

Brusel 6. prosince 2021
(OR. en)

14585/21

Interinstitucionální spisy:

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

ENV 953
CLIMA 420
ENER 548
TRANS 737
ECOFIN 1212
AGRI 610
FORETS 83
MI 920
RESPR 42
CODEC 1595

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 – zpráva o pokroku – politická rozprava

I. ÚVOD

1. Dne 14. července 2021 předložila Evropská komise výše uvedené návrhy jako součást balíčku legislativních návrhů s názvem „Fit for 55“. Cílem uvedeného balíčku je sladit rámec politiky EU v oblasti klimatu a energetiky s jejím novým ambiciózním klimatickým cílem, jímž je snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů alespoň o 55 % a nasměrovat EU k dosažení jejího cíle stát se do roku 2050 klimaticky neutrální.
2. V rámci Rady jsou návrhy projednávány ve čtyřech složeních Rady: životní prostředí, energetika, doprava a hospodářské a finanční záležitosti.
3. Předsednictví vypracovalo zprávu obsahující přehledné informace o pokroku ohledně návrhů zahrnutých do balíčku „Fit for 55“ (dokument 13977/21). Zpráva se zaměřuje na horizontální aspekty balíčku, jako jsou vzájemné vazby mezi návrhy, a na hlavní otázky, které byly dosud během jednání vzneseny. Byla předložena příslušným složením Rady spolu se samostatnými zprávami o pokroku týkajícími se jednotlivých návrhů.
4. V Radě pro životní prostředí proběhla dne 6. října 2021 první výměna názorů na balíček „Fit for 55“. S ohledem na zasedání Rady pro životní prostředí konající se dne 20. prosince 2021 si tato zpráva klade za cíl poskytnout podrobnější informace o pokroku, jehož bylo dosaženo ohledně všech pěti návrhů spadajících do působnosti Rady pro životní prostředí, a pokud možno obecně nastínit předběžné názory delegací na hlavní otázky.
5. Tyto návrhy tvoří jádro balíčku „Fit for 55“, jehož hlavním stimulačním prvkem je ambicióznější systém EU pro obchodování s emisemi (ETS) spolu s aktualizovanými 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 sociální a distribuční dopady navrhovaného nového systému obchodování s emisemi pro odvětví budov a silniční dopravy.

6. Pokud jde o celkový pokrok ohledně těchto návrhů, předsednictví se domnívá, že u většiny z nich bude vzhledem k jejich složitosti a zavedení nových prvků a v případě systému ETS navíc i k samotné rozsáhlosti návrhu zapotřebí značné množství další technické práce.

II. PRÁCE VYKONANÁ BĚHEM PŘEDSEDNICTVÍ

i) Reforma systému obchodování s emisemi (ETS)

7. V rámci reformy systému ETS jsou projednávány tři návrhy¹: návrh na změnu směrnice o systému ETS, rozhodnutí o rezervě tržní stability a nařízení o monitorování, vykazování a ověřování v lodní dopravě („všeobecný systém ETS“), návrh na změnu směrnice o systému ETS, pokud jde o letectví („systém ETS v odvětví letectví“), a samostatný návrh na změnu rozhodnutí o rezervě tržní stability.

¹ 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).

Cílem návrhů je zajistit, aby systém ETS přispěl svým dílem ke zvýšeným celkovým ambicím EU zavedením stanovených cen uhlíku v odvětvích, na něž se systém ETS dosud nevztahuje (námořní odvětví, budovy a silniční doprava), a posílením stávajících ustanovení. Návrh o „systému ETS v odvětví letectví“ má rovněž za cíl zavedení programu CORSIA². Pokud jde o stávající systém ETS, návrhy by měly vést k tomu, že do roku 2030 se v odvětvích, na něž se systém ETS vztahuje, celkové emise ve srovnání s rokem 2005 sníží o 61 % oproti stávajícímu cíli ve výši 43 %. Navrhovaný samostatný systém ETS pro odvětví budov a silniční dopravy by měl zajistit snížení emisí v těchto odvětvích o 43 % ve srovnání s úrovněmi z roku 2005, což má přispět k tomu, aby členské státy splnily své vnitrostátní cíle podle nařízení o sdílení úsilí.

V Evropském parlamentu je za projednávání návrhů odpovědný Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin. Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku je přidruženým výborem u návrhu o „všeobecném systému ETS“. Zpravodajem pro návrh o „všeobecném systému ETS“ byl jmenován Peter Liese (ELS, DE), zpravodajkou pro návrh o „systému ETS v odvětví letectví“ byla jmenována Sunčana Glavaková (ELS, HR) a zpravodajem pro samostatný návrh rozhodnutí o rezervě tržní stability byl jmenován Cyrus Engerer (S&D, MT). Práce na návrzích je stále v rané fázi a podle dostupných informací nebyl dosud sdělen konečný harmonogram.

Návrh byl konzultován s Evropským hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů; tyto instituce však dosud nevydaly svá stanoviska.

Pracovní skupina pro životní prostředí uspořádala během slovinského předsednictví osm zasedání, která byla věnována projednání všech tří návrhů týkajících se reformy systému ETS a posouzení jejich dopadů. Jednání vycházela z tematického seskupení návrhů a přispěla k prvnímu čtení, které bylo zaměřeno na vyjasnění otázek s cílem umožnit delegacím, aby podrobnosti návrhů lépe pochopily. V tomto ohledu delegace požádaly o více informací ohledně dopadu návrhů na úrovni členských států a požádaly o objasnění vzájemných vazeb s dalšími návrhy v rámci balíčku „Fit for 55“. Většina delegací znění návrhů dosud zkoumá, a jejich připomínky nebo postoje jsou proto většinou jen předběžné.

² Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví, dohodnutý Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) v roce 2016.

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

Vytvoření samostatného systému ETS pro odvětví budov a silniční dopravy

Při dosavadních diskusích byly zdůrazněny silné vazby mezi navrhovaným systémem ETS pro odvětví budov a silniční dopravy a dalšími prvky balíčku „Fit for 55“, zejména nařízením o Sociálním fondu pro klimatická opatření, nařízením o sdílení úsilí, směrnicí o zdanění energie, nařízením o emisních normách CO₂ pro osobní automobily a dodávky a směrnicí o energetické účinnosti.

Obecně se uznává, že za účelem dekarbonizace odvětví budov a silniční dopravy je zapotřebí dalšího úsilí. Velký počet delegací však vyjádřil v souvislosti s návrhem Komise obavy, přičemž řada delegací vznesla značné výhrady ohledně toho, zda je vhodné na tato odvětví obchodování s emisemi uplatňovat. Tyto obavy se týkají zejména vyšších cen energií, sociálních a distribučních dopadů na domácnosti s nižšími příjmy, dalšího zvyšování rizika energetické chudoby a prohlubování rozdílů mezi členskými státy i v jejich rámci. V této souvislosti některé delegace rovněž zpochybnily tvrzení, že by pro tato odvětví byl nejúčinnějším nástrojem pro dekarbonizaci systém ETS, přičemž argumentovaly tím, že náklady by mohly být jednoduše přeneseny na spotřebitele. Několik z nich vzneslo dotazy ohledně toho, zda bude Sociální fond pro klimatická opatření postačovat ke zmírnění sociálních a distribučních dopadů. Některé delegace jsou znepokojeny následnou ztrátou příjmů, přičemž odkazují mimo jiné na zavedená vnitrostátní daňová opatření. Některé delegace rovněž vznesly dotazy týkající se provádění a administrativní zátěže.

