



V Bruselu dne 14.7.2021  
COM(2021) 551 final

2021/0211 (COD)

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**

**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**

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2021) 551 final} - {SWD(2021) 557 final} - {SWD(2021) 601 final} -  
{SWD(2021) 602 final}

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

#### • Odůvodnění a cíle návrhu

**Sdělení „Zelená dohoda pro Evropu“<sup>1</sup>** zahájilo novou strategii růstu pro EU, jejímž cílem je transformovat EU ve spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje. Potvrzuje ambici Komise zvýšit své cíle v oblasti klimatu a učinit z Evropy do roku 2050 první klimaticky neutrální kontinent. Dále je jeho cílem chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. Nezbytnost a hodnota Zelené dohody pro Evropu vzrostla teprve s ohledem na velmi závažné dopady pandemie COVID-19 na zdraví, životní a pracovní podmínky a blahobyt občanů Unie.

Změna klimatu je naléhavý problém, který vyžaduje urgentní řešení. V souladu s vědeckými zjištěními zvláštní zprávy Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC) je potřeba do roku 2050 dosáhnout na celosvětové úrovni uhlíkové neutrality a o něco později v tomto století přestat produkovat emise všech ostatních skleníkových plynů. V souvislosti s tímto urgentním problémem je potřeba, aby EU zintenzivnila své úsilí a prokázala své vedoucí postavení tím, že se do roku 2050 stane klimaticky neutrální. Tento cíl je stanoven ve sdělení „**Čistá planeta pro všechny**“ – Evropská dlouhodobá strategická vize prosperující, moderní, konkurenceschopné a klimaticky neutrální ekonomiky<sup>2</sup>.

Na základě strategie Zelené dohody pro Evropu a komplexního posouzení dopadů bylo ve sdělení Komise ze září 2020 s názvem **Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030**<sup>3</sup> („plán pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030“) navrženo zvýšit ambice EU a předložit komplexní plán na odpovědné zvýšení závazného cíle Evropské unie pro rok 2030 a dosáhnout snížení čistých emisí alespoň o 55 %. Zvýšení ambicí do roku 2030 nyní přispívá k jistotě tvůrců politik a investorů, že rozhodnutí přijatá v nadcházejících letech nezakotví úroveň emisí, které jsou v rozporu s cílem EU dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality. Cíl pro rok 2030 je v souladu s cílem Pařížské dohody udržet nárůst globální teploty výrazně pod hodnotou 2 °C a pokračovat v úsilí o jeho udržení na hodnotě 1,5 °C.

Evropská rada na svém zasedání v prosinci 2020 potvrdila nový závazný cíl EU pro rok 2030<sup>4</sup>. Dále vyzvala Komisi, aby „posoudila, jak mohou všechna odvětví hospodářství nejlépe přispět k cíli pro rok 2030, a aby předložila nezbytné návrhy doplněné podrobným posouzením environmentálního, hospodářského a sociálního dopadu na úrovni členských států, a to s přihlédnutím k vnitrostátním plánům v oblasti energetiky a klimatu a s přezkoumáním stávajících možností flexibility“.

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>2</sup> COM(2018) 773 final.

<sup>3</sup> COM(2020) 562 final.

<sup>4</sup> Závěry Evropské rady, 10.–11. prosince 2020, EUCO 22/20, CO EUR 17, CONCL 8.

Za tímto účelem **evropský právní rámec pro klima**<sup>5</sup>, ve znění dohodnutém se spolunormotvůrci, zakotvuje právní závaznost cíle EU v oblasti klimatické neutrality a zvyšuje ambice do roku 2030 tím, že stanoví cíl dosáhnout do roku 2030 minimálně 55% snížení čistých emisí ve srovnání s rokem 1990.

S cílem sledovat cestu navrženou v evropském právním rámci pro klima a dosáhnout této zvýšené úrovně ambicí do roku 2030 Komise přezkoumala aktuálně platné právní předpisy v oblasti klimatu a energetiky, u nichž se očekává, že do roku 2030 sníží emise skleníkových plynů pouze o 40 % a do roku 2050 o 60 %. Tento legislativní balíček označovaný jako „**Fit for 55**“ je podle plánu pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030 nejkompexnějším stavebním kamenem celého úsilí o naplnění nového ambiciózního cíle v oblasti klimatu do roku 2030 a k jeho plnění budou muset přispět všechna hospodářská odvětví a politiky.

Evropská rada rovněž v prosinci 2020 vyzvala Komisi, aby prozkoumala možnosti, jak posílit systém EU obchodování s emisemi (EU ETS) při zachování integrity ETS a s ohledem na potřebu řešit obavy týkající se distribuce a energetickou chudobu. Evropská rada rovněž vyzvala Komisi, aby navrhla opatření, která umožní energeticky náročným odvětvím vyvíjet a zavádět inovativní klimaticky neutrální technologie a současně si zachovat průmyslovou konkurenceschopnost.

Stávající právní předpisy o systému obchodování s emisemi byly v roce 2018 revidovány s cílem dosáhnout do roku 2030 ve srovnání s rokem 2005 v rámci systému EU ETS 43% snížení emisí, což je v souladu s cílem snížit do roku 2030 oproti roku 1990 emise v rámci celého hospodářství EU nejméně o 40 %. Z novější analýzy útvarů Komise však vyplývá, že pokud by se právní předpisy nezměnily, odvětví spadající v současnosti do systému EU ETS by v roce 2030 ve srovnání s rokem 2005 namísto toho dosáhla snížení emisí o 51 %<sup>6</sup>.

I když by tento příspěvek byl vyšší než shora uvedený příspěvek v podobě snížení o 43 %, stále by nedosahoval celkového cíle snížení emisí o nejméně 55 % oproti roku 1990. Obecným cílem této iniciativy je proto revidovat směrnici o systému ETS tak, aby byla v souladu s cílem v oblasti klimatu do roku 2030, tj. dosáhnout do roku 2030 alespoň 55% snížení čistých emisí skleníkových plynů pod úroveň roku 1990 a postupné a vyvážené trajektorie směřující ke klimatické neutralitě do roku 2050, a to nákladově efektivním a konzistentním způsobem při zohlednění potřeby spravedlivé transformace a potřeby, aby k úsilí EU v oblasti klimatu přispěla všechna odvětví.

Jak je vysvětleno v posouzení dopadů, má se za to, že příspěvek odvětví, na něž se vztahuje systém EU ETS, v podobě 61% snížení oproti roku 2005 nejlépe odráží výsledky plánu pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030 a považuje se za cíl systému EU ETS přispívající k celkovému cíli v podobě snížení o nejméně 55 % oproti roku 1990. Zvýšení

---

<sup>5</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

<sup>6</sup> Referenční scénář EU pro rok 2020 (REF), který slouží jako výchozí scénář pro posouzení dopadů (viz oddíl 5.1 posouzení dopadů).

environmentálního přínosu systému EU ETS spočívá především v úpravě celkového počtu povolenek vydaných v rámci systému EU ETS (dále jen „strop“). Snížené množství povolenek dostupných na trhu má však vliv na ostatní pilíře systému EU ETS a na cenu uhlíku. Má dopad na hlavní zásady, jako je potřeba stability trhu, ochrana před rizikem úniku uhlíku, pečlivě vyvážené distribuční účinky mezi členskými státy a dostupnost finančních prostředků na zvýšené investiční potřeby do nízkouhlíkových technologií.

Současně s tím, jak je systém EU ETS harmonizován s celkovým cílem snížení nejméně o 55 % ve srovnání s rokem 1990, musí být tento zvýšený cíl v oblasti klimatu zohledněn i v příspěvku, kterým k úsilí EU v oblasti klimatu přispívají odvětví, na která se dosud systém EU ETS nevztahuje. V posouzení dopadů připojeném k plánu pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030 bylo zjištěno, že pokud nebudou přijata další opatření, v některých odvětvích se nesníží emise tak, aby bylo dosaženo 55% snížení emisí v celém hospodářství. V námořní dopravě jsou emise v současnosti vyšší než v roce 1990 a v případě realizace scénáře bez opatření se očekává, že emise z námořní dopravy dále porostou. Všechny cesty posuzované v rámci plánu pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030 a v rámci Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu<sup>7</sup> předpokládají snížení emisí z mezinárodní lodní dopravy do roku 2050 o 80–82 % ve srovnání s rokem 1990 (což odpovídá snížení emisí o 88–89 % oproti roku 2008)<sup>8</sup>, aby odpovídaly vyššímu cíli v oblasti klimatu. Evropská komise se proto v rámci souboru opatření EU pro řešení emisí z námořní dopravy zavázala rozšířit systém EU ETS i na námořní dopravu, a to spolu s opatřeními sjednanými v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO). V této souvislosti Komise vítá pokrok, kterého Evropský parlament a Rada dosáhly od roku 2019 v souvislosti s návrhem na změnu nařízení (EU) 2015/757<sup>9</sup> s cílem náležitě zohlednit globální systém shromažďování údajů o spotřebě topných olejů z lodí (COM(2019) 38 final), a bere na vědomí, že plenární zasedání Evropského parlamentu podpořilo rozšíření systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) tak, aby se od roku 2023 vztahoval i na emise z námořní dopravy. Emise z námořní dopravy by měly být zahrnuty do stávajícího systému obchodování s emisemi. Pro zajištění hladkého přechodu by mělo být stanoveno zaváděcí období, kdy by rejdařské společnosti byly povinny vyřadit povolenky pouze pro část svých ověřených emisí, a během čtyř let by se postupně dopravovaly na úroveň 100 %. Vzhledem k tomu, že zahrnutím námořní dopravy do stávajícího systému ETS by přibýlo pouze přibližně 90 milionů tun CO<sub>2</sub>, dopad na dostupnost povolenek pro jiná odvětví, která jsou již v systému zahrnuta, by zůstal omezený.

Aby se zohlednilo začlenění odvětví námořní dopravy do systému EU ETS, mělo by být nařízení (EU) 2015/757 změněno zejména v oblasti vykazování souhrnných údajů o emisích na úrovni společností a s ohledem na úlohu správních orgánů ve vztahu k rejdařským společnostem. Tyto změny doplňují změny navržené v dokumentu COM(2019) 38 final.

---

<sup>7</sup> Zdroj: [https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en)

<sup>8</sup> Rok 2008 jako výchozí rok pro odhady snížení emisí v námořní dopravě byl zvolen za účelem harmonizace s cíli Mezinárodní námořní organizace, které jsou všechny vyjádřeny ve vztahu k roku 2008.

<sup>9</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

Jak je uvedeno v plánu pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030, odvětví budov je v současné době přímo i nepřímo odpovědné za 36 % emisí skleníkových plynů spojených se spotřebou energie v EU a má velký nákladově efektivní potenciál ke snížení emisí. Na více než polovinu těchto emisí se stávající systém obchodování s emisemi již vztahuje, zejména na dodávky elektřiny pro použití v budovách a na většinu emisí z dálkového vytápění. Mnoho domácností je však stále ještě vytápěno zastaralými systémy, které využívají znečišťující fosilní paliva, jako je uhlí a ropa.

Odvětví silniční dopravy má rovněž značný potenciál pro nákladově efektivní snížení. Silniční doprava je dnes zodpovědná za pětinu emisí skleníkových plynů v EU a od roku 1990 se její emise zvýšily o více než čtvrtinu. Jak již bylo uvedeno ve sdělení Zelená dohoda pro Evropu, Komise navrhuje zahrnout do systému obchodování s emisemi též odvětví budov a silniční dopravu. Kdyby se i v těchto odvětvích obchodovalo s emisemi, v kontextu jiných vhodných regulačních a investičních opatření pro dotčená odvětví, zajistily by se tím zvýšené a konzistentnější ekonomické pobídky ke snižování emisí v těchto odvětvích v EU a zvýšila by se jistota, že i v těchto odvětvích bude dosaženo snížení emisí.

Obchodování s emisemi pro odvětví budov a silniční dopravy by mělo být zavedeno prostřednictvím samostatného, avšak ne zcela izolovaného obchodování s emisemi. Nebude tak narušen dobře fungující systém obchodování s emisemi pro stacionární zařízení a letectví, protože tato odvětví mají jiný potenciál snižování emisí a působí zde jiné faktory, které ovlivňují poptávku. Případné sloučení obou systémů by mělo být zváženo až po několika letech fungování nového obchodování s emisemi, a to na základě nabytých zkušeností. V rámci rozšíření systému i na odvětví budov a silniční dopravy bude třeba jako regulované subjekty určit subjekty nacházející se na začátku dodavatelského řetězce (předsazený systém).

Pro správné fungování systému EU ETS a dosažení stanovených cílů má zásadní význam stabilita trhu. V zájmu zajištění stability trhu byla rozhodnutím (EU) 2015/1814<sup>10</sup> zřízena rezerva tržní stability. Začala se uplatňovat v lednu 2019. Cílem rezervy tržní stability je řešit historickou nerovnováhu mezi nabídkou a poptávkou a zvýšit odolnost systému EU ETS vůči závažným nerovnováhám. Tento mechanismus musí zachovat regulační stabilitu a zajistit dlouhodobou předvídatelnost. Článek 3 tohoto rozhodnutí stanoví, že Komise do tří let od počátku uplatňování rezervy provede přezkum jejího fungování. Při tomto přezkumu je třeba vzít v úvahu účinky zvýšení cílů systému EU ETS na stabilitu trhu, a proto se návrh na nezbytné změny rezervy předkládá spolu s tímto návrhem změn systému EU ETS.

V této souvislosti má tento návrh jako součást balíčku „Fit for 55“ tyto konkrétní cíle:

- posílit systém EU ETS v jeho stávající působnosti s cílem poskytnout odpovídající příspěvek k celkovému cíli, jímž je alespoň 55% snížení emisí skleníkových plynů ve srovnání s rokem 1990,

---

<sup>10</sup> Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1814 ze dne 6. října 2015 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů a o změně směrnice 2003/87/ES (Úř. věst. L 264, 9.10.2015, s. 1).

- zajistit trvalou účinnou ochranu odvětví vystavených značnému riziku úniku uhlíku a zároveň motivovat k zavádění nízkouhlíkových technologií,
  - řešit distribuční a sociální dopady této transformace přezkumem využívání výnosů z dražeb a velikosti a fungování mechanismů financování nízkouhlíkových technologií,
  - zajistit, aby i jiná odvětví než ta, na něž se v současnosti vztahuje systém EU ETS, přispívala nákladově efektivním způsobem ke snížení emisí, které je nezbytné v souladu s cíli EU a závazky na základě Pařížské dohody, zejména tím, že se pravidla systému EU ETS budou vztahovat i na emise z námořní dopravy a na emise z budov a silniční dopravy, a současně zajistit součinnost s dalšími politikami zaměřenými na tato odvětví,
  - přezkoumat systém monitorování, vykazování a ověřování emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy s cílem zohlednit začlenění odvětví námořní dopravy do systému EU ETS,
  - přezkoumat rezervu tržní stability v souladu s odpovídající právní povinností a zjistit možné změny její podoby s cílem splnění právních cílů v rozhodnutí o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability a s cílem řešení veškerých otázek, které případně v souvislosti se zvýšenými cíli vyvstanou.
- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Ke snížení emisí skleníkových plynů by měla přispět všechna hospodářská odvětví. Klimatický a energetický balíček „Fit for 55“ je komplexním krokem v rámci důkladné revize právních předpisů Unie, která má zajistit jejich soulad se zvýšenými cíli EU v oblasti klimatu. Všechny iniciativy v tomto balíčku jsou vzájemně úzce propojené a každá z nich závisí na podobě těch ostatních. Tento legislativní návrh doplňuje návrhy uvedené v balíčku a je s nimi v souladu.

Na odvětví, na něž se nevztahuje systém EU ETS, se vztahuje nařízení o „sdílení úsilí“<sup>11</sup>, které stanoví celkový cíl snížení emisí skleníkových plynů v celé EU a dále závazné roční cíle pro jednotlivé členské státy, jichž má být dosaženo do roku 2030. Nařízení o „sdílení úsilí“ se týká mimo jiné odvětví silniční dopravy a budov a dále emisí z vnitrostátní plavby, což dohromady představuje přibližně 50 % emisí podle uvedeného nařízení. Na rozdíl od systému EU ETS se na odvětví, na něž se vztahuje nařízení o „sdílení úsilí“, nevztahuje signál o ceně uhlíku v rámci celé EU. Zavedením dodatečných ekonomických pobídek (prostřednictvím stanovení cen uhlíku) nezbytných k dosažení nákladově efektivního snížení emisí v budovách a v silniční dopravě by nový systém obchodování s emisemi ve stávající působnosti doplnil nařízení o „sdílení úsilí“, které zachovává pobídky a odpovědnost za vnitrostátní opatření. Jak důležitá je tato záležitost, ostatně potvrdila i řada zúčastněných stran. Vzhledem k tomu, že cíl do roku 2030 v oblasti obchodování s emisemi pro budovy a silniční dopravu je stanoven v souladu s nákladově efektivními příspěvky odvětví zahrnutých do systému obchodování, nedochází ke zkrácení příspěvků těch odvětví, na něž se sice vztahuje nařízení o „sdílení

<sup>11</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 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 a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 156, 19.6.2018, s. 26).

úsilí“, nikoli však stanovení cen uhlíku v rámci celé EU. Vnitrostátní opatření, která řeší necenové překážky nebo přinášejí alternativní řešení, mohou přispět ke zlepšení procesu stanovení cen uhlíku.

Směrnice (EU) 2018/410 ve 4. bodě odůvodnění uvádí, že opatření ze strany Mezinárodní námořní organizace (IMO) či Unie by měla být zahájena v roce 2023, a to včetně přípravných prací týkajících se přijetí a provádění opatření pro zajištění řádného příspěvku tohoto odvětví k úsilí potřebnému pro dosažení cíle dohodnutého v rámci Pařížské dohody, a řádného zohlednění všemi zainteresovanými stranami. Snížení emisí z námořní dopravy je rovněž součástí závazku EU na základě Pařížské dohody snížit emise v rámci celého hospodářství.

K dnešnímu dni nejsou na celosvětové úrovni ani v EU zavedena žádná vhodná opatření k dosažení snížení emisí z odvětví námořní dopravy, která by zajistila soulad se zvýšenými cíli EU v oblasti klimatu. Na úrovni EU se od roku 2018 monitorují, vykazují a ověřují emise CO<sub>2</sub> z lodí o hrubé prostornosti nad 5 000 rejstříkových tun, které cestují do přístavů nebo z přístavů nacházejících se v EHP (prostřednictvím nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí v námořní dopravě)<sup>12</sup>. Na celosvětové úrovni je zaveden regulační rámec pro energetickou účinnost nových lodí a nedávno byla schválena opatření v oblasti energetické účinnosti stávajících lodí. Mezinárodní námořní organizace rovněž přijala původní strategii pro snížení emisí skleníkových plynů z lodí, která stanoví cíl snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050 nejméně o 50 % ve srovnání s hodnotami z roku 2008. Nedávný pokrok dosažený v rámci Mezinárodní námořní organizace je sice chvályhodný, ale tato opatření nepostačují k dekarbonizaci mezinárodní lodní dopravy v souladu s mezinárodními cíli v oblasti klimatu.

Vzhledem k této situaci se Evropská komise zavázala navrhnout soubor opatření EU za účelem zvýšení příspěvku námořní dopravy k úsilí EU v oblasti klimatu spolu s opatřeními dohodnutými na celosvětové úrovni v rámci Mezinárodní námořní organizace. Kromě rozšíření systému EU ETS na námořní dopravu je součástí souboru opatření zejména iniciativa FuelEU Maritime, jejímž cílem je zvýšit poptávku po alternativních pohonných hmotách z obnovitelných zdrojů a jejich zavádění a dále návrh na přezkum směrnice o zdanění energie<sup>13</sup>, pokud jde o stávající osvobození pohonných hmot používaných loděmi od daně.

V současné době se systém EU ETS přímo či nepřímo vztahuje přibližně na 30 % emisí z vytápění budov. To souvisí s tím, jak systém pokrývá dálkové vytápění a elektřinu využívanou pro účely vytápění. Kdyby se systém vztahoval na všechny emise ze spalování fosilních paliv v tomto odvětví a kdyby byly zahrnuty do obchodování s emisemi v EU, představovalo by to významný přínos z hlediska účinnosti snižování emisí. V silniční dopravě by obchodování s emisemi mělo výhodu v tom, že by emise vozového parku byly udržovány pod stanoveným stropem a současně by byly prostřednictvím cenového signálu stimulovány

<sup>12</sup> Nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy, Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55.

