajícího nařízení, zejména v souvislosti se značnými změnami celkového režimu počínaje rokem 2026. Na základě dosavadních diskusí však lze identifikovat několik hlavních problémů, konkrétně přidělování vnitrostátních cílových hodnot pro rok 2030 (které mají od roku 2026 nahradit stávající pravidlo nulového pasivního zůstatku), navrhovaný postup pro koncipování vnitrostátních cílů uvedených v rámci na období po roce 2030 a možnosti flexibility, které mají členským státům pomoci splnit jejich cíle.

⁴ Návrh nařízení, kterým se mění nařízení (EU) 2018/841, pokud jde o oblast působnosti, zjednodušení pravidel souladu, stanovení cílů členských států pro rok 2030 a závazek ke společnému dosažení klimatické neutrality v odvětví využívání půdy, lesnictví a zemědělství do roku 2035, a nařízení (EU) 2018/1999, pokud jde o zlepšení monitorování, vykazování, sledování pokroku a přezkum (dokumenty 10857/21 + ADD 1–4).

Delegace obecně uznávají důležitou úlohu odvětví LULUCF v politice EU v oblasti klimatu a jeho zvýšené celkové ambice. Byly nastoleny některé otázky ohledně vnitrostátních přidělů navrhovaných na rok 2030, včetně úrovně jejich ambicí a kritérií použitých při jejich výpočtu, navrhovaného nového mechanismu pro zajištění souladu, jakož i navrhovaného postupu pro stanovení ročních vnitrostátních cílů na období 2026–2029. V této fázi panují určité otázky ohledně návrhu vytvořit od roku 2031 jediného pilíře odvětví půdy, které by spojovalo čistá pohlčení v odvětví LULUCF a jiné než zemědělské emise CO₂ a cíl klimatické neutrality pro kombinované odvětví v roce 2035. Delegace obecně uznávají, že flexibilita, zejména v případě událostí způsobených přírodními škodlivými činiteli, bude velmi důležitá pro to, aby členské státy splnily zvýšené ambice po roce 2025. Jednání se zaměřila na vyjasňování jejich technických aspektů a na změny stávající flexibility po roce 2025, jakož i na lepší pochopení vazeb mezi flexibilitou v návrzích nařízení o „sdílení úsilí“ a LULUCF.

v) Nařízení o emisních normách CO₂ pro osobní automobily a dodávky⁵

Panuje obecná shoda na tom, že automobilový průmysl musí přispívat k plnění zvýšených ambicí EU, a pro řadu delegací je návrh klíčový pro celkové ambice a splnění jejich zvýšených vnitrostátních cílů v nařízení o sdílení úsilí. Diskuse se zaměřily na úroveň ambicí cíle pro osobní automobily a dodávky, včetně 100% cíle pro rok 2035, který vyžaduje, aby všechny nové osobní automobily a dodávky měly do uvedeného data nulové emise. Hlavní projednávanou otázkou bylo tempo přechodu na vozidla s nulovými emisemi, tj. zda návrh Komise v tomto ohledu dosahuje správné rovnováhy, nebo zda by se přechod mohl a měl uskutečnit rychleji (2030), anebo je předčasný a vyžaduje více času. Byly vzneseny otázky ohledně možnosti zohlednit příspěvek obnovitelných a nízkouhlíkových paliv při posuzování toho, jak výrobci vozidel plní své cíle. Byla zdůrazněna potřeba dále zohledňovat rozdíly mezi členskými státy, pokud jde o zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi, zejména kvůli cenové dostupnosti a pomalému zavádění infrastruktury, a čas potřebný pro transformaci výroby. Mimoto bude třeba dále projednat otázky, jako je rozlišování mezi osobními automobily a dodávkami, vhodnost ukončení maloobjemové výjimky a pobídky pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi do roku 2030, jakož i dopad na trh s ojetými automobily v některých členských státech.