Řada delegací navrhované zavedení obchodování s emisemi pro odvětví budov a silniční dopravy naopak uvítala, přičemž zdůraznila jeho větší potenciál zajistit nákladově efektivní dekarbonizaci těchto odvětví a zároveň vyjádřila podporu tomu, aby členské státy splnily své zvýšené vnitrostátní cíle podle nařízení o sdílení úsilí. Tyto delegace uznávají, že jsou zapotřebí opatření ke zmírnění sociálních a distribučních dopadů, přičemž některé z nich poukázaly na to, že alternativní opatření budou mít rovněž podobné dopady, ale že výnosy, které mohou být pro tato opatření použity, plynou rovněž ze stanovení cen uhlíku. Některé delegace mají ohledně Sociálního fondu pro klimatická opatření pochybnosti.

Pokud jde o navrhovaný rozsah fosilních paliv, na něž se vztahuje samostatný systém ETS, některé delegace byly otevřeny možnosti stanovit širší rozsah zahrnující všechna fosilní paliva. Na druhé straně se jiné delegace dotazovaly na možnost stanovit omezenější rozsah odvětví, například s vyloučením odvětví obytných budov.

Vzhledem k novosti navrhovaného obchodování s emisemi pro odvětví budov a silniční dopravy se počáteční diskuse do značné míry zaměřily na získání podrobných vysvětlení jak ohledně dopadů návrhu podle jednotlivých odvětví a členských států, včetně dražebních podílů a výnosů z dražeb podle jednotlivých členských států, tak i na různé koncepční prvky. Pokud jde o ustanovení týkající se samostatného systému ETS, jejichž účelem je zajistit hladké spuštění systému, delegace jejich cíl uvítaly, přičemž některé z nich požádaly o objasnění zejména ohledně výpočtu a rozčlenění údajů, pokud jde o navrhovaný strop, včetně podílu emisí podle jednotlivých členských států a odvětví, a ohledně navrhovaného předsunutí 30 % finančních prostředků pro povolenky pro účely dražeb v roce 2026. I když některé delegace návrhy stále zkoumají, uvedly, že podle jejich názoru by bylo vhodnější ještě hladší spuštění systému, a vznesly otázku, zda by předsunutí finančních prostředků pro povolenky mohlo v pozdější fázi způsobit problémy.

Pokud jde o samostatnou rezervu tržní stability, delegace požádaly o různá objasnění důvodů pro navrhované parametry a fungování, mimo jiné pokud jde o počáteční velikost a prahové hodnoty pro umístění povolenek do rezervy nebo jejich uvolňování z ní. Pokud jde o navrhovaný mechanismus založený na zvýšení cen, který má zabránit riziku jejich nadměrného kolísání, vyjádřily některé delegace obavy ohledně jeho účinnosti, přičemž některé delegace požádaly o objasnění toho, jaký dopad by cena uhlíku v rámci stávajícího systému ETS případně měla na cenu uhlíku v rámci navrhovaného obchodování s emisemi pro odvětví budov a silniční dopravy.

Posílení stávajícího systému ETS a jeho ambicí

Delegace se domnívají, že klíčovými prvky pro posílení ambicí systému ETS jsou návrhy na snížení stropu a zvýšení lineárního redukčního faktoru. Řada delegací je uvítala, přičemž některé z nich se vyslovily pro to, aby byla prozkoumána možnost, jak tyto ambice dále zvýšit. Pokud jde o snížení stropu, vyvstala řada otázek ohledně jeho výpočtu, předpokládané hodnoty z hlediska množství a jeho dopadu, přičemž některé delegace vyslovily obavy, že by to mohlo vést k prudkému zvýšení ceny uhlíku v roce, kdy by bylo toto snížení stropu zavedeno (je třeba zvážit i s ohledem na návrhy týkající se rezervy tržní stability). Počáteční připomínky k doplnění stropu o 79 milionů povolenek pro námořní odvětví byly většinou zaměřeny na vyjasnění výpočtu a metodiky. Bylo vzneseno několik otázek ohledně toho, jaký by měl zvýšený lineární redukční koeficient dopad.

Pokud jde o ustanovení týkající se úniku uhlíku / přidělování bezplatných povolenek, delegace se zaměřily na to, aby velmi důkladně pochopily důsledky navrhovaných změn. Delegace uvítaly cíl zamezit možnosti uplatnění opravného koeficientu pro všechna odvětví a několik z nich v tomto ohledu výslovně podpořilo přístup spočívající v cílenějším přidělování bezplatných povolenek. V souvislosti s navrhovanými změnami však byly vzneseny některé dotazy a vyjádřeny určité obavy. Zejména návrh, aby bylo přidělování plného množství bezplatných povolenek zařízením podmíněno tím, že budou provedena doporučení obsažená v energetickém auditu stanoveném ve směrnici o energetické účinnosti, označila řada delegací za problematický, přičemž některé delegace k tomuto návrhu vyjádřily silné výhrady. Některé argumentovaly tím, že by to vedlo k rozdílnému a nespravedlivému zacházení se zařízeními v rámci systému, přičemž mimo jiné uvedly, že účelem přidělování bezplatných povolenek není provést doporučení obsažená v energetickém auditu podle směrnice o energetické účinnosti. Některé delegace cíl návrhu uznaly, avšak vznesly otázky týkající se možné administrativní zátěže spojené s jeho prováděním. Některé delegace, které mají obavy ohledně dopadu na svůj průmysl, vyjádřily pochybnosti ohledně zvýšení referenční maximální míry aktualizace pro účely bezplatných povolenek. Dále byly vzneseny otázky týkající se například rozsahu přidělování bezplatných povolenek v souvislosti s tím, že v rámci systému ETS mají být po dobu pěti let ponechána některá zařízení, která by po provedení opatření ke snížení jejich spotřeby energie a emisí již do oblasti působnosti jinak nadále nespádala.

Zvláštní pozornost byla věnována navrhovanému postupnému ukončení přidělování bezplatných povolenek v rámci systému ETS pro odvětví, na něž se vztahuje mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích (CBAM), jehož cílem je zajistit slučitelnost opatření EU proti úniku uhlíku s pravidly WTO. Počáteční připomínky sahaly od návrhu na prozkoumání možnosti rychlejšího ukončení přidělování bezplatných povolenek (což by umožnilo rychlejší zavedení mechanismu CBAM) až po žádost o uplatňování omezitelného přístupu, přičemž některé delegace uvedly, že rozhodnutí o postupném ukončení přidělování těchto povolenek by mělo být přijato až v rámci přezkumu po uskutečnění pilotní fáze fungování mechanismu CBAM. Delegace mimo jiné požádaly o vyjasnění otázek týkajících se rovnocennosti mezi zacházením s výrobky vyrobenými zařízeními, na něž se vztahuje systém ETS, a zacházením s dovezenými výrobky, přičemž zdůraznily, že je třeba zajistit, aby mechanismus CBAM poskytoval stejnou ochranu před únikem uhlíku jako bezplatné povolenky. Bylo vzneseno mnoho otázek ohledně dopadu postupného ukončení přidělování bezplatných povolenek na konkurenceschopnost unijních výrobců na vývozních trzích.