<sup>13</sup> Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny (Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51).

změny chování s trvalými dopady na řešení mobility. Emisní standardy CO<sub>2</sub> pro automobily jsou však i nadále hlavní hnací silou pro zajištění nabídky moderních a inovativních čistých vozidel, včetně elektromobilů. Souběžně s uplatňováním obchodování s emisemi v silniční dopravě navrhuje Komise posílit do roku 2030 standardy CO<sub>2</sub> pro osobní automobily a dodávky s cílem zajistit jasnou cestu k mobilitě s nulovými emisemi. Kromě již uvedených možných způsobů využití výnosů z dražeb, jako např. podpora vytváření dovedností a přerozdělení pracovních sil, by část výnosů plynoucích z obchodování s emisemi v nových odvětvích mohla být využita k řešení sociálních dopadů vyplývajících z nového obchodování s emisemi v těchto odvětvích a bylo by možné ji investovat do opatření, jejichž cílem je urychlit vlnu renovací budov, jakož i zavádění vozidel s nulovými emisemi, a k vytvoření nezbytné infrastruktury, jako jsou strategicky umístěné, chytré a inteligentní doplňovací a dobíjecí stanice pro vozidla s nulovými emisemi. Podpůrná opatření na podporu energetické účinnosti ve zranitelných nebo nízkopříjmových domácnostech by rovněž mohla zabránit nadměrným distribučním účinkům. Za tímto účelem Komise v rámci legislativního balíčku „Fit for 55“ předkládá návrh na zřízení Sociálního fondu pro klimatická opatření pro financování plánů příslušných členských států na řešení sociálních aspektů obchodování s emisemi pocházejícími z budov a silniční dopravy se zvláštním důrazem na zranitelné domácnosti, mikropodniky a uživatele dopravy. Část výnosů z dražeb nového systému by měla být použita k financování plánů členských států.

Navrhuje se, aby úroveň cílů, emisní strop a trajektorie nového systému obchodování s emisemi byly stanoveny v souladu s nákladově efektivním snížením emisí z budov a silniční dopravy vyplývajícím z kombinace stanovení ceny uhlíku a posílení stávajícího regulačního rámce pro tato odvětví.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Klíčovou prioritou Evropské unie jsou Zelená dohoda pro Evropu, její cíl klimatické neutrality a souběžná ekologická a digitální transformace. Balíček „Fit for 55“, Next Generation EU a víceletý finanční rámec na období 2021–2027 pomohou dosáhnout souběžné ekologické a digitální transformace, o níž Evropa usiluje. Kombinace těchto politik se zaměří na hospodářskou krizi a urychlí přechod na čisté a udržitelné hospodářství, které v sobě spojí opatření v oblasti klimatu a hospodářský růst.

Snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990 v rámci celého hospodářství nejméně o 55 % vyžaduje nejen změny současného klimatu, ale i rámce politiky v oblasti energetiky. Balíček „Fit for 55“ předkládá za účelem dosažení tohoto cíle komplexní přezkum právních předpisů v oblasti klimatu a energetiky. Součástí tohoto velkého souboru vzájemně propojených politických návrhů je i návrh na změnu systému obchodování s emisemi. Systém obchodování s emisemi je klíčovým nástrojem, který má EU pomoci dosáhnout zvýšeného cíle pro rok 2030 a úspěšného a spravedlivého přechodu na klimatickou neutralitu do roku 2050. Tato iniciativa je tak spojena s mnoha dalšími oblastmi politiky, včetně vnějších politik Unie. Například jako celoevropský tržní nástroj je systém obchodování s emisemi v souladu s vnitřním trhem EU a ještě jej dále posiluje.

Navýšený Inovační fond podle směrnice o systému ETS, který je jedním z hlavních nástrojů EU pro přiblížení inovativních nízkouhlíkových technologií trhu, je doplňkem dalších nástrojů, jako jsou programy Horizont 2020 a Horizont Evropa, které se zaměřují především na časnější fáze výzkumu. Navýšený Modernizační fond podle směrnice o systému ETS podporuje investice do modernizace odvětví energetiky a širších energetických systémů, zvyšování energetické účinnosti a usnadnění spravedlivé transformace v regionech závislých na uhlí v členských státech s nižšími příjmy. To doplňuje další nástroje, jako je politika soudržnosti a Fond pro spravedlivou transformaci.

Soulad s ostatními politikami Unie je rovněž zajištěn vzájemným souladem mezi posouzením dopadů systému EU ETS a posouzením pro zbývající část rámce v oblasti klimatu, energetiky a dopravy do roku 2030<sup>14</sup>, jako je doplňkovost rozšíření obchodování s emisemi ve vztahu ke směrnici o energetické účinnosti<sup>15</sup>, a mezi dalšími opatřeními předloženými v rámci souboru opatření k řešení emisí skleníkových plynů z námořní dopravy. Používají se společné výchozí a společné hlavní politické scénáře spolu s dalšími iniciativami balíčku „Fit for 55“. Tyto scénáře zohledňují všechna příslušná opatření a politiky EU.

Předpokládá se, že dodatečné administrativní náklady na rozšíření na silniční dopravu a budovy budou pokud možno omezeny využitím stávajících struktur používaných pro směrnici o zdanění energie a pro povinné úspory energie podle směrnice o energetické účinnosti. Nový systém obchodování s emisemi by následně zvýšil dodatečné úspory energie, přičemž by mohl být spojen s úsporami energie podle článku 7 směrnice o energetické účinnosti.

## **2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

### **• Právní základ**

Právním základem tohoto návrhu je článek 192 Smlouvy o fungování EU. V souladu s článkem 191 a čl. 192 odst. 1 SFEU přispívá Evropská unie mimo jiné k uskutečňování těchto cílů: zachování, ochrana a zlepšování kvality životního prostředí, podpora opatření na mezinárodní úrovni určených k řešení regionálních a celosvětových problémů životního prostředí, a zejména boj proti změně klimatu.

---

<sup>14</sup>

Zejména nařízení o „sdílení úsilí“, nařízení o využívání půdy, změnách ve využívání půdy a lesnictví (LULUCF), emisní standardy CO<sub>2</sub> pro automobily a dodávky, směrnice o obnovitelných zdrojích energie (RED II), směrnice o energetické účinnosti (EED) a v pozdější fázi směrnice o energetické náročnosti budov. Mezi další relevantní iniciativy patří revize směrnice o zdanění energie, akční plán nulového znečištění a revize směrnice o průmyslových emisích, iniciativy v oblasti mobility, např. iniciativy týkající se pohonných hmot (iniciativa FuelEU Maritime a iniciativa ReFuelEU Aviation) a návrh mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích (CBAM).

<sup>15</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/27/EU ze dne 25. října 2012 o energetické účinnosti, o změně směrnic 2009/125/ES a 2010/30/EU a o zrušení směrnic 2004/8/ES a 2006/32/ES (Úř. věst. L 315, 14.11.2012, s. 1).

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Stávajícím legislativním nástrojem EU přijatým v roce 2003 je směrnice o systému EU ETS. V souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 SFEU lze cílů tohoto návrhu na změnu směrnice o systému EU ETS dosáhnout pouze prostřednictvím legislativního nástroje na úrovni EU.

Stejně tak je stávajícím opatřením Unie i rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém EU ETS. Změny tohoto rozhodnutí, jak je prezentována v tomto návrhu, nelze dosáhnout na vnitrostátní nebo místní úrovni, ale je nutné opatření na úrovni Unie.

Změna klimatu je přeshraničním problémem a opatření EU mohou účinně doplňovat a posilovat opatření přijatá na globální, regionální, vnitrostátní a místní úrovni. Zvýšení cíle EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030 bude mít dopad na mnoho odvětví v celém hospodářství EU, a proto je nezbytný koordinovaný postup na úrovni EU, který má mnohem větší šanci vést k nezbytné transformaci a bude silnou hnací silou nákladově efektivních změn a vzestupné konvergence. Mnoho prvků tohoto návrhu má navíc významný rozměr z hlediska vnitřního trhu, zejména pokud jde o možnosti ochrany před únikem uhlíku a mechanismy financování nízkouhlíkových technologií.

Systém EU ETS jakožto trh s uhlíkem motivuje ke snižování emisí prostřednictvím nákladově nejefektivnějších řešení v první řadě v rámci činností, na něž se vztahuje, a díky svému rozsahu dosahuje větší účinnosti. Zavedení podobného opatření na vnitrostátní úrovni by vedlo k menším, roztržitým trhům s uhlíkem, k riziku narušení hospodářské soutěže a pravděpodobně k vyšším celkovým nákladům na snížení. Stejná logika platí i pro rozšíření stanovení ceny uhlíku na nová odvětví.

Přeshraniční rozměr odvětví námořní dopravy vyžaduje koordinovaný postup na evropské úrovni. Opatření EU mohou rovněž inspirovat a připravovat půdu pro dalekosáhlejší kroky, např. pokud jde o námořní dopravu v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO) a ze strany třetích zemí.

- **Proporcionalita**

Jak je uvedeno v oddílech 3 a 7 posouzení dopadů připojeného k tomuto návrhu, návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030 nákladově efektivním způsobem, a zároveň zajišťuje řádné fungování vnitřního trhu.

Evropská rada podpořila celkové snížení emisí skleníkových plynů v rámci celého hospodářství a domácích emisí do roku 2030 o nejméně 55 % oproti hodnotám z roku 1990. Tento návrh se týká velké části těchto emisí skleníkových plynů a za účelem dosažení tohoto cíle reviduje směrnici o systému EU ETS.

- **Volba nástroje**

Cíle tohoto návrhu lze nejlépe dosáhnout prostřednictvím směrnice. Pro změny stávající směrnice o systému ETS (směrnice 2003/87/ES) se jedná o nejvhodnější právní nástroj.

Směrnice členským státům ukládá dosažení uvedených cílů a provedení uvedených opatření v rámci jejich vnitrostátních hmotněprávních a procesních předpisů. Tento přístup dává členským státům větší volnost při provádění opatření EU než nařízení, neboť si mohou samy rozhodnout, jaké prostředky budou k provedení opatření uvedených ve směrnici nejvhodnější. Členské státy tak mají možnost zajistit, aby byla změna pravidel v souladu s jejich platnými hmotněprávními a procesními předpisy, které provádějí systém EU ETS, zejména v oblasti regulace povolení pro zařízení a v oblasti donucovacích opatření a sankcí.

Směrnice je rovněž vhodným nástrojem ke změně rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability, protože přezkum tohoto právního nástroje úzce souvisí s dopady zvýšených cílů systému EU ETS na stabilitu trhu.

Tato směrnice je rovněž vhodným nástrojem ke změně nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy, protože tato směrnice zahrnuje emise CO<sub>2</sub> z některých činností námořní dopravy do systému EU ETS, a to na základě údajů o emisích pocházejících z nařízení (EU) 2015/757.

### **3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ EX POST, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ**

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

V souvislosti s tímto návrhem nebylo provedeno hodnocení *ex post* ani kontrola účelnosti z důvodu rané fáze provádění stávajících právních předpisů z oblasti systému obchodování s emisemi, které začaly platit v roce 2021 ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/410<sup>16</sup>. V důsledku této skutečnosti byly pro hodnocení k dispozici jen omezené údaje.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Jednotlivých fází vypracovávání tohoto návrhu se účastnili členské státy, zástupci průmyslu ze soukromého sektoru, nevládní organizace, výzkumné a akademické instituce, odbory a občané.

Revize systému EU ETS je založena na připomínkách k plánu pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030 a na provázání systému EU ETS se souběžnými politikami a širšími cíli Zelené dohody pro Evropu. Hlavním cílem konzultací k revizi systému EU ETS bylo shromáždit názory zúčastněných stran na posílení stávajícího systému EU ETS, rozšíření systému EU ETS na nová odvětví (námořní doprava, budovy, silniční doprava nebo veškeré

---

<sup>16</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/410 ze dne 14. března 2018, kterou se mění směrnice 2003/87/ES za účelem posílení nákladově efektivních způsobů snižování emisí a investic do nízkouhlíkových technologií a rozhodnutí (EU) 2015/1814 (Úř. věst. L 76, 19.3.2018, s. 3).

spalování fosilních paliv) a přezkum rezervy tržní stability. V rámci konzultací se dále zjišťovaly informace ohledně rizika úniku uhlíku, ohledně využití výnosů a ohledně mechanismů podpory nízkouhlíkových technologií.

Komise nejprve vyzvala k vypracování zpětné vazby k počátečnímu posouzení dopadů a nastínila počáteční úvahy a politické možnosti revize<sup>17</sup>. Poté uspořádala on-line veřejnou konzultaci s dotazníkem pro každý z návrhů balíčku „Fit for 55“ a obdržela téměř 500 odpovědí<sup>18</sup>. Na podporu iniciativy týkající se stanovení cen uhlíku v námořní dopravě byl proveden cílený průzkum zúčastněných stran doprovázený cíleným programem pohovorů<sup>19</sup>. Kromě toho Komise uspořádala (virtuální) dvoustranná a mnohostranná jednání zúčastněných stran, včetně setkání se zástupci průmyslu z různých odvětví, odborů, nevládních organizací a členských států, a účastnila se virtuálních konferencí. Komise pověřila externího dodavatele, aby uspořádal dva odborné semináře<sup>20</sup> na téma přezkumu rezervy tržní stability.

Výsledky konzultačních činností jsou uvedeny v posouzení dopadů připojeném k tomuto návrhu a byly v největší možné míře zohledněny ve stávajícím návrhu.

Z veřejných konzultací obecně vyplývá široká podpora systému EU ETS coby politického nástroje.

Mnoho zúčastněných stran podporuje posílení stávajícího systému EU ETS, které má zvýšit jeho ambice v souladu s novým cílem pro rok 2030, a to nákladově efektivním způsobem. Pouze někteří respondenti ze soukromého sektoru se vyslovili pro nižší příspěvek ve srovnání se zásadou nákladové efektivnosti a někteří respondenti z řad občanské společnosti byli pro vyšší příspěvek. V zájmu dosažení nových vyšších cílů zúčastněné strany obecně považovaly za důležité upravit lineární redukční faktor, zatímco jiní rovněž kladli důraz na kombinaci s jednorázovým snížením množství povolenek, což je rovněž zohledněno v tomto návrhu.

Pokud jde o přidělování bezplatných povolenek a riziko úniku uhlíku, velká většina zúčastněných stran je pro změnu stávajícího rámce pro únik uhlíku, zatímco některé zúčastněné strany z průmyslu chtějí stávající rámec pro únik uhlíku zachovat beze změn. Stanoviska ke konkrétním možnostem změn jsou smíšená a největší podporu získalo zavedení jiných opatření motivujících ke snižování emisí skleníkových plynů. Pobídky v tomto návrhu mají takovou podobu, že přidělování bezplatných povolenek je podmíněno investicemi do technik ke zvyšování energetické účinnosti. Úprava referenčních hodnot s cílem zajistit rychlejší začlenění inovací a technologického pokroku získala podporu od širokého spektra

<sup>17</sup> K počátečnímu posouzení dopadů bylo možné podávat připomínky od 29. října 2020 do 26. listopadu 2020 a bylo podáno přibližně 250 příspěvků. Výsledek je k dispozici na těchto internetových stránkách: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System>.

<sup>18</sup> Ta byla otevřená po dobu 12 týdnů od 13. listopadu 2020 do 5. února 2021. Výsledek je k dispozici na těchto internetových stránkách: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation>.

<sup>19</sup> Průzkum u zúčastněných stran probíhal od prosince 2020 do února 2021 a program cílených pohovorů od ledna 2021 do února 2021.

<sup>20</sup> [https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve\\_en](https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve_en).  
[https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve\\_en](https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve_en).

zúčastněných stran s výjimkou některých částí soukromého sektoru. Návrh obsahuje tento přístup, neboť se má za to, že zajišťuje spravedlivější a transparentnější přidělování bezplatných povolenek než větší snížení pro všechna odvětví pomocí meziodvětvového opravného koeficientu.

Pokud jde o využívání výnosů z dražeb, návrh zohledňuje názor řady zúčastněných stran, že je potřeba zavést přísnější pravidla, aby členské státy vynakládaly své výnosy z dražeb ze systému EU ETS v souladu s cíli v oblasti klimatu.

Co se týče mechanismů financování nízkouhlíkových technologií, zúčastněné strany obecně vítají zvýšení objemu Inovačního fondu i zavedení dalších podpůrných nástrojů, např. rozdílových smluv o uhlíku. To je v návrhu náležitě zohledněno zvýšením objemu Inovačního fondu a rozšířením jeho působnosti.

Pokud jde o Modernizační fond, většina zúčastněných stran, zejména z řad občanské společnosti a částí soukromého sektoru, podporuje jeho navýšení, což je zohledněno v tomto návrhu. Zúčastněné strany obecně podporují zefektivnění jednotlivých druhů investic, které mohou být financovány z Modernizačního fondu, a zkoordinování Modernizačního fondu se Zelenou dohodou pro Evropu. Návrh přispívá k dosažení tohoto cíle zrušením výjimky pro financování dálkového vytápění spalujícího fosilní paliva v některých členských státech.

Rezerva tržní stability má širokou podporu ve všech skupinách zúčastněných stran, ale neexistuje shoda ohledně toho, jaké změny jejích parametrů by měly být provedeny. Občanská společnost vyjádřila větší podporu posílení parametrů rezervy tržní stability než soukromý sektor. Některé zúčastněné strany byly pro zachování pravidla pro zneplatnění, ať už bez výhrad, nebo s určitou změnou, zatímco jiné navrhovaly, aby bylo toto pravidlo zrušeno. Na odborných seminářích byly některé zúčastněné strany toho názoru, že je třeba stanovit proměnlivou míru příjmu, aby nenastal velký prahový efekt a nebyly potřeba častější přezkumy. Návrh vytváří rovnováhu mezi potřebou zajistit v přiměřeném časovém horizontu snížení přebytku na trhu, předvídatelností daného mechanismu a jeho složitostí. Kromě toho návrh, že do výpočtu přebytku budou zahrnuty i povolenky pro letectví a emise z tohoto odvětví, odpovídá variantě, které dává přednost většina zúčastněných stran.

Pokud jde o námořní dopravu, drtivá většina zúčastněných stran, které se zapojily do cíleného průzkumu, uvedla, že odvětví námořní dopravy by mělo k opatřením v oblasti klimatu přispívat více než v současnosti. Z navrhovaných možností stanovení cen uhlíku volily zúčastněné strany nejčastěji rozšíření stávajícího systému EU ETS na námořní dopravu, zatímco samo odvětví námořní dopravy kladlo důraz na opatření na mezinárodní úrovni. Návrh zohlednil názory vyjádřené zúčastněnými stranami tak, že zahrnuje emise z plaveb v rámci EU a polovinu emisí z plaveb mimo EU a že obsahuje ustanovení o přezkumu v souvislosti s prací Mezinárodní námořní organizace (IMO) na celosvětových tržních opatřeních. Jedná se o jeden z pěti přístupů, které jsou stále zvažovány v kontextu Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC).

Pokud jde o odvětví silniční dopravy a budov, některé zúčastněné strany, včetně sociálních partnerů z řad zaměstnavatelů i zaměstnanců, jsou k rozšíření obchodování s emisemi na tato

odvětví obecně skeptické. Z předložených variant je upřednostňovanou možností politiky podle řady zúčastněných stran začít odděleným samostatným systémem, což je v tomto návrhu zohledněno. Liší se názory na to, zda by revize systému EU ETS již měla určit, kdy a jak by mohlo být obchodování s emisemi v odvětvích silniční dopravy a budov postupně začleněno do stávajícího systému EU ETS. Nevládní organizace poukázaly zejména na rizika spojená s propojením obou systémů. Návrh tyto obavy náležitě zohledňuje tak, že navrhuje samostatné, avšak ne zcela izolované obchodování s emisemi a že obsahuje ustanovení o přezkumu.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Tento návrh vychází z důkazů shromážděných v posouzení dopadů v rámci předchozí revize systému EU ETS dokončené v roce 2018, v posouzení dopadů připojeného k plánu pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030<sup>21</sup>, v analýze provedené na podporu evropské dlouhodobé strategické vize Komise ohledně prosperující, moderní, konkurenceschopné a klimaticky neutrální ekonomiky<sup>22</sup> a z příslušných důkazů shromážděných v rámci jiných iniciativ, které běží současně se strategií Zelená dohoda pro Evropu, jakož i z dřívějších studií týkajících se emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, silniční dopravy a budov. Vychází z údajů o emisích a ze zkušeností v oblasti provádění systémů EU pro monitorování, vykazování a ověřování.