Delegace zdůraznily, že je třeba zachovat soudržnost s ostatními návrhy obsaženými v balíčku „Fit for 55“, a zdůraznily, že cíle musí jít ruku v ruce s ambicemi návrhu o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFIR).

⁵ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu (dokumenty 10906/21 + ADD 1–5).

vi) Nařízení o Sociálním fondu pro klimatická opatření⁶ (SCF)

Třebaže obecně panuje shoda, že je nutné zajistit ekologickou transformaci, která nikoho neopomíjí, návrh vyvolal smíšené reakce. Bylo vzneseno několik obav a výzev k vyjasnění, a to zejména pokud jde o tyto aspekty návrhu: a) absence samostatného posouzení dopadů a příslušných údajů, b) právní základ, c) vazby s připravovanými návrhy ohledně vlastních zdrojů Unie a revize víceletého finančního rámce, d) finanční a rozpočtové záležitosti (zejména pokud jde o objem prostředků SCF, zdroj financování, metodiku přidělování prostředků a volbu kritérií), e) provádění a řízení, f) překrývání s jinými fondy.

Podle většiny delegací je návrh neoddělitelně spjat se začleněním odvětví BRT do systému ETS, zatímco některé delegace podporují zřízení SCF bez ohledu na zavedení nového samostatného systému ETS pro tato odvětví.

V souladu s mandátem Ad hoc pracovní skupiny pro Sociální fond pro klimatická opatření⁷ předsednictví vložilo do závorek příslušná ustanovení návrhu a jeho příloh, pokud jde o finanční aspekty související s víceletým finančním rámcem a vlastními zdroji Unie. Cílem je zahájit přezkum jednotlivých článků návrhu během francouzského předsednictví.

2) Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku (energetika)

17. Pokud jde o oba návrhy spadající do působnosti Rady pro energetiku (SOZE a EED), Pracovní skupina pro energetiku se těmito návrhy (a souvisejícími posouzeními dopadů) od července do listopadu intenzivně zabývala na řadě zasedání, přičemž po prvotní analýze hlavních zásad a ustanovení přezkoumala všechny články a přílohy. Oba návrhy mají řadu důležitých vazeb jak s dalšími návrhy obsaženými v balíčku „Fit for 55“ (zejména nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva, iniciativa pro letecká paliva RefuelEU a iniciativa pro námořní paliva FuelEU), tak i s připravovanými právními předpisy (revize třetího energetického balíčku týkajícího se odvětví zemního plynu a revize směrnice o energetické náročnosti budov).

⁶ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zřizuje Sociální fond pro klimatická opatření (dokumenty 10920/21 + ADD 1).

⁷ Dokument 11402/21.

Krom vypracování zprávy o pokroku má předsednictví v úmyslu připravit první revidované znění obou návrhů, které by mohlo sloužit jako východisko pro další práci během francouzského předsednictví.

vii) Směrnice o obnovitelných zdrojích energie (SOZE)⁸

Pokud jde o SOZE, zdá se, že delegace podporují cíl návrhu, jakož i celkovou úroveň ambicí. Delegace však zdůrazňují význam flexibility pro členské státy při uplatňování nákladově nejefektivnějších opatření, soudržnosti se stávajícími právními předpisy a dodržování zásad subsidiarity a technologické neutrality.

S ohledem na diskuse bude pravděpodobně zapotřebí větší flexibilita, zejména pokud jde o navrhované dílčí cíle pro obnovitelné zdroje v oblasti vytápění a chlazení, dálkového vytápění a chlazení, dopravy a průmyslu, jakož i kritéria udržitelnosti pro biomasu.

viii) Směrnice o energetické účinnosti (EED)⁹

Pokud jde o směrnici o energetické účinnosti, delegace uznávají nezbytnost dalších opatření v oblasti energetické účinnosti a význam zásady „energetická účinnost v první řadě“. Obecně však požadují flexibilitu a zohlednění vnitrostátních specifik i nákladové efektivnosti při stanovování svých orientačních vnitrostátních příspěvků a provádění svých politických opatření v oblasti energetické účinnosti.