Pokud jde o námořní odvětví a odvětví letectví, důraz byl kladen na nutnost posoudit návrhy v plném rozsahu, a to zejména z hlediska jejich příspěvku ke snižování emisí i jejich dopadů na obě odvětví a na konkurenceschopnost, přičemž je třeba brát v potaz mezinárodní kontext a vnitrostátní okolnosti (například problémy týkající se konektivity). Pokud jde o provázanost s dalšími návrhy, některé 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.

Delegace obecně uznávají, že je třeba, aby námořní doprava přispívala ke snižování emisí skleníkových plynů. Obecně se návrh na zahrnutí námořní dopravy do systému ETS setkal s podporou, přičemž bylo zároveň zdůrazněno, že je důležité zachovat konkurenceschopnost unijního odvětví lodní dopravy a zohlednit specifické vnitrostátní a zeměpisné podmínky. Pro některé delegace však zahrnutí námořního odvětví do systému ETS a jeho dekarbonizace představují specifické problémy a rizika. Řada delegací požádala o to, aby byly pečlivě posouzeny způsoby jeho zahrnutí do systému ETS (například postupné zavádění systému, rozdělení dražebních práv a subjekt odpovědný za vyřazení povolenek) a aby byla současně zajištěna odpovídající podpora výzkumu a inovací a aby byly výnosy z dražeb vyčleněny na ekologizaci odvětví.

Pokud jde o navrhovaný rozsah a úroveň ambicí rozšíření systému ETS na námořní dopravu, delegace požádaly, aby bylo objasněno navrhované zahrnutí 50 % emisí z plaveb mimo EU, a některé delegace uvedly, že by chtěly prozkoumat možnost zvýšení ambicí (například emise jiné než emise CO₂ a zahrnutí lodí s hrubou prostorností do 5 000 tun).

Řada delegací rovněž vyjádřila pochybnosti ohledně toho, zda jsou navrhovaná opatření zaměřená proti pokusům účastníků trhu snížit svou expozici vůči stanovení ceny uhlíku, zejména upřednostňováním přístavů mimo EU v blízkosti členských států nebo přechodem na jiné druhy dopravy („vyhýbání se povinnosti platit cenu za uhlík“), dostatečná, a vyzvala k přijetí dalších opatření. V této souvislosti mnoho delegací zdůraznilo, že je třeba pro unijní odvětví lodní dopravy zajistit rovné podmínky.

Některé delegace se dotázaly, zda ustanovení o přezkumu umožňuje plné sladění s budoucím tržním opatřením dohodnutým v rámci Mezinárodní námořní organizace, přičemž trvaly na tom, že je třeba reagovat na jakýkoli související relevantní vývoj.

Některé delegace požádaly o další informace o navrhovaných ustanoveních týkajících se regulovaného subjektu, správního orgánu, jakož i vymáhání a sankcí, a zejména ohledně toho, zda jsou tyto sankce přiměřené a v souladu s mezinárodními postupy. Kromě toho byly vzneseny otázky týkající se dopadu na ceny v námořní dopravě a možného zvýšení administrativní zátěže pro společnosti a orgány.

Pokud jde o návrh týkající se „systému ETS v odvětví letectví“, počáteční posouzení bylo zaměřeno na dosti detailní a technické otázky s cílem vyjasnit různá ustanovení návrhu a jeho dopad, včetně dopadu na konkurenceschopnost a spotřebitele. Cíl další dekarbonizace odvětví při současném zajištění rovných podmínek pro evropské letecké společnosti na světovém trhu má obecnou podporu. Pokud jde konkrétně o oba hlavní prvky návrhu, totiž o postupné ukončení přidělování bezplatných povolenek pro letectví a o zavedení programu CORSIA:

- Delegace obecně uznávají, že přidělování bezplatných povolenek by mělo být postupně ukončeno, avšak některé z nich upřednostňují pomalejší tempo, a to i s ohledem na pandemii COVID-19, a vyzývají k odpovídající podpoře tohoto odvětví. Několik dalších delegací podpořilo návrh na přechod k úplnému dražení povolenek, nebo dává přednost rychlejšímu či dokonce okamžitému ukončení přidělování bezplatných povolenek.
- Pokud jde o návrh uplatňovat program CORSIA podle potřeby prostřednictvím směrnice o ETS, bylo vzneseno několik dotazů ohledně zvolené varianty, pokud jde o působnost (tj. uplatňování programu CORSIA na lety mimo EHP a pokračující uplatňování systému ETS na lety uvnitř EHP a odlétající lety do Spojeného království a Švýcarska). Připomínky se soustředily zejména na vyjasnění způsobů provádění, zejména pokud jde o soulad s ambicemi Pařížské dohody a sladění s programem CORSIA. Otázky se zaměřily mimo jiné na kvalitu kreditů a terminologii týkající se kreditů, zahrnuté země a základní úroveň.

Počáteční připomínky k návrhům týkajícím se rezervy tržní stability byly zaměřeny mimo jiné na dopad návrhů na stanovení cen uhlíku. Připomínky se na jedné straně soustředily na zajištění silného cenového signálu, který by podpořil ambiciózní systém ETS, a na druhé straně na zmírnění cenových šoků, zejména prudkých nárůstů cen, přičemž některé z delegací se rovněž dotazovaly na kumulativní dopady snížení stropu a změn v rámci rezervy tržní stability v roce, kdy ke snížení stropu dojde. Za tímto účelem byly rovněž vzneseny některé otázky, pokud jde o navrhované změny koncepčních parametrů, včetně prahové úrovně pro spuštění intervence v rámci rezervy tržní stability, a také dotazy ohledně toho, proč v tomto ohledu nedochází ke snížení prahových hodnot. Jiné delegace se dotázaly, zda by pro spuštění intervence byla vhodnější jiná kritéria, zejména úrovně cen uhlíku. Jedna delegace navrhl, aby byla rezerva tržní stability vnímána jako nástroj pro řešení nerovnováhy mezi výnosy a náklady, které hradí zařízení, na něž se vztahuje systém ETS, v členských státech, jež jsou příjemci prostředků z Modernizačního fondu.

Pokud jde o samostatný návrh rozhodnutí o rezervě tržní stability, podle něhož by byla míra příjmu udržována do roku 2030 na úrovni ve dvojnásobné výši 24 %, několik delegací návrh výslovně podpořilo a připomnělo, že je třeba pokračovat v odstraňování přebytku vzniklého v minulosti, zatímco některé delegace uvedly, že mají ohledně dopadu uvedeného návrhu značné obavy.

V souvislosti s nedávným prudkým nárůstem cen energií řada delegací zdůraznila, že je třeba přednostně posílit článek 29a o „opatřeních pro případ nadměrného kolísání cen“ (není součástí návrhu Komise) s cílem zvýšit jeho schopnost reagovat. Některé delegace rovněž vyzvaly k řešení problému možných spekulací na trhu ETS. Jiné varovaly před opatřeními, která by mohla fungování systému ETS oslabit nebo dokonce narušit. Řada delegací se domnívá, že diskuse o zvýšení cen energií by neměla probíhat v rámci projednávání balíčku „Fit for 55“.

Pokud jde o finanční ustanovení týkající se systému ETS, diskuse se zaměřily zejména na objem prostředků, zdroje a rozsah působnosti Modernizačního fondu a Inovačního fondu a na rozdělování prostředků z těchto fondů, jakož i na ustanovení týkající se účelového vázání prostředků.