Stejně jako ostatní návrhy a posouzení dopadů balíčku opatření „Fit for 55“ i tento návrh využívá soubor integrovaných nástrojů pro modelování, které se vztahují na všechny emise skleníkových plynů v rámci hospodářství EU. Tyto nástroje se používají k vytvoření souboru hlavních scénářů odrážejících balíčky politik, které jsou v souladu se zvýšeným cílem v oblasti klimatu do roku 2030 a které jsou založeny na scénářích vypracovaných pro plán pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030.

Scénáře vycházejí z aktualizovaného referenčního scénáře EU<sup>23</sup>, z prognózy vývoje energetických systémů EU a členských států a z emisí skleníkových plynů podle stávajícího politického rámce, který zahrnuje i dopady onemocnění COVID-19. Tyto scénáře byly vypracovány na základě smlouvy s laboratoří E3MLab a Národní technickou univerzitou v Aténách a podrobné výsledky modelování jsou zveřejněny spolu s návrhy.

Kromě toho Komise vychází z rostoucího souboru vzájemně hodnoceného empirického výzkumu zaměřeného na systém EU ETS a využívá několik smluv o poskytování podpory. V rámci smluv o poskytování podpory provedla společnost Vivid Economics studii na podporu

---

<sup>21</sup> SWD(2020) 176.

<sup>22</sup> Evropská komise: *In-depth analysis in support of the Commission Communication COM(2018) 773 A Clean Planet for all, A European long-term strategic vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy* (Podrobná analýza na podporu sdělení Komise COM(2018) 773 Čistá planeta pro všechny Evropská dlouhodobá strategická vize prosperující, moderní, konkurenceschopné a klimaticky neutrální ekonomiky), Brusel 28. listopadu 2018.

<sup>23</sup> Prognózy vývoje do roku 2050 v oblasti energetiky, dopravy a emisí skleníkových plynů založené na modelování, které vycházejí z konzistentního souboru předpokladů v rámci celé EU, členských států a unijních politik, specifických charakteristik členských států a které vycházejí z konzultací s odborníky z členských států.

Evropské komise při přezkumu rezervy tržní stability<sup>24</sup>. Pokud jde o ustanovení o úniku uhlíku, prováděly podpůrné práce společnosti Öko-Institut, Trinomics, Ricardo a Adelphi.

Kromě toho studijní tým vedený společností Ricardo provedl studii zaměřenou na systém EU ETS pro námořní dopravu a možné alternativy nebo kombinace ke snížení emisí skleníkových plynů<sup>25</sup>.

- **Posouzení dopadů**

K navrhované směrnici je připojeno posouzení dopadů, které vychází ze zjištění komplexního posouzení dopadů pro plán pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030<sup>26</sup>. Ten byl analytickým základem pro stanovení cíle alespoň 55% snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990. Dále se zveřejňuje shrnutí a kladné stanovisko k posouzení dopadů vydané výborem pro kontrolu regulace. Posouzení dopadů je založeno na integrovaných modelových scénářích, které odrážejí interakci různých politických nástrojů s hospodářskými subjekty, s cílem zajistit vzájemnou komplementaritu, soudržnost a účinnost při dosahování cílů v oblasti klimatu do roku 2030. To je doplněno dostupnými údaji a zvláštními analytickými nástroji pro řešení konkrétních otázek koncepce jednotlivých politik.

Uvedené posouzení dopadů analyzuje tři druhy problémů. Za prvé, problémy spojené s potřebou posílit stávající systém EU ETS úměrně zvýšenému cíli snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990 minimálně o 55 %, aniž by se narušila rovnováha mezi nabídkou a poptávkou. Za druhé, problémy spojené s potřebou zajistit, aby některá odvětví přispívala v dostatečné míře k dosažení zvýšeného cíle. A konečně, problémy spojené s potřebou vyšších investic a větší kapacity s cílem řešit rozložení dopadů opatření na snížení emisí za situace, kdy jsou finanční prostředky i nadále omezené.

Pokud jde o posílení stávajícího systému EU ETS s cílem zvýšit jeho ambice v souladu s čistým cílem snížení do roku 2030 minimálně o 55 %, byl by pro dosažení cíle do roku 2030 účinný a efektivní kterýkoli z možných balíčků. V rámci posouzení dopadů byl též učiněn závěr, že tam, kde jsou stále ještě přidělovány bezplatné povolenky, je pro motivaci k zavádění nízkouhlíkových technologií zapotřebí cílenější přístup v podobě přísnějších referenčních hodnot a podmínění přidělování bezplatných povolenek tím, že příslušný subjekt bude vyvíjet úsilí o dekarbonizaci.

Pokud jde o rezervu tržní stability, posouzení dopadů mimo jiné ukázalo, že má-li být zachováno řádné fungování systému EU ETS, měla by být míra příjmu udržována do roku 2030 na úrovni 24 % a měla by být upravena tak, aby se odstranil nežádoucí tzv. prahový efekt. Prahový efekt nastává, když se celkový počet povolenek v oběhu výrazně blíží horní

---

<sup>24</sup> Vivid Economics, (2021) – Zpráva *Review of the EU ETS' Market Stability Reserve* (Přezkum rezervy tržní stability systému EU ETS) vypracovaná pro Generální ředitelství Oblast klimatu (GŘ CLIMA), připravovaná publikace.

<sup>25</sup> Ricardo, E3 Modelling a Trinomics, (2021) – *Study on EU ETS for maritime transport and possible alternative options or combinations to reduce greenhouse gas emissions* (Studie zaměřená na systém EU ETS pro námořní dopravu a možné alternativy nebo kombinace ke snížení emisí skleníkových plynů), připravovaná publikace.

<sup>26</sup> SWD(2020) 176.

prahové hodnotě 833 milionů, která je určující pro příjem povolenek v rezervě tržní stability. V takovém případě může mít situace, kdy je v celkovém počtu povolenek v oběhu o jednu povolenku více, resp. méně, za následek, že se do rezervy přijme, resp. nepřijme plný objem, tj. 200 milionů povolenek, v závislosti na tom, zda je množství celkového počtu povolenek v oběhu vyšší, nebo nižší než prahová hodnota. Nejistota ohledně toho, zda taková situace nastane, či nikoli, by mohla způsobit kolísání cen na trhu a zvýšit riziko zneužívání trhu.

V zájmu rozšíření rámce politiky v oblasti klimatu na námořní dopravu byly analyzovány čtyři hlavní možnosti a různé varianty územní působnosti. Upřednostňovanou variantou je začlenění odvětví námořní dopravy do stávajícího systému EU ETS.

Posouzení dopadů se primárně zaměřilo na zavedení obchodování s emisemi pro odvětví silniční dopravy a budov nebo veškeré spalování fosilních paliv coby nové samostatné oblasti obchodování s emisemi. Obě varianty by přinesly další ekonomické pobídky a prostřednictvím stanoveného stropu by v dotčených odvětvích zajistily dosažení stejného relativního snížení emisí o 43 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 2005. Pokud by se další systém obchodování s emisemi vztahoval pouze na budovy a silniční dopravu, na rozdíl od všech odvětví spotřebovávajících fosilní paliva, která jsou v současné době mimo systém ETS, mělo by to jasné výhody z hlediska hospodářské účinnosti zejména proto, že by se zabránilo vytvoření nového režimu ochrany před únikem uhlíku pro ty části průmyslové malovýroby, které by takový režim potřebovaly, ale hrozila by u nich zátěž, která by pravděpodobně nebyla úměrná přínosům.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušování**

Právní předpisy upravující systém EU ETS vždy konzistentně upřednostňovaly přístupy, které omezovaly na minimum regulační zátěž jak pro hospodářské subjekty, tak pro správní orgány. Zatímco většina zařízení v rámci systému EU ETS působí v energeticky náročných průmyslových odvětvích s tržními strukturami, pro které jsou charakteristické velké podniky, tento návrh se týká i malých producentů emisí, kteří mohou být ve vlastnictví malých a středních podniků nebo mikropodniků. Kromě stávajících pravidel, která snižují administrativní zátěž a náklady na monitorování a vykazování emisí, využívají zejména zařízení s nízkými emisemi možnost, aby je členské státy vyloučily z působnosti systému EU ETS, pokud se na ně vztahují vnitrostátní opatření vedoucí k rovnocennému příspěvku ke snížení emisí.

V souladu se závazkem Komise ke zlepšování právní úpravy byl tento návrh vypracován inkluzivně, a to na základě naprosté transparentnosti a průběžné spolupráce se zúčastněnými stranami, naslouchání externí zpětné vazbě a s přihlédnutím k externí kontrole, aby bylo zajištěno, že návrh přinese tu správnou rovnováhu (viz také oddíl o shromažďování a využívání odborných znalostí).

Plánované rozšíření na námořní dopravu by bylo založeno na stávajících mechanismech monitorování, vykazování a ověřování, které zakotvují výjimku pro malé lodě a budou muset být změněny tak, aby byly vhodné pro obchodování s emisemi. Při zachování jednotného systému monitorování, vykazování a ověřování se pro rejdářské společnosti sníží

administrativní zátěž v oblasti dodržování předpisů oproti situaci, kdy by existovalo systémů několik. Nový systém EU ETS pro ostatní odvětví by se uplatňoval jako předsazený systém a vycházel by ze stávajících ustanovení upravujících daňové sklady nebo dodavatele pohonných hmot.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie. Přispívá zejména k dosažení cíle vysoké úrovně ochrany životního prostředí v souladu se zásadou udržitelného rozvoje stanovenou v článku 37 Listiny<sup>27</sup>.

#### **4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Ze systému EU ETS plynou značné výnosy. V současné době připadá většina těchto výnosů z dražeb členským státům.

Úpravy rozpočtového rámce EU předloží Komise v rámci nadcházejícího balíčku s názvem Vlastní zdroje, včetně návrhu na změnu víceletého finančního rámce. Vnitrostátní rozpočty členských států budou těžit z rozšíření oblasti působnosti systému EU ETS na námořní dopravu a z nového obchodování s emisemi z odvětví silniční dopravy a budov.

Bezpečný provoz registru Unie je financován z rozpočtu Unie. Rozšíření oblasti působnosti systému EU ETS na námořní dopravu a zavedení nového systému EU ETS pro silniční dopravu a budovy bude vyžadovat další zdroje pro zabezpečený provoz registru Unie, což je uvedeno ve finančním výkazu připojeném k tomuto návrhu. Tyto zdroje budou uvolněny na základě přerozdělení s ohledem na rozpočtová a personální omezení evropské veřejné správy v rámci stávajícího víceletého finančního rámce, zatímco související operační výdaje budou financovány z finančního krytí programu LIFE. Vývoj informační technologie a volby zadávání veřejných zakázek budou prováděny v souladu se sdělením o pokynech pro financování informačních technologií a kybernetické bezpečnosti ze dne 10. září 2020<sup>28</sup>, které obsahuje i předběžné schválení některých výdajů na informační technologie Výborem pro informační technologie a kybernetickou bezpečnost, který působí v rámci Evropské komise.

#### **5. OSTATNÍ PRVKY**

- **Plány provádění a způsob monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Komise bude i nadále sledovat a hodnotit fungování systému EU ETS ve své každoroční Zprávě o trhu s uhlíkem podle ustanovení čl. 10 odst. 5 směrnice o systému ETS. To se týká i dopadů současné revize systému EU ETS. Každoroční Zpráva Komise o trhu s uhlíkem a výroční zpráva členských států zahrnuje též odvětví, na která se bude obchodování s emisemi nově vztahovat. Údaje o monitorování, vykazování a ověřování získané prostřednictvím

---

<sup>27</sup> Úř. věst. C 326, 26.10.2012, s. 391.

<sup>28</sup> C(2020) 6126.

regulace nových odvětví budou pro Komisi představovat klíčový zdroj informací pro hodnocení pokroku v daných odvětvích.

Pravidla pro monitorování, vykazování a ověřování v lodní dopravě by se měla řídit pravidly stanovenými v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ve znění návrhu COM(2019) 38 final a v tomto návrhu.

Hodnocení pokroku při uplatňování směrnice o systému ETS je navíc zakotveno ve stávajícím článku 21 směrnice samotné<sup>29</sup>.

Iniciativa vychází z procesu založeného na integrovaných vnitrostátních plánech v oblasti energetiky a klimatu a ze spolehlivého rámce pro transparentnost emisí skleníkových plynů a dalších informací o klimatu, které jsou uvedeny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999<sup>30</sup>. Ve svém pravidelném posouzení pokroku využije Komise mimo jiné informace předložené a oznámené členskými státy podle výše uvedeného nařízení. Ustanovení týkající se podávání zpráv o využívání výnosů z dražeb vytvořených na základě této směrnice jsou rovněž obsažena v nařízení (EU) 2018/1999. Dopady změn této směrnice bude třeba analyzovat a je možné, že nařízení bude ještě nutné následně změnit, aby byla zajištěna soudržnost mezi oběma právními akty.

Další podrobnosti o monitorování a hodnocení jsou uvedeny v oddíle 9 posouzení dopadů připojeného k tomuto návrhu.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

### **Hlavní prvky směrnice o systému ETS, které se mění:**

#### *Námořní doprava (články 3, 3g až 3ge a 16)*

Návrh rozšiřuje oblast působnosti systému EU pro obchodování s emisemi na námořní dopravu. Za tímto účelem návrh mění definici „emise“ v čl. 3 písm. b) tak, aby zahrnovala i emise z lodí používaných v námořní dopravě, rozšiřuje kapitolu II směrnice tak, aby zahrnovala i „letectví a námořní dopravu“, a doplňuje námořní dopravu jako novou činnost do přílohy I. Dále obsahuje nové definice pro „rejdařskou společnost“ v čl. 3 písm. v) a „správní orgán pro rejdařské společnosti“ v čl. 3 písm. w). Za účelem rozšíření kapitoly II i na námořní dopravu se doplňují články 3g až 3ge.

Rozšíření systému EU ETS na námořní dopravu se vztahuje na emise z plaveb v rámci EU, na polovinu emisí z plaveb mimo EU a na emise produkované v kotvištích v přístavu EU; stejná

---

<sup>29</sup> Podle tohoto článku jsou členské státy povinny předkládat Komisi výroční zprávu, v níž bude věnována zvláštní pozornost otázkám, jako je přidělování povolenek, provoz registru, monitorování a vykazování, ověřování a akreditace, a otázkám souvisejícím s dodržováním předpisů.

<sup>30</sup> 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).

pravidla, která platí pro ostatní odvětví, na něž se vztahuje systém EU ETS, by se měla vztahovat i na námořní dopravu, pokud jde o dražbu, převod, vyřazení a zrušení povolenek, sankce a registry (článek 16). Povinnost vyřadit povolenky v odvětví námořní dopravy bude postupně zaváděna v období 2023–2025, přičemž rejdařské společnosti musí vyřadit 100 % svých ověřených emisí do roku 2026 (článek 3ga). V souladu s tímto postupným zaváděním se stanoví, že pokud by se v tomto období vyřadilo ve vztahu k ověřeným emisím z námořní dopravy méně povolenek, měly by být nevyřazené povolenky zrušeny. Použijí se pravidla pro monitorování a vykazování a dále pravidla pro ověřování a akreditaci uvedená v nařízení (EU) 2015/757, v platném znění (články 3gb a 3gc). Kromě obecných pravidel systému EU ETS týkajících se sankcí lze vydat příkazy k vyhoštění lodí, za něž nese odpovědnost rejdařská společnost, která nevyřadila povolenky na dvě nebo více po sobě jdoucích vykazovaných období, takže loď, za něž nese odpovědnost, mohou být zadrženy členským státem vlajky a může jim být odepřen vstup do přístavu spadajícího do jurisdikce jiného členského státu, než je stát vlajky (čl. 16 odst. 11a). Každá rejdařská společnost, na niž se vztahuje systém EU ETS, je přiřazena pod některý členský stát, resp. správní orgán, který bude provádět její správu podle uvedené směrnice. Správní orgán se určuje podle místa zápisu rejdařské společnosti. Není-li společnost zapsána v některém členském státě, je přiřazena pod členský stát, v němž v předchozích dvou sledovaných letech vykázala nejvyšší počet zastávek v přístavu. Od roku 2024 by měla Komise zveřejňovat a pravidelně aktualizovat seznam rejdařských společností, na něž se směrnice vztahuje, včetně jejich příslušného správního orgánu (článek 3gd). Správní orgány mohou požádat Evropskou agenturu pro námořní bezpečnost (EMSA) o spolupráci při plnění svých povinností podle této směrnice, zejména pokud jde o schvalování plánů monitorování a ověřování emisí (článek 18b). Vzhledem ke svým zkušenostem s prováděním nařízení (EU) 2015/757 a jeho nástrojů v oblasti informačních technologií by agentura EMSA mohla dále pomáhat správním orgánům při provádění směrnice, například usnadněním výměny informací nebo vypracováním pokynů a kritérií. Je zařazeno ustanovení o vykazování a přezkumu (článek 3ge) s cílem sledovat provádění této kapitoly a zohlednit příslušný vývoj na úrovni Mezinárodní námořní organizace.

#### *Lineární redukční faktor a jednorázové snížení stropu (článek 9)*

Rok poté, co vstoupí v platnost tato směrnice, kterou se mění směrnice o systému ETS, se lineární redukční faktor změní na hodnotu 4,2 %. Vzhledem k tomu, že se zvýšený lineární redukční faktor kombinuje s jednorázovou úpravou stropu směrem dolů, má nový lineární redukční faktor stejný účinek, jako kdyby se uplatňoval již od roku 2021. Díky tomu bude celkové množství povolenek („strop“) klesat zvýšeným ročním tempem, což povede k celkovému snížení emisí v odvětvích zahrnutých do systému EU ETS do roku 2030 o 61 % v porovnání s rokem 2005. Kromě toho se od roku následujícího po vstupu této směrnice v platnost strop zvýší o množství povolenek odpovídající emisím z námořní dopravy, které mají být zahrnuty do systému EU ETS a odvozeny z údajů ze systému EU pro monitorování, vykazování a ověřování v námořní dopravě za roky 2018 a 2019, upravené od roku 2021 o lineární redukční faktor.

#### *Použití výnosů z dražeb (článek 10)*

V zájmu řešení zvýšených potřeb v oblasti investic do nízkouhlíkových technologií se mění ustanovení o využívání výnosů z dražeb tak, aby členské státy musely využít veškeré výnosy, které se nepřidělují do rozpočtu Unie, na účely související s klimatem, včetně podpory udržitelné renovace domácností s nízkými příjmy. Úpravy rozpočtového rámce EU předloží Komise v rámci nadcházejícího balíčku s názvem Vlastní zdroje, včetně návrhu na změnu víceletého finančního rámce.

V zájmu řešení distribučních a sociálních dopadů transformace návrh dále upravuje dražbu dalších 2,5 % stropu na financování transformace energetiky v členských státech, jejichž HDP na obyvatele v letech 2016–2018 nedosahuje 65 % průměru EU, a to prostřednictvím Modernizačního fondu.

*Přísnější přístup založený na referenčních hodnotách a stanovení podmínek pro přidělování bezplatných povolenek (čl. 10a odst. 1)*

Aby se snížila možnost uplatnění opravného koeficientu pro všechna odvětví po úpravě stropu, navrhuje se, aby aktualizace referenčních hodnot více sledovala snižování emisí v jednotlivých odvětvích a pododvětvích, a to zvýšením maximální míry aktualizace na 2,5 % ročně od roku 2026 namísto současných 1,6 %. U tohoto přístupu se má za to, že zajistí spravedlivější a transparentnější přidělování bezplatných povolenek v porovnání s větším snížením pro všechna odvětví pomocí meziodvětvového opravného koeficientu.

S cílem motivovat k zavádění nízkouhlíkových technologií je navíc přidělování bezplatných povolenek podmíněno vyvíjením úsilí o dekarbonizaci. Zařízení, na něž se vztahuje povinnost provádět energetický audit podle stávajícího čl. 8 odst. 4 směrnice o energetické účinnosti, budou mít povinnost provést doporučení obsažená ve zprávě o auditu nebo prokázat provádění jiných opatření, která povedou ke snížení emisí skleníkových plynů a jsou rovnocenná s těmi, jež doporučila zpráva o auditu. V opačném případě by se přidělování bezplatných povolenek pro tato zařízení snížilo. V souladu se stávajícím čl. 8 odst. 4 směrnice o energetické účinnosti se neprovádí energetický audit u malých a středních podniků. Kromě toho jsou podle podmínek čl. 8 odst. 6 směrnice o energetické účinnosti podniky, které nejsou malými a středními podniky a které uplatňují systém energetického nebo environmentálního řízení, osvobozeny od požadavku provádět energetický audit. Navrhuje se taková změna pravidel, která by zavedla výjimku z energetického auditu podle revidované směrnice o energetické účinnosti tak, že výjimku nebudou mít už malé a střední podniky, ale bude udělována na základě spotřeby energie. Takové pravidlo pro udělování výjimek by bylo rovněž vhodné i pro podmíněnost přidělování bezplatných povolenek.