Členské státy podporují celkový cíl zvýšit účinnost budov ve veřejném sektoru a podpořit zranitelné spotřebitele. V této souvislosti členské státy zdůraznily dodatečnou administrativní zátěž a kritizovaly nadměrnou podrobnost pravidel na úrovni EU týkajících se energetické chudoby. Delegace vyzývají k další práci na definici účinného systému dálkového vytápění a chlazení s cílem lépe zohlednit jejich vnitrostátní okolnosti a poskytnout správné pobídky pro zavádění energie z obnovitelných zdrojů při vytápění a chlazení.

⁸ Návrh směrnice, kterou se mění směrnice (EU) 2018/2001 nařízení (EU) 2018/1999 a směrnice 98/70/ES, pokud jde o podporu energie z obnovitelných zdrojů, a zrušuje směrnice Rady (EU) 2015/652 (dokumenty 10746/21 + ADD 1–6).

⁹ Návrh směrnice o energetické účinnosti (přepřpracované znění) (dokumenty 10745/21 + ADD 1–8).

Úroveň ambicí směrnice o energetické účinnosti souvisí s několika dalšími ustanoveními balíčku „Fit for 55“, včetně možného rozšíření systému EU ETS na budovy.

3) Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava)

18. Pokud jde o tři návrhy spadající do působnosti Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) (nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva, iniciativa pro letecká paliva RefuelEU a iniciativa pro námořní paliva FuelEU), uskutečnila se řada zasedání pracovních skupin pro dopravu – intermodální otázky a sítě, leteckou dopravu a námořní dopravu, která umožnila důkladnou analýzu všech tří návrhů a jejich posouzení dopadů. Kromě intenzivní práce na technické úrovni uspořádal Výbor stálých zástupců (část I) dne 12. listopadu 2021 výměnu názorů na uvedené tři návrhy týkající se dopravy, během níž delegace zdůraznily význam návrhů, jakož i potřebu zachovat soudržnost balíčku, neboť návrhy týkající se dopravy jsou jasně propojeny s dalšími návrhy.

ix) Nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFIR)¹⁰

Z jednání na úrovni pracovní skupiny vyplynulo, že na podporu rychlejšího přechodu na používání alternativních paliv v dopravě bude zapotřebí více infrastruktury. Obecná shoda byla zaznamenána ohledně celkových cílů návrhu a principiálního přístupu k opatřením plánovaným k dosažení těchto cílů, včetně stanovení závazných cílů pro zavádění infrastruktury. Většina členských států v zásadě podporuje stanovení povinných cílů zavádění infrastruktury pro lehká vozidla na základě vozového parku a ujeté vzdálenosti a pro těžká vozidla na základě ujeté vzdálenosti a lokality.

¹⁰ Návrh nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU (dokumenty 10877/21 + ADD 1–7).

V navrhovaných kompromisních zněních se předsednictví pokusilo řešit hlavní otázky vznesené delegacemi. Kromě řady návrhů týkajících se technických aspektů byly navrženy úpravy týkající se některých cílů pro dobíjecí a čerpací infrastrukturu, včetně případné flexibility k řešení specifických podmínek sítě TEN-T, pro něž je charakteristická velmi nízká hustota dopravy. Části znění týkající se celkové ambice pro dobíjecí a čerpací infrastrukturu v síti TEN-T však zůstávají v hranatých závorkách. V této fázi totiž nebylo dosaženo žádné pevné shody názorů.

x) Nařízení týkající se udržitelných leteckých paliv (ReFuel Aviation)¹¹

Co se týče návrhu ReFuel Aviation, v diskusích se ukázalo, že tento návrh má celkovou podporu. Prostřednictvím tří kompromisních návrhů bylo dosaženo pokroku v technických otázkách, jako je doložka o případné účasti pro menší letiště, které nebyly do oblasti působnosti návrhu zahrnuty, a objasnění ohledně opatření k zamezení převážení paliva (tzv. „anti-tankering provisions“).