Několik delegací uvítalo navrhované navýšení prostředků Modernizačního fondu, přičemž některé delegace navrhly další navýšení, zatímco jiné požadovaly, aby bylo posouzeno využívání finančních prostředků, včetně očekávaných dopadů tohoto navýšení na zmírňování změny klimatu. Několik delegací výslovně podporuje návrh, aby byla z financování v rámci Modernizačního fondu vyloučena podpora investic souvisejících s veškerými fosilními palivy (nejen pevnými fosilními palivy), zatímco řada delegací vyjádřila silné výhrady, přičemž některé z nich připomněly odkaz v závěrech Evropské rady z prosince 2020 týkající se úlohy přechodových technologií, jako je zemní plyn.

Několik delegací uvítalo navýšení prostředků Inovačního fondu, zatímco jiné ohledně tohoto navýšení vyslovily pochybnosti. Některé delegace vyjádřily obavy ohledně získávání zdrojů pro Inovační fond, zejména z povolenek ze samostatného systému ETS pro odvětví budov a silniční dopravy, a povolenek vyplývajících ze snížení přidělování bezplatných povolenek odvětvím zahrnutým do mechanismu CBAM.

Delegace obecně vítají vyjasnění, že prostředků z Inovačního fondu mohou využívat všechna odvětví, na něž se vztahuje systém ETS, a vítají rovněž rozšíření jeho působnosti tak, aby z něj bylo možné poskytovat podporu projektům prostřednictvím mechanismů nabídkových řízení, jako jsou rozdílové smlouvy o uhlíku. Některé delegace uvedly, že možnost využívat adekvátních finančních prostředků musí mít zejména odvětví námořní dopravy jakožto jedno z odvětví nově zahrnutých do systému ETS, například prostřednictvím účelového vázání prostředků. Rovněž byl přednesen návrh na zřízení zvláštního fondu na podporu ekologické transformace námořního odvětví. Některé delegace požadovaly větší zeměpisnou vyváženost v rozložení projektů financovaných v rámci Inovačního fondu.

Několik delegací požádalo o objasnění povinného účelového vázání všech výnosů z dražeb na účely související s klimatem a energetikou, přičemž zdůraznilo otázky slučitelnosti s vnitrostátními rozpočtovými zásadami. Mnohé delegace zdůraznily, že finanční ustanovení je třeba posuzovat s ohledem na připravovaný návrh Komise týkající se rozhodnutí o vlastních zdrojích a jeho dopady na podíl členských států na výnosech z dražeb. Podobné poznámky byly učiněny i v případě očekávaných výnosů plynoucích z navrhovaného samostatného systému ETS pro odvětví budov a silniční dopravy, včetně jejich účelového vázání.

Pokud jde o další otázky, je třeba poznamenat, že pro některé delegace jsou zvláštní prioritou zařízení využívající biomasu. V této souvislosti několik delegací vyjádřilo obavy z toho, že navrhovaná nižší prahová hodnota ve výši 95 % pro spalování biomasy s nulovým emisním faktorem vytvoří pobídky pro to, aby tato zařízení využívala fosilní paliva.

ii) Nařízení o sdílení úsilí (ESR)³

8. Hlavním účelem návrhu Komise je zvýšit příspěvek nařízení o sdílení úsilí k celkovým ambicím EU v oblasti klimatu do roku 2030 tím, že bude na úrovni EU stanoven nový cíl snížit v odvětvích, na něž se uvedené nařízení vztahuje, emise skleníkových plynů o 40 % (ze současných 29 %) ve srovnání s rokem 2005, a odpovídajícím způsobem aktualizovat vnitrostátní cíle členských států.

Evropský parlament jmenoval zpravodajkou Jessicu Polfjardovou (S&D, SE) za Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (ENVI). Práce na návrhu je stále v rané fázi a podle dostupných informací dosud nebyl sdělen konečný harmonogram.

Návrh byl konzultován s Evropským hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů; tyto instituce však dosud nevydaly svá stanoviska.

Během slovinského předsednictví byly návrh a posouzení jeho dopadů projednány na třech zasedáních Pracovní skupiny pro životní prostředí, což umožnilo dokončit předběžné první čtení návrhu. I když zvýšení celkových ambicí návrhu má všeobecnou celkovou podporu, většina delegací návrh stále podrobněji zkoumá, a jejich názory nebo postoje jsou proto v této fázi pouze předběžné. Jednání se proto zaměřila na vyjasnění nových prvků návrhu ve srovnání se stávajícím nařízením o sdílení úsilí. Během dosud konaných zasedání se Komise pokusila poskytnout vysvětlení a odpovědi na otázky delegací, které se týkají zejména navrhovaných cílů, možností flexibility a dodatečné rezervy, a to i ve vztahu k dalším návrhům obsaženým v balíčku „Fit for 55“.

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).

Návrh zachovává stávající oblast působnosti nařízení o sdílení úsilí, která zahrnuje silniční dopravu a budovy. Delegace v zásadě vítají skutečnost, že oblast působnosti nebyla změněna, vyzvaly však k poskytnutí dodatečných informací o interakci mezi nařízením o sdílení úsilí a navrhovaným novým obchodováním s emisemi pro odvětví budov a silniční dopravy. Komise se domnívá, že souběžné rozšíření obchodování s emisemi na tato dvě odvětví v rámci navrhované revize směrnice o ETS spíše podpoří členské státy v tom, aby plnily své cíle podle nařízení o sdílení úsilí, než aby tyto cíle nahradilo.

Přístup, který se používá k aktualizaci navrhovaných vnitrostátních cílů členských států, je i nadále založen na HDP na obyvatele s opravami omezeného rozsahu s cílem zohlednit obavy ohledně nákladové efektivnosti. Zatímco některé delegace vítají skutečnost, že základem pro výpočet zůstává HDP na obyvatele, jiné delegace se obávají, že použitá metodika dostatečně neodráží kritérium nákladové efektivnosti ani nepřispívá k postupné konvergenci, a to zejména vzhledem k tomu, že cílové rozpětí 40 procentních bodů je oproti stávajícímu nařízení o sdílení úsilí nezměněno. Některé delegace uvedly, že své příslušné nové cíle považují za velmi náročné. Na žádost delegací poskytla Komise některé dodatečné informace a odkazy na údaje o výpočtu vnitrostátních cílů.

Kromě toho některé delegace vyjádřily obavy, že navrhovaný přezkum údajů o emisích z vnitrostátních inventur, který se má podle návrhu uskutečnit v roce 2025, a následná opětovná úprava ročních emisních přidělů členských států na roky 2026–2030 mohou u členských států vyvolat nejistotu. Opětovná úprava, která je součástí technické aktualizace rámce pro stanovení ročních emisních přidělů členských států, je navrhována z toho důvodu, že dopady, které pandemie COVID-19 a následné oživení měly na hospodářství EU a úroveň emisí, nejsou známy a nelze je zatím plně kvantifikovat. Podle Komise má opětovná úprava zajistit, aby množství ročních emisních přidělů nadále umožňovalo převody mezi členskými státy a bralo v potaz možné oživení a současně zamezovalo hromadění nadměrných přebytků.