*Opatření uhlíkového vyrovnání na hranicích (čl. 10a odst. 1)*

Opatření uhlíkového vyrovnání na hranicích (CBAM) je alternativním opatřením pro zmírnění rizik úniku uhlíku. Odvětvím a pododvětvím, na něž se toto opatření vztahuje, by se proto neměly přidělovat bezplatné povolenky. Stanoví se přechodné období, které výrobcům, dovozcům a obchodníkům umožní, aby se přizpůsobili novému režimu, kdy se bude postupně snižovat přidělování bezplatných povolenek s tím, jak budou postupně zaváděna opatření uhlíkového vyrovnání na hranicích. Dále se stanoví pravidla pro výpočet konečného množství

povolenek určených pro dražbu, které se bude odečítat od přidělovaných bezplatných povolenek.

#### *Rozdílové smlouvy o uhlíku a navýšení objemu Inovačního fondu (čl. 10a odst. 8)*

Rozdílové smlouvy o uhlíku jsou důležitým prvkem ke snížení emisí v průmyslu a jsou pro EU možností, jak zaručit investorům do inovativních technologií šetrných ke klimatu pevnou cenu, která odměňuje snížení emisí CO<sub>2</sub> nad rámec současné cenové hladiny v systému EU ETS. Oblast působnosti Inovačního fondu je rozšířena tak, aby mohl podporovat projekty prostřednictvím soutěžních nabídkových řízení, jako jsou např. právě rozdílové smlouvy o uhlíku. Kromě toho se Inovační fond navyšuje o 50 milionů povolenek získaných stejným způsobem z povolenek, které jsou k dispozici pro bezplatné přidělování a pro dražby, jako je tomu v případě stávající dotace fondu. V důsledku toho bude 40 milionů povolenek pocházet z povolenek, které jsou k dispozici pro bezplatné přidělování, a 10 milionů povolenek bude pocházet z povolenek, které mají být vydraženy.

#### *Modernizační fond (článek 10d)*

Tento návrh harmonizuje Modernizační fond s novými cíli Unie v oblasti klimatu tím, že stanoví požadavek, aby investice byly v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu a evropského právního rámce pro klima, a tím, že skončí podpora investic v souvislosti s jakýmkoli fosilními palivy, nejen s pevnými fosilními palivy, jak tomu bylo doposud. Kromě toho tento návrh zvyšuje procentní podíl fondu, který se povinně investuje do prioritních investic, klade větší důraz na obnovitelné zdroje a investice do energetické účinnosti v odvětví dopravy, budov, odpadů a zemědělství, zaměřuje se na energetickou účinnost jako prioritní oblast na straně poptávky, včetně průmyslu, který výslovně uvádí jako způsobilé odvětví, a zahrnuje podporu domácností při řešení energetické chudoby.

#### *Zachycování a využívání uhlíku (čl. 3 písm. b) a čl. 12 odst. 3b)*

Vyšší ambice v oblasti klimatu budou motivací pro využívání všech technologických řešení ke snížení emisí, včetně zachycování a využívání uhlíku. V důsledku toho návrh stanoví, že povinnost vyřazení povolenek nevzniká u emisí CO<sub>2</sub>, které zůstanou trvale chemicky vázány ve výrobku tak, aby při běžném použití neunikaly do atmosféry.

#### *Odstranění překážek pro inovativní nízkouhlíkové technologie změnou oblasti působnosti a referenčních hodnot systému EU ETS (články 2 a 10a a příloha I)*

Pravidla systému EU ETS pro přidělování bezplatných povolenek se mění s cílem více podpořit dekarbonizaci energeticky náročných průmyslových odvětví zavedením průlomových technologií.

Účinné technologie těsně pod referenční úrovní získají více bezplatných povolenek, než jaké jsou jejich emise. To představuje pro inovativní technologie mimo systém EU ETS konkurenční nevýhodu, takže chybí motivace pro investice do těchto technologií. Inovativní zařízení mohou vypadnout ze systému EU ETS proto, že změní svůj výrobní proces nebo

protože jejich celkový jmenovitý tepelný příkon spalovacích jednotek zařízení se sníží na méně než 20 MW.

Tento demotivační faktor se řeší tak, že: i) se stanoví, že zařízení zůstávají v systému EU ETS, pokud sníží celkovou kapacitu svých spalovacích jednotek s cílem snížit emise skleníkových plynů (např. prostřednictvím elektrifikace), ii) definice činností jsou z technologického hlediska neutrální (odstraněním odkazů na fosilní paliva nebo na konkrétní výrobní procesy), iii) se odkazuje na výrobní kapacity namísto spalovacích kapacit a že iv) se nově upraví definice referenčních hodnot s cílem zajistit rovné zacházení s jednotlivými zařízeními nezávisle na použité technologii, a to i při používání nízkouhlíkových technologií nebo technologií s nulovými emisemi uhlíku. Tím, že se inovativní zařízení udrží v systému EU ETS, se rovněž sníží referenční hodnoty, což povede k dalšímu snižování emisí.

#### *Zavedení obchodování s emisemi pro budovy a silniční dopravu (kapitola IVa)*

Nově by od roku 2025 mělo být jako samostatný systém zavedeno obchodování s emisemi pro budovy a silniční dopravu (kapitola IVa). Během prvního roku budou regulované subjekty muset mít povolení k vypouštění emisí skleníkových plynů a vykazovat své emise za roky 2024 a 2025 (články 30b a 30f). Vydávání povolenek a povinnosti týkající se dodržování předpisů pro tyto subjekty budou platit až od roku 2026, díky čemuž bude moci nový systém začít fungovat řádně a efektivně (články 30c, 30d a 30e). Vzhledem k tomu, že v odvětvích budov a silniční dopravy působí značný počet malých producentů emisí, a též z důvodu technické proveditelnosti a administrativní efektivnosti není stanoven bod regulace u producentů emisí, ale předsazeně, na začátku dodavatelského řetězce (článek 30b a příloha III). Regulovanou činností nového systému bude proto propouštění ke spotřebě paliv používaných ke spalování v odvětvích budov a silniční dopravy (příloha III). Rozsah odvětví budov a silniční dopravy je definován na základě příslušných zdrojů emisí uvedených v [Pokynech Mezivládního panelu pro změnu klimatu k národní inventarizaci skleníkových plynů z roku 2006 \(příloha III\)](#). Regulované subjekty jsou definovány v souladu se systémem spotřební daně podle směrnice Rady (EU) 2020/262<sup>31</sup>, neboť podle uvedené směrnice pro daňové účely již existuje spolehlivý mechanismus monitorování a vykazování množství paliv propuštěných ke spotřebě. Povinnosti v oblasti monitorování, vykazování a ověřování v odvětvích budov a silniční dopravy budou v co největší míře sladěny s dobře fungujícími mechanismy zavedenými pro stacionární zařízení a letectví (čl. 30 písm. f)).

Emisní strop pro nový systém obchodování s emisemi bude stanoven od roku 2026 na základě údajů shromážděných podle nařízení o „sdílení úsilí“ a úrovně ambicí a snížení s cílem dosáhnout v roce 2030 v odvětvích budov a silniční dopravy snížení emisí o 43 % oproti hodnotám roku 2005 (článek 30c a příloha IIIa). Je definován odpovídající lineární redukční faktor. Po zavedení monitorování a vykazování nového obchodování s emisemi se celkové množství povolenek na rok 2028 upraví na základě dostupných údajů o monitorování, vykazování a ověřování za období 2024–2026. Lineární redukční faktor bude revidován pouze v případě, že údaje o monitorování, vykazování a ověřování budou výrazně vyšší než

<sup>31</sup> Směrnice Rady (EU) 2020/262 ze dne 19. prosince 2019, kterou se stanoví obecná úprava spotřebních daní (přepřacované znění) (Úř. věst. L 58, 27.2.2020, s. 4).

původní strop, pokud nebudou důvodem malé rozdíly oproti inventárním údajům EU na základě Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu.

Povolenky pro nové obchodování s emisemi budou draženy, protože se nebudou přidělovat žádné bezplatné povolenky (článek 30d). V zájmu zajištění hladkého spuštění obchodování s emisemi v nových odvětvích budou pro určité množství povolenek předsunuty finanční prostředky (čl. 30d odst. 2 první pododstavec). V zájmu zajištění stability trhu již od počátku se bude navíc na základě zvláštních pravidel v dotčených odvětvích uplatňovat i rezerva tržní stability (čl. 30d odst. 2 druhý pododstavec). Vzhledem k tomu, že se jedná o nový systém, jsou zavedena zmírňující opatření s cílem řešit potenciální riziko nadměrného kolísání cen, které by mohlo být obzvláště vysoké na začátku obchodování s emisemi v nových odvětvích (článek 30h).

Za účelem řešení některých přechodných problémů a sociálních problémů spojených se stanovením ceny uhlíku v nových odvětvích a za účelem zajištění cílené podpory inovací přispěje obchodování s emisemi ze silniční dopravy a budovy rovněž k již existujícím fondům s nízkými emisemi uhlíku. Pro Inovační fond tak bude pro silniční dopravu a budovy na podporu ekologické transformace k dispozici 150 milionů povolenek vydaných v rámci nového systému obchodování s emisemi (čl. 30d odst. 4).

Komise bude sledovat uplatňování pravidel pro nové obchodování s emisemi a v případě potřeby navrhne přezkum do 1. ledna 2028 s cílem zlepšit jeho efektivitu, správu a praktické uplatňování (článek 30i).

### **Hlavní prvky rozhodnutí o rezervě tržní stability změněné návrhem:**

#### *Zohlednění čisté poptávky z letectví (čl. 1 odst. 4a) a z odvětví námořní dopravy*

Návrhem se mění výpočet celkového počtu povolenek v oběhu tak, aby zahrnoval i emise z letectví a povolenky vydané pro letectví. Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2392<sup>32</sup> byl změněn čl. 12 odst. 3 směrnice o systému EU ETS tak, aby všichni provozovatelé mohli na splnění své povinnosti vyřadit povolenky použít všechny vydané povolenky, včetně povolenek pro letectví. Správnost a účinnost rezervy jako měřítka stability trhu prostřednictvím nabídky a poptávky se zlepší tím, že do výpočtu rezervy budou zahrnuty i povolenky pro letectví a zároveň bude zachována její ekologická vyváženost. V případě přijetí tohoto návrhu na změnu systému EU ETS se emise a povolenky z letectví budou započítávat do celkového počtu povolenek v oběhu, pokud byly k dispozici nebo byly vydány v následujícím roce poté, co tato změna nabude platnosti. Ačkoli neexistují žádné samostatné povolenky pro námořní dopravu, je rovněž třeba upravit text tak, aby byly do výpočtu zahrnuty i povolenky a emise související s odvětvím námořní dopravy, protože text v současné době odkazuje pouze na emise a povolenky pro zařízení. Aby se zabránilo narušení postupného zavádění požadavků na námořní dopravu, bude rozdíl mezi ověřenými emisemi a povolenkami vyřazenými pro odvětví námořní dopravy, které nebudou vydraženy, ale

<sup>32</sup> [Nařízení Evropského parlamentu a Rady \(EU\) 2017/2392 ze dne 13. prosince 2017, kterým se mění směrnice 2003/87/ES, aby nadále platila stávající omezení rozsahu činností v oblasti letectví a aby se připravilo provádění celosvětového tržního opatření od roku 2021 \(Úř. věst. L 350, 29.12.2017, s. 7\).](#)

zrušeny, započítán do celkového počtu povolenek v oběhu, jako kdyby byly povolenky vydány<sup>33</sup>.

#### *Míra příjmu (čl. 1 odst. 5)*

Míra příjmu se mění tak, aby vyrovnávala tzv. prahový efekt, který by nastal, kdyby se celkový počet povolenek v oběhu přiblížil těsně k horní prahové hodnotě. V takovém případě může mít situace, kdy je v celkovém počtu povolenek v oběhu o jednu povolenku více, resp. méně, za následek, že se do rezervy budou, resp. nebudou přijímat povolenky, v závislosti na tom, zda je množství celkového počtu povolenek v oběhu vyšší, nebo nižší než prahová hodnota. Nejistota ohledně toho, zda taková situace nastane, může způsobit kolísání cen na trhu.

Návrhem se mění mechanismus míry příjmu. Navrhuje se určité rezervní množství pro příjem rezervy tržní stability, pokud se celkový počet povolenek v oběhu pohybuje mezi 833 miliony a 1,096 miliardy. V takovém případě bude příjem představovat rozdíl mezi celkovým počtem povolenek v oběhu a mezi prahovou hodnotou na úrovni 833 milionů. Dokud bude množství celkového počtu povolenek v oběhu vyšší než 1,096 miliardy povolenek, použije se běžná míra příjmu (do roku 2030 to bude 24 %).

Množství 1,096 miliardy povolenek bylo zvoleno proto, že při tomto množství se míra příjmu ve výši 24 % a rozdíl mezi celkovým počtem povolenek v oběhu a horní prahovou hodnotou navzájem přiblíží. Tím se řeší prahový efekt a přitom je zachován efektivní příjem rezervy tržní stability v případě, že je celkový počet povolenek v oběhu vyšší.

#### *Definice celkového počtu povolenek v oběhu (TNAC) (čl. 1 odst. 5)*

Při výpočtu celkového počtu povolenek v oběhu vzorec upřesní, že do nabídky povolenek se zahrnují pouze povolenky, které byly vydány, ale nebyly uloženy do rezervy, a počet povolenek v rezervě se již od nabídky povolenek neodečítá. Díky této změně je výpočet celkového počtu povolenek v oběhu jasnější a nemá podstatný dopad na výsledek ani na výpočty celkového počtu povolenek v oběhu provedené v minulosti.

#### *Mechanismus zneplatnění (čl. 1 odst. 5a)*

Od roku 2023 budou povolenky v rezervě tržní stability nad úrovní objemu dražených povolenek z předchozího roku zneplatněny. Na úroveň objemu dražených povolenek za předchozí rok však mají vliv různé faktory, jako je strop a fungování rezervy tržní stability samotné. Aby bylo množství povolenek, které zůstane v rezervě po zneplatnění, předvídatelnější, navrhuje se omezit počet povolenek v rezervě na 400 milionů. Toto

---

<sup>33</sup> Podobně jako u započítávání flexibility členských států v přístupu k povolenkám ze systému EU ETS, které jsou zohledněny při výpočtu celkového počtu povolenek v oběhu podle čl. 6 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 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 a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 156, 19.6.2018, s. 26).

množství rovněž odpovídá nižší prahové hodnotě pro množství celkového počtu povolenek v oběhu, pod jehož hodnotou jsou povolenky z rezervy tržní stability uvolněny.

*Rezerva tržní stability (MSR) pro obchodování s emisemi v odvětví silniční dopravy a budov (článek 1a)*

V zájmu řešení rizika nerovnováhy mezi nabídkou a poptávkou se bude rezerva tržní stability uplatňovat i na nové obchodování s emisemi v oblasti silniční dopravy a budov, přičemž příjem a uvolňování povolenek bude vycházet z prahových hodnot přebytku povolenek na tomto trhu. Aby rezerva tržní stability mohla navíc fungovat jako účinný nástroj k řešení nerovnováhy na trhu od počátku obchodování s emisemi v obou těchto odvětvích, bude v rezervě vytvořena řada povolenek pro tato nová odvětví. Pro řešení potenciálního rizika nadměrného kolísání cen jsou zavedena opatření, která umožní z rezervy uvolnit dodatečné povolenky. Spouštěcí mechanismus pro uvolnění dodatečných povolenek však bude založen na zvýšení jejich průměrné ceny, nikoli na přebytku povolenek na trhu.

**Hlavní prvky nařízení (EU) 2015/757, známého jako nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, které se tímto návrhem mění:**

Návrh zavádí definice nových pojmů „správní orgán“ a „souhrnné údaje o emisích na úrovni společnosti“. Kromě toho navrhované změny ukládají společnostem povinnost předkládat své plány monitorování příslušným správním orgánům ke schválení (změněné články 6 a 7), vykazovat souhrnné údaje o emisích na úrovni společnosti (změněný článek 4) a po ověření souhrnných údajů o emisích na úrovni společnosti (změněné články 13 až 16) předkládat tyto ověřené souhrnné údaje odpovědnému správnímu orgánu (nový článek 11a a změněný článek 12). Ověřovatel nemá povinnost ověřit výkaz emisí na úrovni lodí a podávat zprávy podle čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2015/757, protože tyto zprávy na úrovni lodí byly již ověřeny. Návrh rovněž svěřuje Komisi pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem změny metod a pravidel monitorování tak, aby byly vhodné pro obchodování s emisemi (změněný čl. 5 odst. 2) a aby doplnily nařízení (EU) 2015/757 obsahující pravidla pro schvalování plánů monitorování a jejich změn ze strany správních orgánů, pravidla pro monitorování, vykazování a předkládání souhrnných údajů o emisích na úrovni společnosti (čl. 6 odst. 8, čl. 7 odst. 5 a čl. 11a odst. 4) a pravidla pro ověřování souhrnných údajů o emisích na úrovni společnosti a pro vydávání ověřovací zprávy týkající se souhrnných údajů o emisích na úrovni společnosti (čl. 13 odst. 6 a čl. 15 odst. 6).

Návrhem na změnu nařízení o monitorování, vykazování a ověřování tento návrh doplňuje návrh Komise COM(2019) 38 final.

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**

**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**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>1</sup>,s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Pařížská dohoda přijatá v prosinci roku 2015 v rámci Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC) vstoupila v platnost v listopadu roku 2016 (dále jen „Pařížská dohoda“)<sup>3</sup>. Její smluvní strany se dohodly, že udrží nárůst průměrné globální teploty na úrovni výrazně nižší než 2 °C ve srovnání s úrovní před industrializací a že budou usilovat o omezení tohoto nárůstu na 1,5 °C oproti období před industrializací.
- (2) Řešení problémů souvisejících s klimatem a životním prostředím a dosažení cílů Pařížské dohody jsou jádrem sdělení „Zelená dohoda pro Evropu“, které Komise přijala dne 11. prosince 2019<sup>4</sup>.
- (3) Zelená dohoda pro Evropu kombinuje komplexní soubor vzájemně se posilujících opatření a iniciativ zaměřených na dosažení klimatické neutrality v EU do roku 2050 a stanoví novou strategii růstu, jejímž cílem je přeměnit Unii na spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje, kde hospodářský růst již není závislý na využívání zdrojů. Jejím dalším cílem je chránit, zachovávat a posilovat přírodní kapitál Unie a chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. Tato transformace má odlišné dopady na postavení žen a mužů a má zvláštní dopad na některé znevýhodněné

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>2</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>3</sup> Pařížská dohoda (Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4).

<sup>4</sup> COM(2019) 640 final.

skupiny, jako jsou senioři, osoby se zdravotním postižením a osoby pocházející z prostředí rasových či etnických menšin. Transformace musí být proto spravedlivá a inkluzivní a nesmí nikoho opomíjet.