K úpravám znění došlo i u ustanovení týkajících se povinností podávat zprávy a úlohy příslušných orgánů. Dále proběhla diskuse o navrhované míře ambicí a dostupnosti udržitelného leteckého paliva v Evropě.

Ve třetím kompromisním návrhu se předsednictví věnovalo otázce míry ambicí, zejména definici udržitelných alternativních paliv, celounijní ambici týkající se dodávek těchto paliv a délce přechodného období, které poskytuje flexibilitu dodavatelům paliv. Postoje členských států se velmi různí, jelikož některé z nich by chtěly vyšší ambici a případné povolení vnitrostátní flexibility, zatímco jiné chtějí rozšířit rozsah způsobilých paliv nebo snížit úroveň celounijních povinností.

¹¹ Návrh nařízení o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (dokumenty 10884/21 + ADD 1–3).

xi) Nařízení FuelEU Maritime¹²

V diskusích se ukázalo, že tento návrh je pro členské státy důležitý. Je však také vnímán jako extrémně komplexní, a to jak z technického, tak i z politického hlediska, a k řádnému projednání členskými státy bude zapotřebí více času.

Hlavní politické otázky, které byly v diskusích zdůrazněny, se týkají následujících aspektů: 1) oblasti působnosti, a to jak „věcné“ oblasti působnosti (tzn., že se vztahuje na všechny lodě s hrubou prostorností větší než 5 000), tak i „zeměpisné“ oblasti působnosti (tzn., že navrhované nařízení se vztahuje na lodě, pokud jde o polovinu energie použité při plavbách z přístavu nebo do přístavu pod jurisdikcí členského státu, pokud poslední nebo další přístav spadá do jurisdikce třetí země); 2) míry ambicí cílů pro snížení intenzity emisí skleníkových plynů; 3) oblasti působnosti požadavků na využívání dodávek elektřiny z pevniny; nebo alternativních technologií s nulovými emisemi pro lodě v přístavech; 4) certifikace obnovitelných a nízkouhlíkových paliv; a 5) správy tohoto návrhu (včetně aspektů souvisejících s vymáháním a sankcemi). Diskutovalo se i o vzájemném propojení s dalšími návrhy, a to v rámci balíčku i mimo něj, zejména s návrhem nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFIR), návrhem směrnice o obnovitelných zdrojích energie (SOZE), návrhem týkajícím se systému obchodování s emisemi (ETS) a návrhem nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

Předsednictví v současnosti připravuje kompromisní znění, které se bude omezovat na redakční aspekty.

4) Rada pro hospodářské a finanční věci (ECOFIN)

19. Pokud jde o oba návrhy v oblasti působnosti Rady pro hospodářské a finanční věci (ECOFIN), mechanismem uhlíkového vyrovnání na hranicích (CBAM) se zabývá zvláštní ad hoc pracovní skupina (CBAM) a směrnicí o zdanění energie (ETD) Pracovní skupina pro daňové otázky (nepřímé zdanění – spotřební daně / zdanění energie). Podrobnosti o aktuálním stavu těchto návrhů budou uvedeny ve zprávě předsednictví, která bude Radě pro hospodářské a finanční věci předložena dne 7. prosince 2021.

¹² Návrh nařízení o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES (dokumenty 10327/21 + ADD 1–3).

xii) Mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích¹³

Hlavním cílem návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zavádí mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích, který předložila Komise, je řešit riziko úniku uhlíku způsobené asymetrickými politikami v oblasti klimatu zemí mimo EU (kde jsou politiky uplatňované v boji proti změně klimatu méně ambiciózní než politiky EU).

Výbor stálých zástupců (část II) dne 22. července 2021 zřídil *Ad Hoc* pracovní skupinu pro mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích, jež má řídit přípravné práce spojené s jednáním o tomto legislativním návrhu a efektivně řešit meziodvětvové záležitosti, na které se tento návrh vztahuje. Uvedená ad hoc pracovní skupina pracuje na koncipování CBAM v souladu se svým mandátem¹⁴ a v případě potřeby čerpá z odborných znalostí delegátů členských států, kteří v příslušných oblastech pracují.