Pokud jde o možnosti flexibility, které jsou v nařízení o sdílení úsilí stanoveny, delegace se obecně shodují na tom, že možnosti flexibility budou hrát důležitou úlohu tím, že členskými státy pomohou dosáhnout jejich vnitrostátních cílů nákladově efektivním způsobem při současném respektování ekologické vyváženosti. Návrh Komise zachovává obecné možnosti flexibility (započítávání a výpůjčky, obchodování s ročními emisními přiděly mezi členskými státy), zatímco jsou navrhovány některé změny možností flexibility systému ETS (zvýšený přístup pro Maltu) a možností flexibility v rámci LULUCF, která členskými státy umožňuje využít omezené množství čistých pohlcení z odvětví LULUCF k tomu, aby plnily své cíle podle nařízení o sdílení úsilí. Pokud jde o posledně uvedenou otázku, několik delegací požadovalo další objasnění navrhovaných změn možností flexibility v rámci LULUCF a odůvodnění pro to, aby bylo využito celkového maximálního rozsahu možností flexibility rozděleno mezi obě pětiletá období souladu, aniž by byla poskytnuta možnost přesunu z prvního období (2021–2025) do druhého (2026–2030). Podle Komise to souvisí se změnou metodiky započítávání navrženou v nařízení o LULUCF pro období 2026–2030, jakož i s evropským právním rámcem pro klima.

Návrh obsahuje rovněž novou, dobrovolnou rezervu, která by se skládala ze všech kreditů z odvětví LULUCF, jež zůstanou na konci druhého období souladu nevyužity. Členské státy by v zájmu splnění svého cíle pro rok 2030 podle nařízení o sdílení úsilí mohly mít k rezervě přístup za podmínky, že EU dosáhla svého celkového cíle pro rok 2030, a to s přihlédnutím k maximálnímu limitu pro příspěvek čistých pohlcení podle evropského právního rámce pro klima. Několik delegací rovněž požádalo o více informací ohledně cíle nové dodatečné rezervy, jejího očekávaného fungování a potenciálu pomoci členskými státy se splněním jejich cílů podle nařízení o sdílení úsilí, přičemž některé delegace vyjádřily politování nad nedostatečnou předvídatelností pro členské státy vzhledem k tomu, že se o dostupnosti této rezervy dozví až po ukončení procesu pro zajištění souladu.

Kromě otázek týkajících se souběžného fungování možností flexibility stanovených v návrhu nařízení o sdílení úsilí a návrhu nařízení o LULUCF se několik delegací dotázalo, zda by v zájmu zlepšení nákladové efektivity snižování emisí nebylo možné zvýšit využívání jednorázové flexibility mezi systémem ETS a odvětvím sdílení úsilí, či tuto flexibilitu více zpřístupnit.

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

9. Hlavním cílem návrhu Komise je posílit příspěvek odvětví LULUCF ke zvýšeným celkovým ambicím EU v oblasti klimatu do roku 2030, a to stanovením cíle na úrovni EU, jímž je čisté pohlcení skleníkových plynů ve výši 310 milionů tun ekvivalentu CO₂ v odvětví LULUCF v roce 2030.

V Evropském parlamentu je hlavním příslušným výborem Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (ENVI), jehož zpravodajem byl jmenován Ville Niinistö (Verts/ALE, FI). Norbert Lins (ELS, DE) byl jmenován zpravodajem Výboru pro zemědělství a rozvoj venkova (AGRI), což je přidružený výbor se sdílenou pravomocí vztahující se na konkrétní ustanovení (čl. 2 odst. 3 a čl. 4 odst. 4). Práce na návrhu je stále v rané fázi a podle aktuálně dostupných informací nebyl dosud sdělen konečný harmonogram.

Návrh byl konzultován s Evropským hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů; tyto instituce však dosud nevydaly svá stanoviska.

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).

Během slovinského předsednictví byly návrh a jeho posouzení dopadů projednány na čtyřech zasedáních Pracovní skupiny pro životní prostředí, což umožnilo dokončit předběžné první čtení návrhu. V této fázi jsou názory vyjádřené delegacemi většinou předběžného charakteru a 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. Většina dosud vyjádřených otázek a obav se týká vnitrostátních cílů pro rok 2030, plánovaného rámce na období po roce 2030, možností flexibility, které mají členským státům pomoci splnit jejich cíle (včetně interakce s možnostmi flexibility a dodatečnou rezervou navrženými v nařízení o sdílení úsilí), mechanismu pro zajištění souladu a sankce, jakož i požadavků na monitorování a vykazování.

Pro období 2021–2025 návrh zachovává stávající „pravidlo nulového pasivního zůstatku“, což znamená, že členské státy musí zajistit, aby součet celkových emisí nepřekročil součet celkových pohlcených plynů v rámci odvětví po uplatnění relevantních pravidel započítávání a flexibility v odvětví sdílení úsilí. Pro období 2026–2030 návrh stanoví cíl na úrovni EU, jímž je čisté pohlcení skleníkových plynů ve výši 310 milionů tun ekvivalentu CO₂ v odvětví LULUCF v roce 2030. Tento cíl je rozdělen mezi členské státy v podobě závazných vnitrostátních cílů, a to na základě stávajících výsledků jejich odvětví LULUCF, pokud jde o zmírňování, a jejich podílu na ploše obhospodařované půdy v EU. Komise navrhuje, aby byl v roce 2025 přijat prováděcí akt, kterým se na základě lineární trajektorie stanoví pro každý členský stát roční cíle. Od roku 2031 navrhuje Komise sloučit jiné emise než CO₂ z odvětví zemědělství s pohlceními a emisemi v oblasti působnosti nařízení o LULUCF, aby byl vytvořen nový jednotný pilíř zahrnující využívání půdy, lesnictví a zemědělství. V návrhu je také stanoven cíl klimatické neutrality do roku 2035 na úrovni EU v kombinovaném odvětví. V návrhu je dále vymezen postup, podle něhož Komise do konce roku 2025 předloží legislativní návrh stanovující příspěvky členských států k cíli klimatické neutrality v kombinovaném odvětví půdy.

Delegace obecně uznávají důležitou úlohu odvětví LULUCF v politice EU v oblasti klimatu a jeho zvýšené celkové ambice. V rámci svých prvotních názorů však řada delegací vyjádřila obavy týkající se vnitrostátních cílů navržených pro rok 2030, včetně úrovně jejich ambicí, kritérií použitých při jejich výpočtu a navrhovaného nového mechanismu pro zajištění souladu. Mnoho delegací vyslovalo pochybnosti ohledně toho, jak byly v rámci rozložení cílů zohledněny vnitrostátní charakteristiky, jako jsou přírodní zeměpisné podmínky a věková struktura lesů, jakož i potřeba zajistit dlouhodobé zvýšení propadů uhlíku. Většina delegací je znepokojena tím, že navrhovaný postup pro následné stanovení ročních cílů pro roky 2026–2029 na základě lineární trajektorie není vhodný pro odvětví vyznačující se velkými meziročními výkyvy a že z téhož důvodu by nebylo vhodné kontrolovat dodržování souladu v rámci jednoho roku. Několik delegací rovněž vyjádřilo obavy ohledně uplatňování navrhovaného mechanismu technických oprav a požádalo o více informací týkajících se plánovaného postupu a výsledků. V této fázi stále existuje řada otázek ohledně plánovaného rámce na období po roce 2030, jehož zahrnutí do tohoto návrhu považují některé delegace za předčasné.