- (4) Nezbytnost a hodnota Zelené dohody pro Evropu ještě vzrostla s ohledem na velmi závažné dopady pandemie COVID-19 na zdraví, životní a pracovní podmínky a blahobyt občanů Unie, které ukázaly, že naše společnost a naše hospodářství musí zlepšit svou odolnost vůči vnějším otřesům a jednat včas, aby takovým otřesům zabránily nebo aby je zmírnily. Evropští občané jsou již delší dobu silně přesvědčeni, že toto je případ zejména změny klimatu<sup>5</sup>.
- (5) V aktualizovaném vnitrostátně stanoveném příspěvku předloženém sekretariátu UNFCCC dne 17. prosince 2020<sup>6</sup> se Unie zavázala snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů v hospodářství celé Unie nejméně o 55 % pod úroveň roku 1990.
- (6) V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119<sup>7</sup> Unie zakotvila v právních předpisech cíl dosažení klimatické neutrality v celém hospodářství do roku 2050. Uvedené nařízení rovněž stanoví závazný závazek v rámci Unie snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů (emise po odečtení pohlcení) nejméně o 55 % oproti hodnotám z roku 1990.
- (7) K dosažení snížení emisí musí přispět všechna hospodářská odvětví. Proto je třeba zvýšit ambice systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) zřízeného směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES<sup>8</sup>, pokud jde o podporu snižování emisí skleníkových plynů nákladově efektivním a ekonomicky účinným způsobem, přičemž tyto ambice je třeba zvýšit způsobem odpovídajícím cíli snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů v rámci celého hospodářství.
- (8) Systém EU ETS by měl motivovat k výrobě v rámci zařízení, která zčásti nebo v plném rozsahu snižují emise skleníkových plynů. Popis některých kategorií činností v příloze I směrnice 2003/87/ES je proto třeba změnit, aby se pro zařízení v příslušných odvětvích zajistilo rovné zacházení. Kromě toho by přidělování bezplatných povolenek na výrobu určitého výrobku mělo být nezávislé na povaze výrobního procesu. Je proto nezbytné změnit definici výrobků a postupů a emisí, na něž se vztahují některé referenční hodnoty, aby byly zajištěny rovné podmínky pro nové i stávající technologie. Dále je nezbytné zavést samostatnou aktualizaci referenčních hodnot pro rafinerie a vodík, aby se zohlednil rostoucí význam výroby vodíku mimo odvětví rafinérií.
- (9) Směrnice Rady 96/61/ES<sup>9</sup> byla zrušena směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU<sup>10</sup>. Odkazy na směrnici 96/61/ES v článku 2 směrnice 2003/87/ES a v její

<sup>5</sup> Zvláštní průzkum Eurobarometr 513 o změně klimatu, 2021 ([https://ec.europa.eu/clima/citizens/support\\_cs](https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_cs)).

<sup>6</sup> [https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU\\_NDC\\_Submission\\_December%202020.pdf](https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf)

<sup>7</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

<sup>8</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

<sup>9</sup> Směrnice Rady 96/61/ES ze dne 24. září 1996 o integrované prevenci a omezování znečištění (Úř. věst. L 257, 10.10.1996, s. 26).

příloze IV je třeba odpovídajícím způsobem aktualizovat. Vzhledem k potřebě naléhavého snížení emisí v rámci celého hospodářství by členské státy měly mít možnost jednat za účelem snížení emisí skleníkových plynů, na něž se vztahuje systém EU ETS, prostřednictvím jiných politik, než jsou mezní hodnoty emisí přijaté podle směrnice 2010/75/EU.

- (10) Komise ve svém sdělení Cesta ke zdravé planetě pro všechny<sup>11</sup> vyzývá EU, aby směřovala k cíli dosáhnout do roku 2050 nulového znečištění tím, že sníží znečištění ovzduší, sladkých vod, moří a půdy na hodnoty, u nichž se již nepředpokládá, že by byly škodlivé pro zdraví a přírodní ekosystémy. Opatření podle směrnice 2010/75/EU, která je hlavním nástrojem upravujícím emise látek znečišťujících ovzduší, vodu a půdu, jsou často též nástrojem pro snížení emisí skleníkových plynů. V souladu s článkem 8 směrnice 2003/87/ES by členské státy měly zajistit koordinaci požadavků pro udělení povolení podle směrnice 2003/87/ES s požadavky podle směrnice 2010/75/EU.
- (11) Vzhledem k tomu, že nové inovativní technologie často umožní snížit emise skleníkových plynů i znečišťujících látek, je důležité zajistit součinnost mezi politikami, které snižují emise skleníkových plynů i znečišťujících látek, konkrétně se jedná o směrnici 2010/75/EU, a přezkoumat, jak jsou v tomto ohledu účinné.
- (12) Definice výrobců elektřiny byla základem pro určení maximálního množství bezplatných povolenek pro průmysl v období 2013–2020, ale vedla k odlišnému zacházení s kogeneračními zařízeními ve srovnání s průmyslovými zařízeními. Aby se podpořilo využívání vysoce účinné kombinované výroby tepla a elektřiny a zajistilo rovné zacházení se všemi zařízeními, kterým jsou přidělovány bezplatné povolenky na výrobu tepla a dálkové vytápění, měly by být všechny odkazy na výrobce elektřiny ve směrnici 2003/87/ES zrušeny. Kromě toho nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/331<sup>12</sup> stanoví způsobilost všech průmyslových procesů pro přidělování bezplatných povolenek. Ustanovení o zachycování a ukládání CO<sub>2</sub> obsažená v čl. 10a odst. 3 směrnice 2003/87/ES jsou proto zastaralá a měla by být zrušena.
- (13) Skleníkové plyny, které nejsou přímo uvolňovány do atmosféry, je třeba považovat za emise v rámci systému EU ETS a povolenky pro tyto emise by měly být vyřazeny, pokud nejsou tyto skleníkové plyny uloženy v úložišti v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/31/ES<sup>13</sup> nebo pokud nejsou trvale chemicky vázány ve výrobku tak, aby při běžném použití neunikaly do atmosféry. Komise by měla být zmocněna k přijímání prováděcích aktů, které stanoví podmínky, za nichž se má mít u skleníkových plynů za to, že jsou trvale chemicky vázány ve výrobku tak, aby při běžném použití neunikaly do atmosféry, včetně případného získání certifikátu

---

<sup>10</sup> [Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU ze dne 24. listopadu 2010 o průmyslových emisích \(integrování prevence a omezování znečištění\)](#) (Úř. věst. L 334, 17.12.2010, s. 17).

<sup>11</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Cesta ke zdravé planetě pro všechny, Akční plán EU: „Vstřícné nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“ (COM/2021/400 final).

<sup>12</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/331 ze dne 19. prosince 2018, kterým se stanoví přechodná pravidla harmonizovaného přidělování bezplatných povolenek na emise platná v celé Unii podle článku 10a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES (Úř. věst. L 59, 27.2.2019, s. 8).

<sup>13</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/31/ES ze dne 23. dubna 2009 o geologickém ukládání oxidu uhličitého a o změně směrnice Rady 85/337/EHS, směrnic Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES, 2001/80/ES, 2004/35/ES, 2006/12/ES a 2008/1/ES a nařízení (ES) č. 1013/2006 (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 114).

o pohlcování uhlíku s ohledem na vývoj právní úpravy v oblasti udělování certifikátů o pohlcování uhlíku.

- (14) Činnost v oblasti mezinárodní námořní dopravy, která sestává z plaveb mezi přístavy spadajícími do jurisdikce dvou různých členských států nebo mezi přístavem spadajícím do jurisdikce členského státu a přístavem mimo jurisdikci kteréhokoli členského státu, byla jediným způsobem dopravy, na který se nevztahovaly dřívější závazky Unie ke snížení emisí skleníkových plynů. Emise z paliv prodaných v Unii při cestách, které začínají v jednom členském státě a končí v jiném členském státě nebo v třetí zemi, vzrostly od roku 1990 přibližně o 36 %. Tyto emise představují téměř 90 % všech emisí z plavby v rámci Unie, neboť emise z paliva prodávaného v Unii pro cesty začínající a končící v témže členském státu byly od roku 1990 sníženy o 26 %. V rámci scénáře bez opatření se předpokládá, že emise z činností mezinárodní námořní dopravy vzrostou v letech 2015–2030 přibližně o 14 % a v letech 2015–2050 o 34 %. Pokud by dopad činností námořní dopravy na změnu klimatu rostl dle předpokladů, výrazně by to narušilo snížení, jehož bylo dosaženo v jiných odvětvích v rámci boje proti změně klimatu.
- (15) V roce 2013 Komise přijala strategii postupného začleňování emisí z námořní dopravy do politiky Unie pro snižování emisí skleníkových plynů. Jako první krok v rámci tohoto přístupu zavedla Unie systém monitorování, vykazování a ověřování emisí z námořní dopravy v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757<sup>14</sup>, po němž bude následovat stanovení cílů v oblasti snížení emisí pro námořní odvětví a uplatňování tržního opatření. V souladu se závazkem spolunormotvůrců vyjádřeným ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/410<sup>15</sup> by opatření ze strany Mezinárodní námořní organizace (IMO) či Unie měla být zahájena v roce 2023, a to včetně přípravných prací týkajících se přijetí a provádění opatření pro zajištění řádného příspěvku tohoto odvětví k úsilí potřebnému pro dosažení cíle dohodnutého v rámci Pařížské dohody a řádného zohlednění všemi zainteresovanými stranami.
- (16) Podle směrnice (EU) 2018/410 by Komise měla Evropskému parlamentu a Radě podat zprávu o pokroku dosaženém v rámci Mezinárodní námořní organizace při plnění ambiciózního cíle snížení emisí a o souvisejících opatřeních, která mají zajistit, aby odvětví námořní dopravy řádně přispívalo k úsilí nezbytnému k dosažení cílů dohodnutých v rámci Pařížské dohody. Již vynakládané úsilí o omezení celosvětových emisí z námořní dopravy prostřednictvím Mezinárodní námořní organizace je třeba podporovat. Ačkoli je nedávný pokrok dosažený prostřednictvím Mezinárodní námořní organizace chvályhodný, tato opatření nebudou k dosažení cílů Pařížské dohody postačovat.
- (17) V Zelené dohodě pro Evropu Komise uvedla, že má v úmyslu přijmout další opatření k řešení emisí skleníkových plynů z odvětví námořní dopravy, a to prostřednictvím souboru opatření, která Unii umožní dosáhnout jejích cílů v oblasti snižování emisí. V této souvislosti by směrnice 2003/87/ES měla být změněna tak, aby se systém EU ETS vztahoval i na odvětví námořní dopravy s cílem zajistit, že toto odvětví přispěje ke zvýšeným cílům Unie v oblasti klimatu i k cílům Pařížské dohody, která stanoví, že se

<sup>14</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

<sup>15</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/410 ze dne 14. března 2018, kterou se mění směrnice 2003/87/ES za účelem posílení nákladově efektivních způsobů snižování emisí a investic do nízkouhlíkových technologií a rozhodnutí (EU) 2015/1814 (Úř. věst. L 76, 19.3.2018, s. 3).

rozvinuté země mají ujmout vedení tím, že budou plnit cíle v oblasti snižování emisí na úrovni celého hospodářství, zatímco rozvojové země nabádá k tomu, aby postupně usilovaly o dosažení cílů v oblasti snižování emisí nebo omezení emisí v rámci celého hospodářství<sup>16</sup>. Vzhledem k tomu, že emise z mezinárodní letecké dopravy mimo Evropu by měly být od ledna 2021 omezeny celosvětovými tržními opatřeními, aniž bylo přijato jakékoli opatření, které by stanovilo stropy nebo ceny emisí z námořní dopravy, je vhodné, aby se systém EU ETS vztahoval na část emisí z plaveb mezi přístavem spadajícím do jurisdikce členského státu a přístavem spadajícím do jurisdikce třetí země, přičemž pokud jde o zbylou část emisí, mohla by o vhodných opatřeních rozhodnout třetí země. Rozšíření systému EU ETS na odvětví námořní dopravy by tedy mělo zahrnovat polovinu emisí z lodí připlouvajících do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu z přístavu mimo jurisdikci členského státu, polovinu emisí z lodí plavících se z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu do přístavu mimo jurisdikci členského státu, emise z lodí připlouvajících do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu a emise v kotvišti v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu. Tento přístup byl shledán jako praktický způsob, jak vyřešit otázku společných, i když rozdílných odpovědností a možností, což představuje v kontextu Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu dlouhodobý problém. Pokrytí části emisí z lodí plavících se mezi státy Unie a třetími zeměmi zajišťuje účinnost systému EU ETS, zejména zvýšením dopadu opatření na životní prostředí ve srovnání se zeměpisným rozsahem omezeným na plavbu v rámci EU, a zároveň omezuje riziko vyhýbání se zastávkám v přístavu a riziko přemístění překládky mimo Unii. Pro zajištění hladkého začlenění tohoto odvětví do systému EU ETS by měly rejdařské společnosti postupně navyšovat vyřazování povolenek s ohledem na ověřené emise vykázané za období 2023–2025. Pokud bude v tomto období vyřazeno méně povolenek, než jaké bylo množství ověřených emisí z námořní dopravy, je v zájmu ochrany ekologické vyváženosti systému nutné, aby byl každý rok neprodleně po zjištění rozdílu mezi ověřenými emisemi a vyřazenými povolenkami zrušen příslušný počet povolenek. Od roku 2026 by rejdařské společnosti měly odevzdávat počet povolenek odpovídající všem jejich ověřeným emisím vykázaným v předchozím roce.

- (18) Ustanovení směrnice 2003/87/ES, pokud jde o činnosti v oblasti námořní dopravy, by měla být průběžně přezkoumávána s ohledem na budoucí mezinárodní vývoj a úsilí vynaložené na dosažení cílů Pařížské dohody, včetně druhého globálního hodnocení v roce 2028, a s ohledem na následná globální hodnocení probíhající každých pět let, jejichž cílem je informovat o následných vnitrostátně stanovených příspěvcích. Komise by měla zejména kdykoli před druhým globálním hodnocením v roce 2028 – tedy nejpozději do 30. září 2028 – předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku v jednáních s Mezinárodní námořní organizací o celosvětovém tržním opatření. Komise by ve své zprávě měla analyzovat nástroje Mezinárodní námořní organizace a případně posoudit, jak tyto nástroje provést v právu Unie prostřednictvím revize směrnice 2003/87/ES. Součástí zprávy Komise by měly případně být i příslušné návrhy.
- (19) Komise by měla přezkoumat fungování směrnice 2003/87/ES ve vztahu k činnostem námořní dopravy s ohledem na zkušenosti s jejím uplatňováním, a to i ve vztahu k možným praktikám vyhýbání se povinností, a poté by měla navrhnout opatření k zajištění její účinnosti.

<sup>16</sup> Pařížská dohoda, čl. 4 odst. 4.

- (20) Osobou nebo organizací odpovědnou za dodržování systému EU ETS by měla být rejdařská společnost definovaná jako majitel lodi nebo jakákoli jiná organizace nebo osoba, jako je správce nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charterer“, která od vlastníka lodi převzala odpovědnost za provoz lodi a která se při převzetí této odpovědnosti dohodla na převzetí všech povinností a odpovědností uložených Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění. Tato definice vychází z definice „společnosti“ uvedené v čl. 3 písm. d) nařízení (EU) 2015/757 a je v souladu s globálním systémem shromažďování údajů, který v roce 2016 zavedla Mezinárodní námořní organizace. V souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ by rejdařská společnost mohla prostřednictvím smluvního ujednání uložit subjektu, který je přímo odpovědný za rozhodnutí týkající se emisí CO<sub>2</sub> dané lodi, povinnost nést náklady na dodržování této směrnice. Takovým subjektem by byl obvykle subjekt, který odpovídá za výběr paliva, trasy a rychlosti lodi.
- (21) Aby se snížila administrativní zátěž pro rejdařské společnosti, měl by být za každou rejdařskou společnost odpovědný vždy jeden členský stát. Komise by měla zveřejnit úvodní seznam rejdařských společností, které vykonávaly činnost v oblasti námořní dopravy spadající do působnosti systému EU ETS, v němž je uvedeno, pod jaký správní orgán jednotlivé rejdařské společnosti spadají. Seznam by měl být aktualizován alespoň jednou za dva roky, aby rejdařské společnosti mohly být podle potřeby přerazeny pod jiný správní orgán. V případě rejdařských společností, které jsou registrovány v nějakém členském státě, by správním orgánem měl být tento členský stát. V případě rejdařských společností, které jsou registrovány v nějaké třetí zemi, by správním orgánem měl být členský stát, v němž měla tato rejdařská společnost v posledních dvou sledovaných letech odhadem největší počet zastávek v přístavu v rámci plaveb spadajících do oblasti působnosti směrnice 2003/87/ES. U rejdařských společností, které jsou registrovány v nějaké třetí zemi a které v posledních dvou sledovaných letech neuskutečnily žádnou plavbu spadající do oblasti působnosti směrnice 2003/87/ES, by měl být správním orgánem členský stát, z něhož rejdařská společnost vyplula na první plavbu spadající do oblasti působnosti uvedené směrnice. Komise by měla každé dva roky zveřejnit a aktualizovat seznam rejdařských společností spadajících do oblasti působnosti směrnice 2003/87/ES, kde by byl pro každou rejdařskou společnost uveden příslušný správní orgán. V zájmu zajištění rovného zacházení s rejdařskými společnostmi by členské státy měly dodržovat harmonizovaná pravidla pro správu rejdařských společností, za něž nesou odpovědnost, a to v souladu s podrobnými pravidly, která stanoví Komise.
- (22) Členské státy by měly zajistit, aby rejdařské společnosti pod jejich správou splňovaly požadavky směrnice 2003/87/ES. V případě, že rejdařská společnost tyto požadavky nesplní a žádná donucovací opatření přijatá správním orgánem nezajistí jejich dodržování, měly by členské státy postupovat solidárně. Jako krajní opatření by členské státy měly mít možnost odepřít vstup lodím, za něž odpovídá dotčená rejdařská společnost, s výjimkou členského státu, pod jehož vlajkou loď pluje – ten by měl mít možnost tuto loď zadržet.
- (23) Rejdařské společnosti by měly sledovat a vykazovat své souhrnné údaje o emisích z činností námořní dopravy na úrovni společnosti v souladu s pravidly stanovenými v nařízení (EU) 2015/757. Zprávy o souhrnných údajích o emisích na úrovni společnosti by měly být ověřeny v souladu s pravidly stanovenými v uvedeném nařízení. Při ověřování na úrovni společnosti by ověřovatel neměl ověřovat výkaz emisí na úrovni lodi ani zprávu uvedenou v čl. 11 odst. 2 uvedeného nařízení, protože tyto zprávy na úrovni lodi by již byly ověřeny.

- (24) Na základě zkušeností s obdobnými úkoly v souvislosti s ochranou životního prostředí by měla Komise a správním orgánům při provádění směrnice 2003/87/ES podle potřeby a v souladu se svým mandátem poskytovat podporu Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) nebo jiná příslušná organizace. Vzhledem ke svým zkušenostem s prováděním nařízení (EU) 2015/757 a vzhledem ke svým nástrojům v oblasti informačních technologií by Evropská agentura pro námořní bezpečnost mohla poskytovat správním orgánům součinnost, zejména pokud jde o monitorování, vykazování a ověřování emisí vznikajících z činností námořní dopravy spadajících do oblasti působnosti této směrnice, a to usnadněním výměny informací nebo vypracováním pokynů a kritérií.
- (25) Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2392<sup>17</sup> byl změněn čl. 12 odst. 3 směrnice 2003/87/ES tak, aby všichni provozovatelé mohli využívat všechny vydané povolenky. Požadavek, aby povolení k vypouštění emisí skleníkových plynů obsahovalo povinnost vyřadit povolenky podle čl. 6 odst. 2 písm. e) uvedené směrnice, by měl být odpovídajícím způsobem harmonizován.
- (26) Dosažení cíle Unie v oblasti snížení emisí do roku 2030 bude vyžadovat snížení emisí v odvětvích, na něž se vztahuje systém EU ETS, o 61 % ve srovnání s rokem 2005. Množství povolenek pro celou Unii v rámci systému EU ETS je třeba snížit, aby se vytvořil nezbytný dlouhodobý signál o ceně uhlíku a podpora pro tento stupeň dekarbonizace. Za tímto účelem by se měl zvýšit lineární redukční faktor, a to i s ohledem na zahrnutí emisí z námořní dopravy. Tyto emise by měly být odvozeny z emisí z činností námořní dopravy vykázaných v souladu s nařízením (EU) 2015/757 za roky 2018 a 2019 v Unii a upraveny od roku 2021 o lineární redukční faktor.
- (27) Vzhledem k tomu, že touto směrnicí se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o prováděcí období, které již začalo dne 1. ledna 2021, by se z důvodů předvídatelnosti, účinnosti z hlediska životního prostředí a jednoduchosti měla strmější křivka lineárního snižování v rámci systému EU ETS od roku 2021 do roku 2030 narovnat, aby bylo do roku 2030 dosaženo snížení emisí v systému EU ETS o 61 %, což představuje vhodný mezičlánek na cestě ke klimatické neutralitě v celé Unii do roku 2050. Vzhledem k tomu, že zvýšený lineární redukční faktor se může použít až od roku následujícího po nabytí platnosti této směrnice, jednorázové snížení množství povolenek by mělo omezit celkové množství povolenek tak, aby bylo v souladu s touto hodnotou ročního snížení prováděného od roku 2021.
- (28) Pro dosažení vyšších cílů v oblasti klimatu bude potřeba značné množství veřejných zdrojů, které budou muset být na klimatickou transformaci vyčleněny v rámci EU i v rámci národních rozpočtů. S cílem doplnit a posílit značné množství financí, které bude potřeba v souvislosti s klimatem z rozpočtu EU vyčlenit, by všechny výnosy z dražeb, které nejsou přiděleny do rozpočtu Unie, měly být použity pro účely související s klimatem. To zahrnuje i využití finanční podpory k řešení sociálních aspektů v domácnostech s nižšími a středními příjmy snížením daní s nepříznivým účinkem. V zájmu řešení distribučních a sociálních dopadů transformace v členských státech s nízkými příjmy by dále mělo být prostřednictvím Modernizačního fondu uvedeného v článku 10d směrnice 2003/87/ES použito dodatečné množství povolenek ve výši 2,5 % množství v rámci celé Unie, a to od roku [rok vstupu směrnice v

---

<sup>17</sup> [Nařízení Evropského parlamentu a Rady \(EU\) 2017/2392 ze dne 13. prosince 2017, kterým se mění směrnice 2003/87/ES, aby nadále platila stávající omezení rozsahu činností v oblasti letectví a aby se připravilo provádění celosvětového tržního opatření od roku 2021 \(Úř. věst. L 350, 29.12.2017, s. 7\).](#)

platnost] do roku 2030 na financování transformace energetiky členských států s hrubým domácím produktem (HDP) na obyvatele, který je v období 2016–2018 nižší než 65 % průměru Unie.