Během tohoto předsednictví byla zasedání ad hoc pracovní skupiny v zásadě věnována podrobné prezentaci návrhu a doprovodného posouzení dopadů předložených Komisí, po níž následovalo projednávání návrhu po jednotlivých člancích. Bylo dokončeno první čtení návrhu a uskutečnily se podrobnější výměny názorů na řadu technických aspektů.

Ačkoli klimatické cíle obsažené v návrhu zpochybněny nebyly, v diskusích v ad hoc pracovní skupině se potvrdilo, že jim členské státy přikládají značný význam, a to v kontextu mezinárodního obchodu, konkurenceschopnosti průmyslu EU a účinků na ekonomiku, včetně trhu práce. Bude zapotřebí zohlednit řadu hlavních zásad, které již potvrdila Evropská rada, týkajících se toho, jak balíček „Fit for 55“ provádět.

¹³ Návrh nařízení, kterým se zavádí mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích (dokumenty 10871/21 + ADD 1–6).

¹⁴ Dokument 10846/21.

Práce na základě návrhu Komise bude pokračovat a z toho důvodu, že se jedná o nově navrhované opatření, budou zapotřebí další technická jednání v uvedené ad hoc pracovní skupině, jelikož delegace potřebují zjistit, jak bude CBAM fungovat v praxi, včetně aspektů týkajících se celkové koncepce a správy nového mechanismu.

xiii) Směrnice o zdanění energie (ETD)¹⁵

Již v červenci na neformálním zasedání Pracovní skupiny na vysoké úrovni pro daňové otázky, které bylo věnováno „Budoucím výzvám v oblasti daní“, delegace vyjádřily v rámci diskusního tématu „Daňové aspekty Zelené dohody“ své předběžné názory na úlohu zdanění v ekologické transformaci.

Technická jednání o návrhu směrnice o zdanění energie probíhají v Pracovní skupině pro daňové otázky (nepřímé zdanění – spotřební daně / zdanění energie). Do konce předsednictví se ohledně tohoto návrhu uskuteční celkem pět zasedání pracovní skupiny. Tato zasedání byla věnována podrobné prezentaci návrhu a doprovodného posouzení dopadů předložených Komisí, po níž následovalo projednávání návrhu po jednotlivých člancích. Vznesena byla řada otázek k různým aspektům návrhu, jako je přechod od zdanění založeného na objemu ke zdanění na základě energetického obsahu, zavedení žebříčku sazeb podle environmentální výkonnosti, zdanění nových produktů, indexace, letecké a námořní odvětví a vazby na jiné návrhy obsažené v balíčku „Fit for 55“. Očekává se, že první čtení návrhu podle jednotlivých článků bude dokončeno do konce předsednictví.

Práce na základě návrhu Komise bude pokračovat a budou zapotřebí další technická jednání na úrovni pracovní skupiny.

¹⁵ Návrh směrnice Rady, kterou se mění struktura rámcových předpisů Unie o zdanění energetických produktů a elektřiny (přepracované znění) (dokumenty 10872/21 + ADD 1–7).

III. ZÁVĚR

Tento přehled pokroku v návrzích v balíčku „Fit for 55“ bude přiložen ke zprávám o pokroku, které budou předloženy příslušným složením Rady samostatně k jednotlivým návrhům, nebo v nich bude uveden.

Vzhledem k vzájemným vazbám mezi návrhy v balíčku se předsednictví domnívá, že takovýto přehled pokroku u celého balíčku je zásadní k tomu, aby byl zajištěn soudržný přístup k těmto komplexním jednáním. Ačkoli jednání o jednotlivých návrzích pokračují různým tempem, z této souhrnné zprávy vyplývá, že v rámci celého balíčku bylo na technické úrovni dosaženo značného pokroku.