Dosavadní jednání o možnostech flexibility se zaměřila na vyjasnění jejich technických aspektů a na změny stávajících možností flexibility po roce 2025, jakož i na lepší pochopení vazeb mezi možnostmi flexibility v návrzích nařízení o sdílení úsilí a o LULUCF, mimo jiné v kontextu evropského právního rámce pro klima. Od roku 2026 již nebude možné započítávat přebytky pohlcených emisí z období 2021–2025 do období 2026–2030. Členské státy však mohou i nadále se svými přebytky obchodovat. Stávající flexibilita využívání půdy se ve druhém období stane komplexnější díky tomu, že oblast působnosti bude zahrnovat nejen obhospodařovanou lesní půdu, ale nově i všechny kategorie vykazování využití půdy. Celkové možné množství flexibility bude rozděleno na dvě části a její využití bude záviset na tom, zda budou na úrovni EU splněny cíle pro obě období. Ve druhém období má flexibilita využívání půdy fungovat jako jediný nástroj flexibility a může být využita k vyrovnání meziročních výkyvů. Kromě toho by mohl být za určitých podmínek použit dodatečný mechanismus, který by pomohl členským státům, které v obou obdobích čelí přírodním škodlivým činitelům.

Delegace obecně uznávají, že možnosti flexibility, zejména v případě událostí způsobených přírodními škodlivými činiteli, bude velmi důležitá pro to, aby členské státy splnily zvýšené ambice po roce 2025. Vyjádřily však obavy týkající se toho, zda budou navrhované možnosti flexibility v tomto ohledu adekvátní, zejména pokud je dostupnost flexibility podmíněna dosažením celkového cíle EU. Byly vzneseny otázky ohledně toho, zda lze členským státům odejmout možnost, aby přebytky pohlcených emisí v odvětví LULUCF z období 2021–2025, kdy platilo pravidlo „nulového pasivního zůstatku“, započítávaly pro účely použití v období 2026–2030, jakož i ohledně skutečnosti, že v souvislosti s ročními cíli návrh neumožňuje započítávat přebytky pohlcených emisí v rámci druhého období souladu.

Návrh obsahuje změny nařízení (EU) 2018/1999 o správě energetické unie⁵, které obsahuje pravidla pro monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů a jejich pohlcení a pro sledování pokroku členských států při plnění jejich cílů podle nařízení o LULUCF. Tyto změny zahrnují opatření ke zvýšení přesnosti monitorování a vykazování, jakož i požadavky na monitorování a vykazování emisí a jejich pohlcení pomocí pokročilých technologií dostupných v rámci programů Unie, jako je Copernicus, a digitálních údajů shromážděných v rámci společné zemědělské politiky. Díky novým údajům, jež budou k dispozici po zahájení uplatňování nových požadavků na inventurní systémy, budou členské státy rovněž povinny ve svých zprávách o souladu poskytovat další informace týkající se obou období, a to v letech 2027 a 2032, včetně posouzení synergií a kompromisů mezi vnitrostátními politikami a opatřeními, s cílem přejít k opatřením, jež budou místo na pouhé zajištění soudržnosti na úrovni započítávání více zaměřena na politiku.

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 ze dne 11. prosince 2018 o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU a 2013/30/EU, směrnice Rady 2009/119/ES a (EU) 2015/652 a zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 1).

Delegace vyjádřily obavy ohledně rizika, že by nové požadavky na monitorování a vykazování mohly významně zvýšit složitost inventury skleníkových plynů, přičemž některé uvedly, že požadované informace by měly být omezeny na informace, které jsou nezbytné k zajištění monitorování pokroku a přezkumu emisí a pohlcení v tomto odvětví. Několik delegací se rovněž obává, že nové požadavky mohou způsobit dodatečné náklady, administrativní zátěž nebo zdvojování práce. Delegace se obecně domnívají, že k lepšímu pochopení požadavků a jejich důsledků je zapotřebí intenzivnější diskuse na technické úrovni.

iv) Nařízení o emisních normách CO₂ pro osobní automobily a dodávky⁶

10. Cílem návrhu je přispět ke zvýšeným celkovým ambicím EU, a to zvýšením cílů v oblasti snižování emisí CO₂ do roku 2030 u nových osobních automobilů a dodávek a zavedením 100% cíle pro rok 2035, čímž se podpoří inovace a zajistí, aby si evropský automobilový průmysl udržel svou globální konkurenceschopnost a posílil ji. Zvýšené ambice mimo jiné podpoří členské státy při plnění jejich závazných vnitrostátních cílů podle nařízení o sdílení úsilí.

V Evropském parlamentu je za návrh odpovědný Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin. Zpravodajem byl jmenován Jan Huitema (Renew, NL). Práce na návrzích je stále v rané fázi a podle dostupných informací dosud nebyl sdělen konečný harmonogram.

Návrh byl konzultován s Evropským hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů; tyto instituce však dosud nevydaly svá stanoviska.

⁶ 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).

Pracovní skupina pro životní prostředí uspořádala během slovinského předsednictví tři zasedání s cílem projednat návrh a jeho posouzení dopadů, včetně přezkumu jednotlivých článků. Přestože řada otázek byla vyjasněna v počátečních diskusích, většina delegací návrh dosud zkoumá, a jejich názory nebo postoje jsou proto většinou jen předběžné. Při počátečních diskusích však vyšly najevo preference, pokud jde o ambice týkající se cílových úrovní. Je třeba nicméně poznamenat, že některé delegace předběžné údaje týkající se navrhovaných cílových úrovní neposkytly nebo je poskytly jen částečně.

Panuje obecná shoda, že automobilové odvětví musí přispět ke zvýšeným celkovým ambicím EU v oblasti klimatu do roku 2030 a 2050. Pro řadu delegací je návrh klíčový z hlediska dosažení celkových ambicí a splnění jejich zvýšených vnitrostátních cílů podle nařízení o sdílení úsilí. Řada delegací zdůraznila, že by ambice měly být posuzovány v souladu s dalšími návrhy v balíčku „Fit for 55“, a zejména s návrhem nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFIR).

Diskuse se soustředily na zvýšené cíle, včetně zejména 100% cíle pro rok 2035, který vyžaduje, aby všechny nové osobní automobily a dodávky byly do tohoto roku vozidly s nulovými emisemi, a v podstatě znamená postupné ukončení používání spalovacích motorů.

Několik delegací požadovalo nebo by mohlo podpořit vyšší úroveň ambicí, přičemž argumentovalo tím, že rychlejší nástup vozidel s nulovými emisemi je s ohledem na celkové ambice nejen možný, ale i nezbytný. V této souvislosti se zejména poukazuje na to, že vozidla s nulovými emisemi jsou již v široké míře dostupná, a očekává se, že jejich zastoupení na trhu výrazně vzroste. Zvýšené ambice by pomohly urychlit jak zavádění, tak cenovou dostupnost těchto vozidel, a to i na trhu s ojetými vozidly. Uvedené delegace si zejména přejí, aby se 100% cíl vztahoval již na rok 2030. Některé delegace se dotazovaly na možnosti členských států přijmout dodatečná opatření na vnitrostátní úrovni (některé členské státy mají politiky či plány pro ukončení používání spalovacích motorů k dřívějšímu datu, než navrhuje Komise). Některé delegace navrhly zvýšení cílů do roku 2025 a stanovení průběžného cíle mezi lety 2025 a 2030, přičemž rovněž vyjádřily pochybnosti ohledně rozlišených cílů do roku 2030 pro osobní automobily a dodávky.

Jiné delegace naopak zachování stávajících cílů do roku 2025 a rozlišených cílů pro osobní automobily a dodávky, jak navrhuje Komise, podpořily.

Některé delegace vyjádřily navrhované úrovni ambicí alespoň předběžnou podporu, i když některé s určitými výhradami nebo drobnými odlišnostmi. Zazněl návrh, aby byl 100% cíl do roku 2035 doplněn o určitý druh odchylky, která by se do roku 2039 vztahovala na nízkoemisní vozidla s nejlepší výkonností.