- (29) Měly by být poskytnuty další pobídky ke snižování emisí skleníkových plynů pomocí nákladově efektivních technik. Za tímto účelem by mělo být přidělování bezplatných emisních povolenek stacionárním zařízením od roku 2026 podmíněno investicemi do technik ke zvyšování energetické účinnosti a snižování emisí. Pokud by se tato opatření zaměřila na větší spotřebitele energie, vedlo by to k podstatnému snížení zátěže pro podniky s nižší spotřebou energie, které mohou být ve vlastnictví malých a středních podniků nebo mikropodniků. [Odkaz bude potvrzen revidovanou směrnicí o energetické účinnosti]. Příslušné akty v přenesené pravomoci by měly být upraveny odpovídajícím způsobem.
- (30) Mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích zavedený na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) [.../..]<sup>18</sup> je alternativou k přidělování bezplatných povolenek s cílem řešit riziko úniku uhlíku. Pokud se na odvětví a pododvětví toto opatření vztahuje, neměly by jim být přiděleny bezplatné povolenky. Je však nutné přechodné a postupné rušení bezplatných povolenek, aby se výrobci, dovozci a obchodníci mohli přizpůsobit novému režimu. Množství přidělovaných bezplatných povolenek by mělo být sníženo tak, že se při postupném zavádění opatření uhlíkového vyrovnání na hranicích použije na přidělování bezplatných povolenek pro odvětví, kde se tento mechanismus opatření uplatňuje, určitý faktor. Toto procento (faktor CBAM) by mělo během přechodného období mezi rokem, kdy nabude platnost [nařízení o mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích], a rokem 2025 mít hodnotu 100 %, v roce 2026 by to mělo být 90 % a každý rok by se toto procento mělo snižovat o 10 procentních bodů tak, aby deset let poté činilo 0 %, čímž by se zrušilo přidělování bezplatných povolenek úplně. Příslušné akty v přenesené pravomoci týkající se přidělování bezplatných povolenek by měly být odpovídajícím způsobem upraveny pro odvětví a pododvětví, kde se mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích uplatňuje. Bezplatné povolenky, které již nebudou na základě tohoto výpočtu přidělovány v odvětvích, kde se uplatňuje mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích (poptávka v rámci mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích), musí být vydraženy a výnosy případnou Inovačnímu fondu, aby se podpořily inovace v oblasti nízkouhlíkových technologií, zachycování a využívání uhlíku (CCU), zachycování a geologického ukládání CO<sub>2</sub> (CCS), energie z obnovitelných zdrojů a skladování energie, a to způsobem, který přispívá ke zmírnění změny klimatu. Zvláštní pozornost je třeba věnovat projektům v odvětvích, kde se uplatňuje mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích. Aby byl dodržen podíl bezplatných povolenek, které mohou být přiděleny v odvětvích, kde se neuplatňuje mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích, je třeba konečné množství, které má být odečteno od bezplatných povolenek a které má být vydraženo, vypočítat jako podíl poptávky v rámci mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích a potřeby všech odvětví, kterým jsou bezplatné povolenky přidělovány.
- (31) V zájmu lepšího zohlednění technologického pokroku a přizpůsobení odpovídajících referenčních hodnot příslušnému období přidělování při současném zajištění pobídek ke snižování emisí a při řádném odměňování inovací by maximální úprava referenčních hodnot měla představovat zvýšení z 1,6 % na 2,5 % ročně. Pro období

<sup>18</sup>

[vložte úplný odkaz na Úřední věstník]

2026–2030 by proto měly být referenční hodnoty upraveny v rozmezí 4–50 % v porovnání s hodnotou uplatňovanou v období 2013–2020.

- (32) Pro dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu je nezbytný komplexní přístup k inovacím. Na úrovni EU je nezbytné úsilí v oblasti výzkumu a inovací podporováno mimo jiné prostřednictvím programu Horizont Evropa, jehož součástí je významné financování a nové nástroje pro odvětví zahrnutá do systému obchodování s emisemi. Členské státy by měly zajistit, aby vnitrostátní prováděcí ustanovení nebránila inovacím a byla neutrální z hlediska technologie.
- (33) Oblast působnosti Inovačního fondu uvedeného v čl. 10a odst. 8 směrnice 2003/87/ES by měla být rozšířena na podporu inovací v oblasti nízkouhlíkových technologií a procesů, které se týkají spotřeby paliv v odvětvích budov a silniční dopravy. Kromě toho by měl Inovační fond sloužit k podpoře investic do dekarbonizace odvětví námořní dopravy, včetně investic do udržitelných alternativních paliv, jako je vodík a čpavek, která jsou vyráběna z obnovitelných zdrojů, a dále do technologií pohonu s nulovými emisemi, jako jsou větrné technologie. Vzhledem k tomu, že výnosy plynoucí ze sankcí stanovených v nařízení xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]<sup>19</sup> jsou přiděleny Inovačnímu fondu jako vnější účelově vázané příjmy v souladu s čl. 21 odst. 5 finančního nařízení, měla by Komise zajistit, aby byla věnována náležitá pozornost podpoře inovačních projektů zaměřených na urychlení vývoje a zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v odvětví námořní dopravy podle čl. 21 odst. 1 nařízení xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Aby bylo zajištěno, že v rámci této rozšířené působnosti bude k dispozici dostatečné množství finančních prostředků na inovace, měl by být Inovační fond doplněn o 50 milionů povolenek, které by pocházely částečně z povolenek, které by jinak mohly být vydraženy, a částečně z povolenek, které by jinak mohly být přiděleny bezplatně, a to v souladu se stávajícím podílem finančních prostředků poskytovaných z jednotlivých zdrojů do Inovačního fondu.
- (34) Podle článku 10 nařízení Komise (EU) 2019/1122<sup>20</sup> platí, že pokud provozovatelé letadel již neprovozují lety, na něž se vztahuje systém EU ETS, je stav u jejich účtů nastaven na „vyřazený“ a z těchto účtů již nelze zahajovat žádné postupy. Aby se zachovala ekologická vyváženost systému, měly by být povolenky, které nejsou provozovatelům letadel z důvodu jejich uzavření vydány, použity na případy, kdy tito provozovatelé neodevzdali všechny povolenky, které měli odevzdat, a veškeré zbývající povolenky by měly být použity k urychlení opatření k boji proti změně klimatu tím, že budou umístěny do Inovačního fondu.
- (35) Rozdílové smlouvy o uhlíku jsou důležitým prvkem ke snížení emisí v průmyslu a jsou možností, jak zaručit investorům do inovativních technologií šetrných ke klimatu cenu, která odměňuje snížení emisí CO<sub>2</sub> nad rámec snížení, která jsou důsledkem současné cenové hladiny v systému EU ETS. Škálu opatření, která mohou být podpořena z Inovačního fondu, je třeba rozšířit tak, aby byla poskytována podpora projektům prostřednictvím zadávacích řízení na základě cenové konkurence, jako jsou rozdílové smlouvy o uhlíku. Komisi by měla být svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci týkající se přesných pravidel pro tento druh podpory.

<sup>19</sup> [doplňte odkaz na nařízení FuelEU Maritime].

<sup>20</sup> [Nařízení Komise v přenesené pravomoci \(EU\) 2019/1122 ze dne 12. března 2019, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES, pokud jde o fungování registru Unie \(Úř. věst. L 177, 2.7.2019, s. 3\).](#)

- (36) Pokud je činnost zařízení dočasně pozastavena, přidělování bezplatných povolenek se upraví podle úrovní činností, které jsou povinně každoročně vykazovány. Kromě toho mohou příslušné orgány pozastavit vydávání povolenek na emise zařízením, která pozastavila provoz, pokud nic nenasvědčuje tomu, že svůj provoz obnoví. Provozovatelé by v případě dočasného pozastavení činností proto již neměli být povinni příslušnému orgánu dokládat, že jejich zařízení výrobu ve stanovené a přiměřené lhůtě obnoví.
- (37) V důsledku oprav bezplatných povolenek přidělených stacionárnímu zařízení podle čl. 11 odst. 2 směrnice 2003/87/ES se může stát, že bude nutné přidělit další bezplatné povolenky nebo převést zpátky přebytečné povolenky. Pro tento účel by měly být použity povolenky vyčleněné pro nové účastníky na trhu podle čl. 10a odst. 7 směrnice 2003/87/ES.
- (38) Oblast působnosti Modernizačního fondu by měla být sladěna s nejnovějšími cíli Unie v oblasti klimatu zavedením povinnosti, aby investice byly v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu a s cíli nařízení (EU) 2021/1119, a zrušením podpory veškerých investic souvisejících s fosilními palivy. Kromě toho by procento Modernizačního fondu, které je třeba věnovat prioritním investicím, mělo být zvýšeno na 80 %; je třeba se zaměřit na energetickou účinnost coby prioritní oblast na straně poptávky a do oblasti působnosti prioritních investic by měla být zahrnuta i podpora domácností při řešení energetické chudoby, včetně venkovských a odlehlých oblastí.
- (39) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/2066<sup>21</sup> stanoví pravidla pro monitorování emisí z biomasy, která jsou v souladu s pravidly pro využívání biomasy stanovenými v právních předpisech Unie o obnovitelných zdrojích energie. Vzhledem k tomu, že právní předpisy stále podrobněji upravují kritéria udržitelnosti pro biomasu podle nejnovějších pravidel stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001<sup>22</sup>, mělo by být svěřeni prováděcích pravomocí podle čl. 14 odst. 1 směrnice 2003/87/ES výslovně rozšířeno i na přijetí nezbytných úprav pro uplatňování kritérií udržitelnosti pro biomasu v rámci systému EU ETS, včetně biopaliv, biokapalin a paliv z biomasy. Kromě toho je třeba zmocnit Komisi k přijímání prováděcích aktů, kterými se stanoví, jak zohlednit ukládání emisí ze směsí biomasy, které jsou vyčísleny jako nulové, a z biomasy, která nepochází ze zdrojů, kde jsou emise vyčísleny jako nulové.
- (40) Kapalná a plynná paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaná uhlíková paliva mohou být důležitá pro snížení emisí skleníkových plynů v odvětvích, která se obtížně dekarbonizují. Pokud jsou recyklovaná uhlíková paliva a kapalná a plynná paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu vyráběna ze zachyceného oxidu uhličitého v rámci činnosti, na kterou se vztahuje tato směrnice, měly by být emise započítány do této činnosti. Aby se zajistilo, že paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaná uhlíková paliva přispívají ke snížení emisí skleníkových plynů, a aby se zabránilo dvojímu započtení u paliv, která k tomuto snižování přispívají, je vhodné výslovně rozšířit zmocnění Komise uvedené v čl. 14 odst. 1 i na přijímání prováděcích aktů, kterými se stanoví nezbytné úpravy pro započítání případného uvolňování oxidu uhličitého a postupy pro zabránění

<sup>21</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/2066 ze dne 19. prosince 2018 o monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES a o změně nařízení Komise (EU) č. 601/2012 (Úř. věst. L 334, 31.12.2018, s. 1).

<sup>22</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

dvojímu započtení s cílem zajistit zavedení vhodných pobídek, a to i s ohledem na nakládání s těmito palivy podle směrnice (EU) 2018/2001.

- (41) Vzhledem k očekávání, že oxid uhličitý bude přepravován také jiným způsobem než potrubím, například loděmi a nákladními vozidly, by měla být stávající působnost přílohy I směrnice 2003/87/ES, která upravuje přepravu skleníkových plynů za účelem ukládání, rozšířena i na všechny dopravní prostředky z důvodu rovného zacházení a bez ohledu na to, zda se systém EU ETS na dané dopravní prostředky vztahuje. Pokud se na emise z dopravy vztahuje i jiná činnost podle směrnice 2003/87/ES, měly by být emise započítány do této jiné činnosti, aby se zabránilo dvojímu započtení.
- (42) Kde byla ze systému EU ETS vyloučena zařízení využívající výhradně biomasu, získala zařízení spalující vysoký podíl biomasy neočekávané zisky tím, že obdržela bezplatné povolenky, které byly daleko vyšší než skutečné emise. Proto by pro spalování biomasy, kde jsou emise vyčísleny jako nulové, měla být zavedena prahová hodnota, při jejíž překročení by byla zařízení ze systému EU ETS vyloučena. Prahová hodnota ve výši 95 % je v souladu s parametrem nejistoty uvedeným v čl. 2 odst. 16 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/331<sup>23</sup>.
- (43) Sdělení Komise Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030<sup>24</sup> zdůraznilo, jak velkou výzvou je snížení emisí v odvětvích silniční dopravy a budov. Komise proto oznámila, že další rozšíření obchodování s emisemi by se mohlo vztahovat i na emise ze silniční dopravy a budov. Obchodování s emisemi pro tato dvě nová odvětví by bylo zavedeno prostřednictvím samostatného, avšak ne zcela izolovaného obchodování s emisemi. Tím by se zabránilo narušení dobře fungujícího obchodování s emisemi v odvětvích stacionárních zařízení a letectví. Nový systém je doprovázen doplňkovými politikami a opatřeními, které představují ochranu proti nepřiměřeným cenovým dopadům, formují očekávání účastníků trhu a jejichž cílem je signál o ceně uhlíku pro celé hospodářství. Dosavadní zkušenosti ukázaly, že rozvoj nového trhu vyžaduje vytvoření účinného systému monitorování, vykazování a ověřování. S cílem zajistit synergii a soudržnost se stávající infrastrukturou Unie pro systém EU ETS vztahující se na emise ze stacionárních zařízení a letectví je vhodné zavést obchodování s emisemi pro odvětví silniční dopravy a budov změnou směrnice 2003/87/ES.
- (44) V zájmu vytvoření nezbytného prováděcího rámce a poskytnutí přiměřeného časového rámce pro dosažení cíle pro rok 2030 by obchodování s emisemi v těchto dvou nových odvětvích mělo být zahájeno v roce 2025. Během prvního roku by měly regulované subjekty mít povolení k vypouštění emisí skleníkových plynů a vykazovat své emise za roky 2024 a 2025. Vydávání povolenek a povinnosti týkající se dodržování předpisů pro tyto subjekty by se měly začít uplatňovat od roku 2026. Tato časová posloupnost umožní zahájit řádné a účinné obchodování s emisemi v uvedených odvětvích. Rovněž by tak mohly být k dispozici finanční prostředky z EU a opatření jednotlivých členských států pro zajištění sociálně spravedlivého zavedení obchodování s emisemi v EU v těchto dvou odvětvích, které by zmírnilo dopad ceny uhlíku na zranitelné domácnosti a uživatele dopravy.

---

<sup>23</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/331 ze dne 19. prosince 2018, kterým se stanoví přechodná pravidla harmonizovaného přidělování bezplatných povolenek na emise platná v celé Unii podle článku 10a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES (Úř. věst. L 59, 27.2.2019, s. 8).

<sup>24</sup> COM(2020) 562 final.

- (45) Vzhledem k velmi vysokému počtu malých producentů emisí v odvětvích budov a silniční dopravy nelze stanovit regulační bod na úrovni subjektů přímo produkujících skleníkové plyny, jako je tomu v případě stacionárních zařízení a letectví. Z důvodů technické proveditelnosti a administrativní efektivity je proto vhodnější stanovit regulační bod předsazeně, na začátku dodavatelského řetězce. Jednáním, které zakládá povinnost dodržovat požadavky v rámci nového obchodování s emisemi, by mělo být propouštění paliv používaných ke spalování v odvětvích budov a silniční dopravy ke spotřebě, včetně spalování skleníkových plynů v silniční dopravě za účelem geologického ukládání. Aby se zabránilo dvojímu započtení, nemělo by sem být zahrnuto propouštění paliv, která se používají při jiných činnostech podle přílohy I směrnice 2003/87/ES, ke spotřebě.
- (46) Regulované subjekty v těchto dvou nových odvětvích a regulační bod by měly být definovány v souladu se systémem spotřební daně zavedeným směrnicí Rady (EU) 2020/262<sup>25</sup>, s nezbytnými úpravami, neboť uvedená směrnice již pro účely placení spotřebních daní zavedla spolehlivý kontrolní systém pro veškeré množství paliv propouštěných ke spotřebě. Povinnosti podle směrnice 2003/87/ES by se v těchto odvětvích neměly vztahovat na konečné uživatele paliv.
- (47) Na regulované subjekty spadající do oblasti působnosti obchodování s emisemi v odvětvích budov a silniční dopravy by se měly vztahovat obdobné požadavky na vydání povolení k vypouštění emisí skleníkových plynů jako na provozovatele stacionárních zařízení. Je nezbytné stanovit pravidla pro žádosti o vydání povolení, podmínky pro jeho vydávání, obsah a přezkum a veškeré změny týkající se regulovaného subjektu. Aby mohl být nový systém řádně spuštěn, měly by členské státy zajistit, že regulované subjekty spadající do oblasti působnosti nového obchodování s emisemi budou mít k okamžiku spuštění tohoto systému v roce 2025 platné povolení.
- (48) Aby bylo do roku 2030 dosaženo cíle snížení emisí, s přihlédnutím k nákladově efektivnímu příspěvku odvětví budov a silniční dopravy ke snížení emisí do roku 2030 oproti roku 2005 ve výši 43 %, mělo by celkové množství povolenek pro nové obchodování s emisemi sledovat lineární trajektorii. Celkové množství povolenek by mělo být poprvé stanoveno v roce 2026 tak, aby sledovalo trajektorii začínající v roce 2024 na mezních hodnotách emisí pro rok 2024 (1 109 304 000 CO<sub>2</sub>t), vypočtených v souladu s čl. 4 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842<sup>26</sup> na základě referenčních emisí pro tuto odvětví na období 2016–2018. Lineární redukční faktor by proto měl být stanoven ve výši 5,15 %. Od roku 2028 by mělo být celkové množství povolenek stanoveno na základě průměrných vykázaných emisí za roky 2024, 2025 a 2026 a mělo by se snížit o stejné absolutní roční snížení, jaké bylo stanoveno od roku 2024, což odpovídá lineárnímu redukčnímu faktoru ve výši 5,43 % v porovnání se srovnatelnou hodnotou výše definované trajektorie pro rok 2025. Pokud budou tyto emise výrazně vyšší než hodnota této trajektorie, aniž by byl tento rozdíl způsoben drobnými rozdíly v metodikách měření emisí, je třeba lineární redukční faktor upravit tak, aby dosáhl požadovaného snížení emisí v roce 2030.

<sup>25</sup> Směrnice Rady (EU) 2020/262 ze dne 19. prosince 2019, kterou se stanoví obecná úprava spotřebních daní (Úř. věst. L 58, 27.2.2020, s. 4).

<sup>26</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 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 a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 156, 19.6.2018, s. 26).

- (49) Dražba povolenek je nejjednodušší a ekonomicky nejefektivnější metodou přidělování emisních povolenek, která rovněž zabraňuje neočekávaným ziskům. Jak odvětví budov, tak odvětví silniční dopravy jsou vystavena relativně malému, resp. nulovému konkurenčnímu tlaku ze zemí mimo Unii a nejsou vystavena riziku úniku uhlíku. Povolenky pro budovy a silniční dopravu by proto měly být přidělovány pouze prostřednictvím dražeb, bez přidělování bezplatných povolenek.
- (50) Aby bylo zajištěno hladké spuštění obchodování s emisemi v odvětvích budov a silniční dopravy a s ohledem na to, že regulované subjekty se potřebují zajistit nebo nakoupit povolenky předem, aby snížily své cenové riziko a riziko likvidity, je třeba na začátku vydražit vyšší množství povolenek. V roce 2026 by proto objem dražených povolenek měl být o 30 % vyšší než celkové množství povolenek na rok 2026. Toto množství by postačovalo k zajištění likvidity, a to jak v případě, že emise budou klesat úměrně potřebě jejich snižování, tak v případě, že snižování emisí bude postupné. Podrobná pravidla pro předsunutí finančních prostředků pro objem dražených povolenek mají být stanovena aktem v přenesené pravomoci týkajícím se dražeb přijatým podle čl. 10 odst. 4 směrnice 2003/87/ES.
- (51) Pravidla pro rozdělení dražebních podílů jsou velmi důležitá u veškerých výnosů z dražeb, které by připadly členským státům, zejména s ohledem na potřebu posílit schopnost členských států řešit sociální dopady signálu o ceně uhlíku v odvětvích budov a silniční dopravy. Bez ohledu na skutečnost, že tato dvě odvětví mají značně odlišné vlastnosti, je vhodné zavést společné distribuční pravidlo podobné tomu, které platí pro stacionární zařízení. Hlavní část povolenek by měla být rozdělena mezi všechny členské státy na základě průměrného rozdělení emisí v odvětvích, kde se obchodovalo s emisemi, v období 2016–2018.
- (52) Zavedení ceny uhlíku v silniční dopravě a v odvětví budov by mělo být doprovázeno účinnou sociální kompenzací, zejména s ohledem na již existující úroveň energetické chudoby. V roce 2018 přibližně 34 milionů Evropanů uvedlo, že není schopno udržet svůj domov dostatečně vytopený, a v celoevropském průzkumu z roku 2019<sup>27</sup> 6,9 % obyvatel Unie uvedlo, že si nemůže dovolit doma dostatečně topit. V zájmu dosažení účinné sociální a distribuční kompenzace by členské státy měly mít povinnost vynakládat výnosy z dražeb na účely související s klimatem a energetikou, které již byly stanoveny pro stávající obchodování s emisemi, ale také na opatření doplněná konkrétně s cílem řešit související problémy v nových odvětvích silniční dopravy a budov, včetně souvisejících politických opatření podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/27/EU<sup>28</sup>. Výnosy z dražeb by měly být použity k řešení sociálních aspektů obchodování s emisemi v nových odvětvích se zvláštním důrazem na zranitelné domácnosti, mikropodniky a uživatele dopravy. V tomto duchu poskytne nový Sociální fond pro klimatická opatření členským státům zvláštní finanční prostředky na podporu evropských občanů, kteří jsou nejvíce postiženi nebo ohroženi energetickou chudobou nebo chudobou v oblasti mobility. Tento fond podpoří spravedlnost a solidaritu mezi členskými státy navzájem i v rámci jednotlivých členských států a zároveň zmírní riziko energetické chudoby a chudoby v oblasti mobility během této transformace. Bude vycházet ze stávajících mechanismů solidarity a doplňovat je. Zdroje tohoto nového fondu budou v období 2026–2032 v

<sup>27</sup> Údaje z roku 2018. Eurostat, SILC [ilc\_mdcs01].

<sup>28</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/27/EU ze dne 25. října 2012 o energetické účinnosti, o změně směrnic 2009/125/ES a 2010/30/EU a o zrušení směrnic 2004/8/ES a 2006/32/ES (Úř. věst. L 315, 14.11.2012, s. 1).

zásadě ve výši 25 % očekávaných výnosů z nového obchodování s emisemi a budou se čerpat na základě sociálních plánů v oblasti klimatu, které by členské státy měly předkládat podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 20.../nn<sup>29</sup>. Dále by měl každý členský stát využít své výnosy z dražeb mimo jiné k financování části nákladů svých sociálních plánů v oblasti klimatu.

- (53) Podávání zpráv o využívání výnosů z dražeb by mělo být harmonizováno se stávajícím vykazováním podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999<sup>30</sup>.
- (54) Inovace a vývoj nových nízkouhlíkových technologií v odvětvích budov a silniční dopravy mají zásadní význam pro zajištění nákladově efektivního příspěvku těchto odvětví k očekávanému snížení emisí. Na podporu nákladově efektivního snižování emisí by měl Inovační fond získat 150 milionů povolenek z obchodování s emisemi v odvětvích budov a silniční dopravy.
- (55) Regulované subjekty, na něž se vztahuje obchodování s emisemi z budov a silniční dopravy, by měly vyřadit povolenky na své ověřené emise odpovídající množství paliv, které propustily ke spotřebě. Poprvé by měly vyřadit povolenky na své ověřené emise v roce 2026. Pro minimalizaci administrativní zátěže by měla být s nezbytnými úpravami zavedena pro obchodování s emisemi v odvětví budov a silniční dopravy řada pravidel použitelných na stávající systém obchodování s emisemi ze stacionárních zařízení a letectví. To se týká zejména pravidel pro převod, vyřazování a rušení povolenek a dále pravidel týkajících se platnosti povolenek, sankcí, příslušných orgánů a vykazovací povinnosti členských států.
- (56) Aby bylo obchodování s emisemi v odvětvích budov a silniční dopravy efektivní, měla by existovat možnost monitorovat emise s vysokou mírou jistoty a za vynaložení přiměřených nákladů. Emise by měly být připisovány regulovaným subjektům na základě množství paliva propuštěného ke spotřebě a v kombinaci s emisním faktorem. Regulované subjekty by měly být schopny spolehlivě a přesně určit a rozlišit odvětví, v nichž jsou paliva propouštěna ke spotřebě, i konečné uživatele paliv, aby se předešlo nežádoucím účinkům, jako je dvojí zátěž. Aby měly regulované subjekty k dispozici dostatečné údaje pro stanovení celkového počtu povolenek na období 2028–2030, měly by – pokud budou držiteli povolení již při spuštění systému v roce 2025 – vykázat své související historické emise za rok 2024.
- (57) Je vhodné zavést opatření k řešení možného rizika nadměrného zvyšování cen, které, pokud bude na začátku obchodování s emisemi z budov a silniční dopravy obzvláště vysoké, může ohrozit připravenost domácností a jednotlivců investovat do snižování emisí skleníkových plynů. Tato opatření by měla doplňovat záruky poskytované rezervou tržní stability zřízenou rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1814<sup>31</sup>, která se začala uplatňovat v roce 2019. Zatímco trh bude i nadále určovat cenu uhlíku, spustí se ochranná opatření automaticky na základě určitých pravidel,

<sup>29</sup> [Doplňte odkaz na nařízení o zřízení Sociálního fondu pro klimatická opatření].

<sup>30</sup> 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).

<sup>31</sup> Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1814 ze dne 6. října 2015 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů a o změně směrnice 2003/87/ES (Úř. věst. L 264, 9.10.2015, s. 1).

příčemž povolenky budou uvolněny z rezervy tržní stability pouze tehdy, pokud budou splněny konkrétní podmínky pro spuštění těchto opatření založené na zvýšení průměrné ceny povolenek. Tento dodatečný mechanismus by měl být také schopen rychle reagovat, aby bylo možné řešit nadměrnou volatilitu způsobenou jinými faktory, než jsou změny základních tržních veličin. Opatření by měla být přizpůsobena různým hladinám nadměrného zvyšování cen, což povede k různým stupňům intervence. Rozhodné podmínky by měla Komise pečlivě sledovat a opatření by měla přijmout co nejdříve poté, co budou podmínky splněny. Tím nejsou dotčena žádná podpůrná opatření, která jsou členské státy oprávněny přijmout k řešení nepříznivých sociálních dopadů.

- (58) Komise by měla sledovat obchodování s emisemi v odvětvích budov a silniční dopravy, včetně míry sblížení cen se stávajícím systémem obchodování s emisemi, a v případě potřeby by měl být Evropskému parlamentu a Radě navržen přezkum s cílem zlepšit účinnost, správu a praktické obchodování s emisemi v těchto odvětvích na základě získaných poznatků a zvýšeném sblížení cen. Komisi by měla být uložena povinnost předložit první zprávu o těchto záležitostech nejpozději do 1. ledna 2028.
- (59) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení čl. 3gd odst. 3, čl. 12 odst. 3b a čl. 14 odst. 1 směrnice 2003/87/ES by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. V zájmu zajištění synergie se stávajícím regulačním rámcem by svěřené prováděcí pravomoci podle článků 14 a 15 uvedené směrnice mělo být rozšířeno i na odvětví silniční dopravy a budov. Tyto prováděcí pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>32</sup>.
- (60) Za účelem přijímání obecně závazných nelegislativních aktů, kterými se doplňují nebo mění některé prvky legislativního aktu, které nejsou podstatné, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o čl. 10 odst. 4 a čl. 10a odst. 8 uvedené směrnice. Navíc v zájmu zajištění synergie se stávajícím regulačním rámcem by přenesení pravomoci podle čl. 10 odst. 4 a čl. 10a odst. 8 směrnice 2003/87/ES mělo být rozšířeno i na odvětví silniční dopravy a budov. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání expertních skupin Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci. Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise o informativních dokumentech<sup>33</sup> ze dne 28. září 2011 zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o prováděcích opatřeních o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních prováděcích nástrojů. V případě této směrnice považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné.

<sup>32</sup> Nařízení (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

<sup>33</sup> Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

- (61) Dobře fungující reformovaný systém EU ETS obsahující nástroj pro stabilizaci trhu je pro Unii klíčovým prostředkem, jak dosáhnout svého dohodnutého cíle pro rok 2030 a závazků vyplývajících z Pařížské dohody. Cílem rezervy tržní stability je řešit nerovnováhu mezi nabídkou povolenek a poptávkou po povolenkách na trhu. Článek 3 rozhodnutí (EU) 2015/1814 stanoví, že rezerva má být přezkoumána tři roky poté, co se začne uplatňovat, přičemž zvláštní pozornost se má věnovat procentnímu podílu pro určení počtu povolenek, které mají být umístěny do rezervy tržní stability, prahové hodnotě pro celkový počet povolenek v oběhu (TNAC), která je určující pro příjem povolenek, a počtu povolenek, které mají být z rezervy uvolněny.
- (62) Vzhledem k potřebě poskytnout silnější investiční signál ke snížení emisí nákladově efektivním způsobem a s ohledem na posílení systému EU ETS by rozhodnutí (EU) 2015/1814 mělo být změněno tak, aby se zvýšila procentní sazba pro stanovení počtu povolenek, které mají být každoročně umístěny do rezervy tržní stability. Při nižším množství celkového počtu povolenek v oběhu by navíc příjem měl být roven rozdílu mezi celkovým počtem povolenek v oběhu a prahovou hodnotou, která je určující pro příjem povolenek. Tím by se zabránilo značné nejistotě v objemu dražených povolenek, která by vedla k tomu, že by se celkový počet povolenek v oběhu blížil prahové hodnotě, a zároveň by se zajistilo, že přebytek dosáhne z hlediska objemu takové šířky pásma, u níž se má za to, že trh s uhlíkem funguje vyváženě.
- (63) Dále aby množství povolenek, které zůstane v rezervě tržní stability po zneplatnění, bylo předvídatelné, nemělo by zrušení platnosti povolenek v rezervě již záviset na objemu dražených povolenek v předchozím roce. Počet povolenek v rezervě by proto měl být pevně stanoven na 400 milionů povolenek, což odpovídá nižší prahové hodnotě pro hodnotu celkového počtu povolenek v oběhu.
- (64) Z analýzy posouzení dopadů doprovázející návrh této směrnice rovněž vyplývá, že čistá poptávka z letectví by měla být zahrnuta do celkového počtu povolenek v oběhu. Navíc vzhledem k tomu, že povolenky pro letectví mohou být používány stejným způsobem jako všeobecné povolenky, jejich zahrnutí do rezervy by zvýšilo její přesnost, a tudíž zvýšilo kvalitu rezervy tržní stability jako nástroje k zajištění stability trhu. Výpočet celkového počtu povolenek v oběhu by měl zahrnovat emise z letectví a povolenky vydané pro letectví od roku následujícího po vstupu této směrnice v platnost.
- (65) Za účelem vyjasnění výpočtu celkového počtu povolenek v oběhu (TNAC) by rozhodnutí (EU) 2015/1814 mělo stanovit, že do nabídky povolenek jsou zahrnuty pouze povolenky, které byly vydány, ale nebyly uloženy do rezervy tržní stability. Kromě toho by se podle vzorce již neměl od nabídky povolenek odečítat počet povolenek v rezervě tržní stability. Tato změna by neměla žádný podstatný dopad na výsledek výpočtu celkového počtu povolenek v oběhu, tj. ani na minulé výpočty celkového počtu povolenek v oběhu, ani na samotnou rezervu.
- (66) Pro zmírnění rizika nerovnováhy nabídky a poptávky spojeného se zahájením obchodování s emisemi pro odvětví budov a silniční dopravy a pro zvýšení odolnosti tohoto obchodování vůči tržním otřesům by se na tuto nová odvětví měl použít mechanismus rezervy tržní stability založený na jistých pravidlech. Aby byla tato rezerva již od spuštění systému funkční, mělo by do ní být na začátku obchodování s emisemi v odvětvích silniční dopravy a budov přiděleno 600 milionů povolenek. Na počáteční dolní a horní prahové hodnoty, na jejichž základě se uvolňují nebo přijímají povolenky z rezervy, by se mělo vztahovat obecné ustanovení o přezkumu. Na další prvky, jako je zveřejňování celkového počtu povolenek v oběhu nebo množství

uvolněných povolenek nebo povolenek umístěných do rezervy, by se měla vztahovat pravidla rezervy platná pro jiná odvětví.

- (67) Je nezbytné změnit nařízení (EU) 2015/757 tak, aby zohledňovalo začlenění odvětví námořní dopravy do systému EU ETS. Nařízení (EU) 2015/757 by mělo být změněno tak, aby společnosti měly povinnost vykazovat souhrnné údaje o emisích na úrovni společnosti a předkládat ke schválení své ověřené plány monitorování a souhrnné údaje o emisích na úrovni společnosti příslušnému správnímu orgánu. Kromě toho by měla být Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem změny metod monitorování emisí CO<sub>2</sub> a pravidel monitorování a dále veškerých dalších relevantních informací stanovených v nařízení (EU) 2015/757, s cílem zajistit efektivní fungování systému EU ETS na úrovni správy a doplnit do nařízení (EU) 2015/757 pravidla pro schvalování plánů monitorování a jejich změn ze strany správních orgánů, pravidla pro monitorování, vykazování a předkládání souhrnných údajů o emisích na úrovni společnosti a pravidla pro ověřování souhrnných údajů o emisích na úrovni společnosti a pro vydávání ověřovací zprávy o souhrnných údajích o emisích na úrovni společnosti. Údaje monitorované, vykázané a ověřené podle nařízení (EU) 2015/757 mohou být rovněž použity za účelem souladu s jinými právními předpisy Unie, které vyžadují monitorování, vykazování a ověřování těchto informací o lodi.
- (68) Směrnice 2003/87/ES, rozhodnutí (EU) 2015/1814 a nařízení (EU) 2015/757 by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

### *Článek 1*

#### **Změny směrnice 2003/87/ES**

Směrnice 2003/87/ES se mění takto:

1) **v článku 2 se odstavce 1 a 2 nahrazují tímto:**

„1. Tato směrnice se použije na činnosti uvedené v přílohách I a III a na skleníkové plyny uvedené v příloze II. Pokud zařízení, na něž se vztahuje systém EU ETS, v důsledku provozu spalovacích jednotek s celkovým jmenovitým tepelným příkonem vyšším než 20 MW změní své výrobní procesy tak, aby snížilo své emise skleníkových plynů, a již tuto prahovou hodnotu nesplňuje, zůstává po změně svého výrobního procesu v oblasti působnosti EU ETS až do konce příslušného pětiletého období uvedeného v čl. 11 odst. 1 druhém pododstavci.

2. Tato směrnice se použije, aniž jsou dotčeny požadavky podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU(\*).

---

(\*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU ze dne 24. listopadu 2010 o průmyslových emisích (integrování prevence a omezování znečištění) (Úř. věst. L 334, 17.12.2010, s. 17).“;

2) **článek 3 se mění takto:**

a) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) „emisemi“ se rozumí uvolňování skleníkových plynů ze zdrojů v zařízení nebo uvolňování plynů z letadla vykonávajícího činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I nebo z lodí vykonávajících činnost námořní dopravy

uvedenou v příloze I určených ve vztahu k této činnosti, nebo uvolňování skleníkových plynů odpovídající činnosti uvedené v příloze III;“

b) písmeno d) se nahrazuje tímto:

„d) „povolením k vypouštění emisí skleníkových plynů“ rozumí povolení vydané v souladu s články 5, 6 a 30b;“

c) písmeno u) se zrušuje;

d) doplňují se nová písmena v) až z), která znějí:

„v) „rejdařskou společností“ se rozumí majitel lodi nebo jakákoli jiná organizace nebo osoba, jako je správce nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charterer“, která od vlastníka lodi převzala odpovědnost za provoz lodi a která se při převzetí této odpovědnosti dohodla na převzetí všech povinností a odpovědností uložených Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění stanovených v příloze I nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006(\*);

---

(\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006 ze dne 15. února 2006 o provádění Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti ve Společenství a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 3051/95 (Úř. věst. L 64, 4.3.2006, s. 1).

w) „správním orgánem ve vztahu k rejdařské společnosti“ se rozumí úřad odpovědný za správu systému EU ETS ve vztahu k rejdařské společnosti v souladu s článkem 3gd;

x) „regulovaným subjektem“ se pro účely kapitoly IVa rozumí jakákoli fyzická nebo právnická osoba s výjimkou konečného spotřebitele paliv, která vykonává činnost uvedenou v příloze III a která spadá do jedné z následujících kategorií:

- i) prochází-li palivo daňovým skladem ve smyslu čl. 3 bodu 11 směrnice Rady (EU) 2020/262 (\*), oprávněný skladovatel ve smyslu čl. 3 bodu 1 uvedené směrnice, který je povinen zaplatit spotřební daň splatnou podle článku 7 uvedené směrnice;
- ii) pokud se nepoužije bod i), jakákoli jiná osoba povinná zaplatit spotřební daň splatnou podle článku 7 směrnice (EU) 2020/262 ve vztahu k palivům, na něž se vztahuje tato kapitola;
- iii) pokud se nepoužijí body i) a ii), jakákoli jiná osoba, která musí být registrována příslušnými orgány členského státu za účelem zaplacení spotřební daně, včetně osob osvobozených od placení spotřební daně, jak je uvedeno v čl. 21 odst. 5 čtvrtém pododstavci směrnice Rady 2003/96/ES(\*\*);
- iv) pokud se nepoužijí body i), ii) a iii), nebo pokud za zaplacení stejné spotřební daně odpovídá společně a nerozdílně několik osob, jakákoli jiná osoba určená členským státem.

---

(\*) Směrnice Rady (EU) 2020/262 ze dne 19. prosince 2019, kterou se stanoví obecná úprava spotřebních daní (Úř. věst. L 058, 27.2.2020, s. 4).

(\*\*) Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny (Úř. věst. L 283 31.10.2003, s. 51).

y) „palivem“ se pro účely kapitoly IVa rozumí jakékoli palivo uvedené v tabulce A a tabulce C přílohy I směrnice 2003/96/ES a rovněž jakýkoli jiný produkt nabízený k prodeji jako pohonná hmota nebo palivo, jak je uvedeno v čl. 2 odst. 3 uvedené směrnice;

z) „propuštění ke spotřebě“ má pro účely kapitoly IVa stejný význam jako v čl. 6 odst. 3 směrnice (EU) 2020/262.“;

3) **nadpis kapitoly II se nahrazuje tímto:**

**„LETECTVÍ A NÁMOŘNÍ DOPRAVA“;**

4) **článek 3a se nahrazuje tímto:**

„Článek 3a

#### **Oblast působnosti**

Články 3b až 3f se vztahují na přidělování a vydávání povolenek, pokud jde činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I. Články 3g až 3ge se použijí ve vztahu k činnostem námořní dopravy uvedeným v příloze I.“;

5) **články 3f a 3g se nahrazují tímto:**

„Článek 3f

#### **Plány pro monitorování a vykazování**

Členský stát správy zajistí, aby každý provozovatel letadla předložil příslušnému orgánu v daném členském státě plán pro monitorování stanovující opatření pro monitorování a vykazování emisí a údajů o tunokilometrech pro účely podání žádosti podle článku 3e a že tyto plány příslušný orgán schválí v souladu s akty uvedenými v článku 14.