Pro řadu delegací je navrhovaná úroveň ambicí důvodem ke znepokojení, zejména 100% cíl do roku 2035, v souvislosti s nímž některé delegace výslovně uvedly, že jej považují za nepřijatelný. Pokud jde o cíle do roku 2030, některé delegace daly dosud najevo, že s návrhem Komise nesouhlasí. Vyjádřené obavy se týkají zejména toho, zda není postupné ukončení používání spalovacích motorů předčasné a zda není zapotřebí více času; některé delegace navrhují, že by rozhodnutí o postupném ukončení mělo být přijato pouze v kontextu příštího přezkumu, který by mohl být přesunut již do roku 2026. Uvedené delegace poukázaly v této souvislosti na řadu aspektů, zejména na potřebu zohlednit rozdílnou situaci v členských státech, pokud jde o využívání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, vyplývající z nerovností v zavádění dobíjecí infrastruktury a v kupní síle; dále uvedly, že postupné ukončení používání spalovacích motorů je v rozporu se zásadou technologické neutrality. Bylo rovněž zdůrazněno, že by se měl zohlednit dopad změn ve výrobě a následné ztráty pracovních míst, k čemuž budou zapotřebí zásadní opatření týkající se mimo jiné změny kvalifikace a prohlubování dovedností pracovníků. Kromě toho byly vzneseny otázky týkající se cenové dosažitelnosti elektřiny či dostupnosti baterií a surovin.

Byl vznesen požadavek, aby se zvážil dopad návrhu na trh s ojetými automobily v některých členských státech, přičemž bylo zdůrazněno, že rychlejší zavádění automobilů s nulovými a nízkými emisemi v členských státech s vyššími příjmy by mohlo vést ke zvýšení vývozu starších automobilů, které více znečišťují životní prostředí, do členských států s nízkými příjmy. Ačkoli se uznává, že se touto problematikou nelze ve stávajícím nařízení zabývat, navrhuje se, aby ji Komise monitorovala, například v souvislosti se zprávou o pokroku a procesem přezkumu, a aby podrobněji zvážila možná řešení.

Některé delegace požadovaly nebo by mohly podpořit zahrnutí příspěvku obnovitelných a nízkouhlíkových paliv při posuzování toho, jak výrobci vozidel plní své cíle. Řada delegací však jednoznačně podporuje argumenty Komise proti takovému postupu, včetně toho, že je lepší, aby se tato paliva využívala spíše v jiných odvětvích, u nichž je dekarbonizace obtížnější.

Několik delegací si přeje ukončit používání tzv. hmotnostního parametru při určování cílů pro specifické emise u výrobců, a tedy i při rozdělování úsilí mezi ně.

Pokud jde o mechanismus, který má motivovat k využívání vozidel s nulovými a nízkými emisemi a který byl dohodnutý při poslední revizi nařízení, Komise navrhuje, aby bylo do roku 2030 jeho uplatňování postupně ukončeno, a to vzhledem k tomu, jak přísný je daný cíl jakožto hlavní stimulační faktor pro zavádění takovýchto vozidel. Podle dosavadních připomínek tento návrh řada delegací podporuje, přičemž některé delegace se zasazují o postupné ukončení k dřívějšímu datu a uvádějí, že pokud by zůstalo ve stávající podobě, mohlo by ohrozit ambice. Jiné delegace vystupují proti navrhovanému postupnému ukončení a zdůrazňují, že poskytuje zvláštní pobídky ke stimulaci zavádění těchto vozidel v členských státech, v nichž je míra využívání v současnosti nízká. Několik delegací vyjádřilo výhrady k ukončení odchytky pro malé výrobce vzhledem k tomu, že ke snížení emisí přispívá velmi omezeně, ale zohledňuje určité charakteristiky trhu. Jiné delegace tento návrh podpořily.

Počáteční diskuse naznačily, že přesunutí přezkumu, který je plánován na rok 2028, na dřívější termín má podporu, přičemž delegace navrhly řadu dalších otázek, které mají být přezkoumány nebo zahrnuty do plánované zprávy o pokroku, viz rovněž jednání týkající se navrhovaných ambicí.

v) Nařízení o Sociálním fondu pro klimatická opatření⁷ (SCF)

11. Cílem návrhu je zmírnit sociální a distribuční dopady systému obchodování s emisemi pro odvětví budov a silniční dopravy, a to zřízením Sociálního fondu pro klimatická opatření (nařízení o Sociálním fondu pro klimatická opatření) na podporu zranitelných domácností, mikropodniků a uživatelů dopravy. Na základě sociálních plánů pro klimatická opatření, které vypracují členské státy, návrh podporuje opatření a investice vedoucí ke snížení emisí zranitelných skupin v těchto odvětvích a jeho součástí může rovněž být dočasná přímá podpora příjmů.

V rámci postupu společných schůzí výborů jsou v Evropském parlamentu hlavními příslušnými výbory jak Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (ENVI), tak Výbor pro zaměstnanost a sociální věci (EMPL). Rozpočtový výbor (BUDG) je přidruženým výborem s výlučnou pravomocí v otázkách, které se přímo týkají vlastních zdrojů. Zpravodajkou pro výbor ENVI byla jmenována Esther de Langová (ELS, NL), zpravodajem pro výbor EMPL se stal David Casa (ELS, MT) a zpravodajkou pro výbor BUDG byla jmenována Margarida Marquesová (S&D, PT). Práce na návrhu je stále v rané fázi a podle dostupných informací dosud nebyl sdělen konečný harmonogram.

Návrh byl konzultován s Evropským hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů; tyto instituce však dosud nevydaly svá stanoviska.

⁷ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zřizuje Sociální fond pro klimatická opatření (dokumenty 10920/21 + COR1 + ADD 1 + ADD1 COR1).

Během slovinského předsednictví uspořádala ad hoc pracovní skupina pro Sociální fond pro klimatická opatření⁸ tři zasedání týkající se nařízení o Sociálním fondu pro klimatická opatření. Jednání se zaměřila na vyjasnění řady důležitých obecných a rozpočtových aspektů návrhu. Přestože panuje obecná shoda na tom, že je třeba zajistit ekologickou transformaci, která nebude nikoho opomíjet, a řešit sociální dopady navrhovaného obchodování s emisemi pro odvětví budov a silniční dopravy, návrh celkově obdržel smíšené reakce. Některé delegace obecnou myšlenku zřídit fond uvítaly, avšak mnohé delegace vyjádřily značné obavy a žádaly o objasnění, zejména pokud jde o provázanost s dalšími návrhy v rámci balíčku „Fit for 55“, údaje podporující různé výpočty v návrhu či dopad na úrovni členských států, přičemž několik delegací vyjádřilo politování nad tím, že nebylo vypracováno samostatné posouzení dopadů. Delegace znění návrhu dosud zkoumají, a jejich připomínky nebo postoje jsou proto většinou jen předběžné. Projednávání návrhu po jednotlivých člancích bude zahájeno během francouzského předsednictví.

Podle většiny delegací je nařízení o Sociálním fondu pro klimatická opatření neoddělitelně spjata s navrhovaným novým systémem obchodování s emisemi pro odvětví budov a silniční dopravy uvedeným v revidované směrnici o ETS, přičemž některé delegace rovněž zdůrazňují sociální a distribuční dopady dalších návrhů obsažených v balíčku „Fit for 55“, včetně směrnice o zdanění energie.

Několik delegací zdůraznilo, že dokončení vnitrostátních postojů k nařízení o Sociálním fondu pro klimatická opatření bude podmíněno posouzením nadcházejících návrhů týkajících se rozhodnutí o vlastních zdrojích a změny víceletého finančního rámce (2021–2027). Některé delegace vyjádřily obavy ohledně znovuotevření jednání o víceletém finančním rámci a uvedly, že podle jejich názoru by stávající finanční prostředky mohly být využity k řešení sociálních dopadů navrhovaného obchodování s emisemi pro odvětví budov a silniční dopravy. V této souvislosti řada delegací poukázala na překrývání oblasti působnosti fondu a dalších nástrojů, zejména nástrojů politiky soudržnosti a Nástroje pro oživení a odolnost, jakož i vnitrostátních opatření.

⁸ Její mandát schválil Výbor stálých zástupců (část I) dne 8. září 2021 (dokument 11402/2021 + COR1). Pod vedením Výboru stálých zástupců podává ad hoc pracovní skupina pro Sociální fond pro klimatická opatření zprávy Radě pro životní prostředí a případně Radě pro hospodářské a finanční věci.

Pokud jde o navrhované právní základy, tedy čl. 91 odst. 1 písm. d) SFEU (doprava), čl. 192 odst. 1 SFEU (životní prostředí) a čl. 194 odst. 1 písm. c) SFEU (energetika), řada delegací vyjádřila pochyby ohledně jejich vhodnosti i v souvislosti s tím, zda je podle navrhovaných právních základů možné stanovit dočasnou přímou podporu příjmů. Právní služba Rady poskytla předběžnou analýzu na jednom ze zasedání ad hoc pracovní skupiny pro Sociální fond pro klimatická opatření.

Několik delegací rovněž vyslovalo pochybnosti v souvislosti s přímým řízením Sociálního fondu pro klimatická opatření, z čehož lze usuzovat, že tyto delegace upřednostňují sdílené řízení. Kromě toho některé delegace rovněž zpochybnily důvody pro používání integrovaného a interoperabilního informačního a monitorovacího systému jakožto povinného nástroje, včetně jednotného nástroje pro vytěžování údajů a hodnocení rizik.

V souvislosti s obsahem sociálních plánů pro klimatická opatření delegace poukazovaly na možné překrývání s jinými strategiemi, které mají stanovit členské státy, jako jsou územní plány spravedlivé transformace. Několik delegací navíc zpochybnilo skutečnost, že ukazatele pro podávání zpráv o pokroku a pro účely monitorování a hodnocení mají být stanoveny aktem v přenesené pravomoci, přičemž tyto delegace by upřednostnily, aby v souladu s přístupem k politice soudržnosti byly dotčené ukazatele součástí normativního textu.

V souvislosti se způsobilostí činností požadovaly delegace podrobnější analýzu opatření a investic způsobilých pro financování, jakož i rozdělení prostředků mezi opatření a investice a dočasnou přímou podporu příjmů v rámci fondu. Delegace rovněž požádaly o vyjasnění zásady „významně nepoškozovat“ a se zájmem očekávají, až obdrží od Komise technické pokyny k této problematice.

Co se týče velikosti Sociálního fondu pro klimatická opatření, návrh na období 2025–2032 počítá s celkovou částkou 72,2 miliardy eur. Tato částka v zásadě odpovídá 25 % očekávaných příjmů z navrhovaného obchodování s emisemi pro odvětví budov a silniční dopravy. Většina delegací se dotazovala na to, jak Komise uvedenou hodnotu stanovila, a požádala o další vysvětlení týkající se celkového objemu, jenž je pro fond navrhován, přičemž několik delegací vyslovalo pochyby v souvislosti s velikostí fondu.

Delegace vyjádřily obavy ohledně ustanovení týkajících se spolufinancování (např. členské státy by v rámci nového systému měly financovat alespoň 50 % celkových nákladů sociálních plánů pro klimatická opatření s využitím části svých očekávaných příjmů z dražeb povolenek). V této souvislosti požadovalo několik delegací další vysvětlení ohledně jediné 50% vnitrostátní míry spolufinancování, kterou lze použít ve všech členských státech, přičemž některé delegace ji považovaly za příliš vysokou.

Co se týče navrhované metodiky přidělování prostředků z fondu, delegace položily několik otázek a vyslovily několik připomínek, a to jak v souvislosti s použitým vzorcem, který byl považován za příliš složitý, tak v souvislosti s kritérii pro přidělování, která podle řady delegací nejsou vhodná pro řešení jejich specifických vnitrostátních podmínek a zajištění spravedlnosti. Při této příležitosti byla rovněž zpochybněna volba ukazatelů.

Pokud jde o dobu trvání Sociálního fondu pro klimatická opatření, několik delegací považuje skutečnost, že tento fond pokrývá dvě období víceletého finančního rámce, za politicky citlivou, přičemž bude třeba provést další analýzu. Některé delegace zdůraznily, že doba trvání v délce osmi let počínaje rokem 2025 předjímá budoucí víceletý finanční rámec. Ve stávajícím návrhu je fond zřízen bez časového omezení. Rozpočet fondu je v současné době rozdělen do dvou částí: 1) finanční krytí na období 2025–2027 a 2) finanční krytí na období 2028–2032. Pro období 2025–2027 se Komise chystá navrhnout změnu stávajícího nařízení o víceletém finančním rámci, která bude schválena současně se základním právním aktem, kterým se zřizuje Sociální fond pro klimatická opatření, a se změnou rozhodnutí o vlastních zdrojích. Pro období 2028–2032 se navrhuje, aby byla částka uvolněna pouze v případě, že bude v příštím nařízení o víceletém finančním rámci dosaženo dohody ohledně konkrétní částky, jež má být Sociálnímu fondu pro klimatická opatření z rozpočtu přidělena.

V souladu s mandátem ad hoc pracovní skupiny pro Sociální fond pro klimatická opatření předsednictví vložilo do závorek příslušná ustanovení návrhu a jeho příloh, jež se týkají finančních aspektů souvisejících jednak s víceletým finančním rámcem a vlastními zdroji Unie, mimo jiné včetně velikosti a doby trvání fondu, a jednak s metodikou přidělování prostředků. Ustanovení uvedená v závorkách jsou ta, která budou s největší pravděpodobností součástí horizontálních jednání o rozpočtu.

III. ZÁVĚR

Výbor stálých zástupců se vyzývá, aby vzal na vědomí tuto zprávu o pokroku a otázky pro politickou rozpravu ve znění uvedeném v příloze této zprávy a předložil je Radě pro životní prostředí na zasedání, jež se bude konat dne 20. prosince 2021.

Otázky ministrům pro politickou rozpravu v Radě pro životní prostředí

1. *Na základě Vašeho politického posouzení pokroku, jehož bylo dosud dosaženo u pěti návrhů spadajících do působnosti Rady pro životní prostředí, jaká by mohla být v nadcházejících měsících úroveň ambicí, pokud jde o dosažení dalšího pokroku u pěti iniciativ v oblasti klimatu, přihlédnete-li k různým vzájemným vazbám mezi návrhy, včetně dalších návrhů balíčku „Fit for 55“?*
 2. *Které otázky jsou v této souvislosti podle Vás v těchto pěti návrzích nejcitlivější?*
-