*Článek 3g*

#### **Působnost na činnosti námořní dopravy**

1. Přidělování povolenek a uplatnění požadavků na vyřazení v souvislosti s činnostmi námořní dopravy se vztahují na padesát procent (50 %) emisí z lodí plavících se z přístavu, který spadá do jurisdikce členského státu, do přístavu mimo jurisdikci členského státu, padesát procent (50 %) emisí z lodí plavících se z přístavu mimo jurisdikci členského státu do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu, sto procent (100 %) emisí z lodí plavících se z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu a sto procent (100 %) emisí z lodí v kotvišti v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu.
2. Články 9, 9a a 10 se vztahují na činnosti námořní dopravy stejným způsobem, jakým se vztahují na jiné činnosti, na něž se vztahuje systém EU ETS.“;

6) **vkládají se nové články 3ga až 3ge, které znějí:**

„Článek 3ga

#### **Postupné zavádění požadavků na námořní dopravu**

Rejdařské společnosti jsou povinny vyřazovat povolenky podle následujícího harmonogramu:

- a) 20 % ověřených emisí vykázaných za rok 2023;
- b) 45 % ověřených emisí vykázaných za rok 2024;
- c) 70 % ověřených emisí vykázaných za rok 2025;
- d) 100 % ověřených emisí vykázaných za rok 2026 a každý následující rok.

Bude-li oproti ověřeným emisím z námořní dopravy pro roky 2023, 2024 a 2025 vyřazeno méně povolenek, namísto dražby podle článku 10 se zruší odpovídající množství povolenek, jakmile bude pro každý rok zjištěn rozdíl mezi ověřenými emisemi a zrušenými povolenkami.

#### *Článek 3gb*

### **Monitorování a vykazování emisí z námořní dopravy**

Pokud jde o emise z činností námořní dopravy uvedených v příloze I, zajistí správní orgán, aby rejdařská společnost, za kterou odpovídá, monitorovala a vykazovala příslušné parametry během vykazovaného období a předložila souhrnné údaje o emisích na úrovni společnosti správnímu orgánu v souladu s kapitolou II nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757(\*).

---

(\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

#### *Článek 3gc*

### **Ověřování a akreditace emisí z námořní dopravy**

Správní orgán ve vztahu k rejdařské společnosti zajistí, aby vykazování souhrnných údajů o emisích na úrovni rejdařské společnosti předložené rejdařskou společností podle článku 3gb bylo ověřeno v souladu s pravidly ověřování a akreditace stanovenými v kapitole III nařízení (EU) 2015/757(\*).

---

(\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

#### *Článek 3gd*

### **Správní orgán ve vztahu k rejdařské společnosti**

1. Správním orgánem ve vztahu k rejdařské společnosti je:

- a) v případě rejdařské společnosti zapsané v členském státě členský stát, v němž je rejdařská společnost zapsána;
- b) v případě rejdařské společnosti, která není zapsána v členském státě, členský stát s největším odhadovaným počtem zastávek v přístavu z plaveb uskutečněných touto rejdařskou společností v posledních dvou sledovaných letech, které spadají do oblasti působnosti stanovené v článku 3g;

c) v případě rejdařské společnosti, která není zapsána v členském státě a která v předchozích dvou sledovaných letech neuskutečnila žádnou plavbu spadající do oblasti působnosti stanovené v článku 3g, je správním orgánem členský stát, z něhož námořní společnost vyplula na první plavbu spadající do oblasti působnosti stanovené v článku 3g.

V případě potřeby bude správní orgán příslušný ve vztahu k rejdařské společnosti aktualizován jednou za dva roky.

2. Komise na základě nejlepších dostupných informací:

a) před 1. únorem 2024 zveřejní seznam rejdařských společností, které k 1. lednu 2023 nebo s účinností od tohoto data vykonávaly námořní činnost uvedenou v příloze I spadající do oblasti působnosti stanovené v článku 3g, s uvedením správního orgánu pro každou rejdařskou společnost v souladu s odstavcem 1 a

b) nejméně každé dva roky poté zaktualizuje seznam tak, aby byly rejdařské společnosti v případě potřeby přiděleny jinému správnímu orgánu nebo aby zahrnoval rejdařské společnosti, které následně vykonávaly námořní činnost uvedenou v příloze I spadající do oblasti působnosti stanovené v článku 3g.

3. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví podrobná pravidla týkající se správy rejdařských společností ze strany správních orgánů podle této směrnice. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22a odst. 2.

### *Článek 3ge*

#### **Zprávy a přezkum**

1. Komise zváží možné změny v souvislosti s tím, jak Mezinárodní námořní organizace přijme globální tržní opatření ke snížení emisí skleníkových plynů z námořní dopravy. V případě přijetí takového opatření a v každém případě před zahájením globálního hodnocení v roce 2028 a nejpozději do 30. září 2028 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž všechna taková opatření přezkoumá. V případě potřeby může Komise na základě této zprávy předložit Evropskému parlamentu a Radě legislativní návrh na případné změny této směrnice.

2. Komise sleduje provádění této kapitoly a možné trendy, pokud jde o společnosti usilující o to, aby nebyly vázány požadavky této směrnice. Je-li to vhodné, navrhne Komise opatření, aby k takovému obcházení nedocházelo.“;

7) článek 3h se nahrazuje tímto:

### *„Článek 3h*

#### **Oblast působnosti**

Tato kapitola se vztahuje na povolení k vypouštění emisí skleníkových plynů a na přidělování a vydávání povolenek, pokud jde o činnosti uvedené v příloze I kromě činností v oblasti letectví a námořní dopravy.“;

8) **v čl. 6 odst. 2 se písmeno e) nahrazuje tímto:**

„e) povinnost vyřadit povolenky rovnající se celkovým emisím zařízení v každém kalendářním roce, ověřené v podle článku 15, do čtyř měsíců od konce uvedeného roku.“;

9) **článek 8 se mění takto:**

- a) slova „Evropského parlamentu a Rady(1)“ a poznámka pod čarou (1) se zrušují;
- b) **doplňuje se nový odstavec c), který zní:**
- c) „Komise přezkoumá účinnost synergií se směrnicí 2010/75/EU. Povolení týkající se životního prostředí a klimatu by měla být koordinována, aby se zajistilo účinné a rychlejší provádění opatření nezbytných k dosažení souladu s cíli EU v oblasti klimatu a energetiky. Komise může Evropskému parlamentu a Radě předložit zprávu v souvislosti s jakýmkoli budoucím přezkumem této směrnice.“;

10) **v článku 9 se doplňuje nový pododstavec, který zní:**

„V roce [rok následující po vstupu této změny v platnost] se množství povolenek pro celou Unii sníží o [-- milionů povolenek (*určí se v závislosti na roce nabytí platnosti*)]. V témže roce se množství povolenek pro celou Unii zvýší o 79 milionů povolenek pro námořní dopravu. Počínaje rokem [rok následující po vstupu této změny v platnost] činí lineární faktor 4,2 %. Komise zveřejní množství povolenek pro celou Unii do tří měsíců od [vloží se datum vstupu změny v platnost].“;

11) **článek 10 se mění takto:**

a) **v odstavci 1 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:**

„2 % z celkového množství povolenek mezi lety 2021 a 2030 budou dražena za účelem zřízení fondu na zlepšení energetické účinnosti a modernizaci energetických soustav vybraných členských států („přijímající členské státy“), jak je stanoveno v článku 10d („Modernizační fond“). Přijímajícími členskými státy pro toto množství povolenek jsou členské státy s HDP na obyvatele v tržních cenách nižším než 60 % průměru Unie v roce 2013. Finanční prostředky odpovídající tomuto množství povolenek se rozdělí v souladu s částí A přílohy IIb.

Kromě toho se 2,5 % celkového množství povolenek mezi lety [rok následující po vstupu směrnice v platnost] a 2030 draží pro Modernizační fond. Přijímajícími členskými státy pro toto množství povolenek jsou členské státy s HDP na obyvatele v tržních cenách nižším než 65 % průměru Unie v letech 2016 až 2018. Finanční prostředky odpovídající tomuto množství povolenek se rozdělí v souladu s částí B přílohy IIb.“;

b) **v odstavci 3 se první a druhá věta nahrazují tímto:**

„3. Členské státy určí způsob, jakým mají být využity výnosy z dražeb povolenek, s výjimkou výnosů stanovených jako vlastní zdroje v souladu s čl. 311 odst. 3 Smlouvy o fungování EU a zanesených do rozpočtu Unie. Členské státy použijí své výnosy z dražeb povolenek podle odstavce 2, s výjimkou výnosů použitých na náhradu nepřímých uhlíkových nákladů podle čl. 10a odst. 6, k jednomu nebo více z těchto účelů.“;

c) **v odstavci 3 se písmeno h) nahrazuje tímto:**

„h) na opatření, jejichž cílem je zlepšit energetickou účinnost, rozšířit systémy dálkového vytápění a zlepšit izolaci nebo poskytnout finanční podporu na řešení sociálních aspektů v domácnostech s nižšími a středními příjmy, mimo jiné omezením daní s nepříznivým účinkem;“

d) **v odstavci 4 se první věta nahrazuje tímto:**

„4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 za účelem doplnění této směrnice, pokud jde o harmonogram, správu a jiné aspekty dražeb, včetně způsobů převodu části výnosů do rozpočtu Unie, aby byl zajištěn jejich otevřený, transparentní, harmonizovaný a nediskriminační průběh.“;

12) **článek 10a se mění takto:**

a) **odstavec 1 se mění takto:**

i) za druhý pododstavec se doplňují dva nové pododstavce, které znějí:

„V případě zařízení, na něž se vztahuje povinnost provádět energetický audit podle čl. 8 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/27/EU(\*) [odkaz na článek bude aktualizován revidovanou směrnicí], se bezplatné povolenky udělí v plném rozsahu, pouze pokud budou provedena doporučení obsažená ve zprávě o auditu, pokud doba návratnosti příslušných investic nepřesáhne pět let a pokud budou náklady na tyto investice přiměřené. V opačném případě se množství bezplatných povolenek sníží o 25 %. Množství bezplatných povolenek se nesníží, pokud provozovatel prokáže, že provedl jiná opatření vedoucí ke snížení emisí skleníkových plynů, která jsou rovnocenná opatřením doporučeným ve zprávě o auditu. Opatření uvedená v prvním pododstavci se odpovídajícím způsobem upraví.

Bezplatné povolenky se nepřidělují zařízením v odvětvích nebo pododvětvích v rozsahu, v němž se na ně vztahují jiná opatření k řešení rizika úniku uhlíku stanovená nařízením (EU).../.. [odkaz na *mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích (CBAM)*](\*\*). Opatření uvedená v prvním pododstavci se odpovídajícím způsobem upraví.

---

(\*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/27/EU ze dne 25. října 2012 o energetické účinnosti, o změně směrnic 2009/125/ES a 2010/30/EU a o zrušení směrnic 2004/8/ES a 2006/32/ES (Úř. věst. L 315, 14.11.2012, s. 1).

(\*\*) [úplný odkaz na *mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích*]“;

ii) na konec třetího pododstavce se doplňuje nová věta, která zní:

„S cílem poskytnout další pobídky ke snižování emisí skleníkových plynů a ke zlepšení energetické účinnosti se před obdobím let 2026–2030 přezkoumají předem stanovené referenční hodnoty pro celou Unii s cílem potenciálně změnit definice a systémové hranice stávajících referenčních hodnot produktu.“;

b) **vkládá se nový odstavec 1a, který zní:**

„1a. Bezplatné povolenky se nepřidělují v souvislosti s výrobou produktů uvedených v příloze I nařízení [CBAM] ode dne použitelnosti mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích.

Odchylně od předchozího pododstavce se na výrobu těchto produktů v prvních letech uplatňování nařízení [CBAM] přidělují bezplatné povolenky ve sníženém množství. Použije se faktor snižující přidělování bezplatných povolenek na výrobu těchto produktů (faktor CBAM). Faktor CBAM činí

100 % pro období od vstupu [nařízení CBAM] v platnost do konce roku 2025, 90 % v roce 2026 a každý rok se sníží o 10 procentních bodů tak, aby do desátého roku dosáhl 0 %.

Snížení bezplatných povolenek se každoročně vypočítá jako průměrný podíl poptávky po bezplatném přidělování povolenek na výrobu produktů uvedených v příloze I nařízení [CBAM] ve srovnání s vypočtenou celkovou poptávkou po přidělení bezplatných povolenek pro všechna zařízení pro příslušné období uvedené v čl. 11 odst. 1. Použije se faktor CBAM.

Povolenky vyplývající ze snížení bezplatných povolenek se zpřístupní na podporu inovací v souladu s čl. 10a odst. 8.“;

**c) odstavec 2 se mění takto:**

i) ve třetím pododstavci se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) pro období let 2026 až 2030 se referenční hodnoty stanoví stejným způsobem jako v písmenech a) a d) na základě informací předložených podle článku 11 za roky 2021 a 2022 a na základě uplatnění roční míry snížení pro každý rok v letech 2008 až 2028.“;

iii) ve třetím pododstavci se doplňuje nové písmeno d), které zní:

„d) pokud roční míra snížení přesáhne 2,5 % nebo je nižší než 0,2 %, referenční hodnoty pro období let 2026 až 2030 jsou referenčními hodnotami použitelnými v období let 2013 až 2020 sníženými podle toho, která z těchto dvou procentních sazeb je relevantní, pro každý rok v letech 2008 až 2028.“;

iv) čtvrtý pododstavec se nahrazuje tímto:

„Odchylně se upraví hodnoty referenčních úrovní pro aromatické látky a syntetický plyn, a to o stejné procento jako referenční úrovně rafinérií, neboť cílem je zachování rovných podmínek pro výrobce těchto produktů.“;

**d) odstavce 3 a 4 se zrušují;**

**e) v odstavci 6 se první pododstavec nahrazuje tímto:**

„Členské státy by měly přijmout finanční opatření v souladu s druhým a čtvrtým pododstavcem ve prospěch odvětví nebo pododvětví, která jsou vystavena skutečnému riziku úniku uhlíku v důsledku značných nepřímých nákladů, jež jsou skutečně vynaloženy na náklady spojené s emisemi skleníkových plynů promítnuté do cen elektřiny, a to za předpokladu, že tato finanční opatření jsou v souladu s pravidly státní podpory a především nezpůsobují nepatřičné narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu. Přijatá finanční opatření by neměla kompenzovat nepřímé náklady kryté bezplatnými povolenkami v souladu s referenčními hodnotami stanovenými podle odstavce 1. Pokud členský stát v roce, v němž vznikly nepřímé náklady, utratí částku vyšší než ekvivalent 25 % svých výnosů z dražeb, uvede důvody pro překročení této částky.“;

**f) v odstavci 7 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:**

„Od roku 2021 se povolenky, které podle odstavců 19, 20 a 22 nejsou přidělené zařízením, přičítají k množství povolenek vyhrazených v souladu s první větou prvního pododstavce tohoto odstavce.“;

g) **odstavec 8 se nahrazuje tímto:**

„8. Na podporu inovací v oblasti nízkouhlíkových technologií a procesů a jako příspěvek k cílům nulového znečištění bude 365 milionů povolenek z množství, které by jinak mohlo být bezplatně přiděleno podle tohoto článku, a 85 milionů povolenek z množství, které by jinak mohlo být vydraženo podle článku 10, jakož i povolenek vyplývajících ze snížení množství bezplatně přidělených povolenek podle čl. 10a odst. 1a, umístěno do fondu (dále jen „Inovační fond“). Povolenky nevydané provozovatelům letadel v důsledku jejich uzavření, které nejsou nezbytné k pokrytí povolenek, které tyto provozovatelé případně měli odevzdat, ale neodevzdali, se rovněž použijí na podporu inovací podle prvního pododstavce.

Veškeré zbývající výnosy z 300 milionů povolenek dostupných v období let 2013 až 2020 na základě rozhodnutí Komise 2010/670/EU(\*) se doplní o 50 milionů nepřidělených povolenek z rezervy tržní stability a včas se využijí na podporu inovací uvedených v prvním pododstavci. Dále se vnější účelově vázané příjmy uvedené v čl. 21 odst. 2 nařízení (EU) [FuelEU Maritime] přidělí Inovačnímu fondu a budou využity v souladu s tímto odstavcem.

Inovační fond se vztahuje na odvětví uvedená v přílohách I a III, včetně environmentálně bezpečného zachycování a využívání uhlíku (CCU), které významně přispívá ke zmírňování změny klimatu, jakož i na výrobky nahrazující vysokouhlíkové výrobky vyráběné v odvětvích uvedených v příloze I a má napomoci stimulovat výstavbu a provoz projektů zaměřených na ekologicky bezpečné zachycování a geologické ukládání CO<sub>2</sub> (CCS), jakož i inovativní technologie v oblasti obnovitelné energie a skladování energie; způsobem vyváženým z hlediska zeměpisného rozmístění. Z Inovačního fondu lze rovněž podporovat průlomové inovativní technologie a infrastrukturu pro dekarbonizaci námořního odvětví a výrobu paliv s nízkými a nulovými emisemi uhlíku v letecké, železniční a silniční dopravě. Zvláštní pozornost se věnuje projektům v odvětvích, na něž se vztahuje [nařízení CBAM], které jsou určeny na podporu inovací v oblasti nízkouhlíkových technologií, CCU, CCS, obnovitelné energie a skladování energie způsobem, který přispívá ke zmírnění změny klimatu.

Způsobilé jsou projekty na území všech členských států, a to i projekty malého rozsahu. Technologie, které dostávají podporu, musí být inovativní a dosud nesmí být v podobném měřítku bez podpory komerčně životaschopné, ale musí představovat průlomová řešení nebo být dostatečně vyspělé na to, aby byly připraveny na využití před uvedením na trh.

Komise zajistí, aby povolenky určené pro Inovační fond byly draženy v souladu se zásadami a postupy stanovenými v čl. 10 odst. 4. Výnosy z dražeb představují vnější účelově vázané příjmy v souladu s čl. 21 odst. 5 finančního nařízení. Rozpočtové závazky na opatření, jejichž rozsah přesahuje jeden rozpočtový rok, mohou být rozloženy do ročních splátek v několikaletém období.

Projekty se vybírají na základě objektivních a transparentních kritérií, přičemž se v relevantních případech zohlední, v jakém rozsahu projekty přispívají k dosažení snížení emisí výrazně pod úroveň referenčních hodnot uvedených v odstavci 2. Projekty musí mít potenciál pro široké uplatnění nebo pro významné snížení nákladů na přechod k nízkouhlíkovému hospodářství v dotčených odvětvích. Projekty zahrnující CCU musí přinášet čisté snížení emisí a zajišťovat omezení emisí CO<sub>2</sub> nebo jeho trvalé uložení. V případě grantů poskytovaných prostřednictvím výzev k podávání návrhů může být podporováno až 60 % příslušných nákladů projektů, z čehož až 40 % nemusí záviset na ověřeném omezení emisí skleníkových plynů za předpokladu, že je s přihlédnutím k použité technologii dosaženo předem stanovených milníků. V případě podpory poskytované prostřednictvím soutěžních nabídkových řízení a v případě podpory ve formě technické pomoci lze podpořit až 100 % příslušných nákladů na projekty.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 za účelem doplnění této směrnice, pokud jde o pravidla fungování Inovačního fondu, včetně postupu a kritérií výběru, a pokud jde o způsobilé sektory a technologické požadavky na různé druhy podpory.

Žádnému projektu se na základě tohoto odstavce neudělí podpora vyšší než 15 % celkového množství povolenek přidělených k tomuto účelu. Tyto povolenky se zohlední v rámci odstavce 7.

---

(\*) Rozhodnutí Komise 2010/670/EU ze dne 3. listopadu 2010, kterým se stanoví kritéria a opatření pro financování komerčních demonstračních projektů, jež jsou zaměřeny na zachycování a geologické ukládání CO<sub>2</sub>, která nepoškozují životní prostředí, a financování demonstračních projektů inovativních technologií v oblasti obnovitelných zdrojů energie v rámci systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství, jak je stanoveno směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES (Úř. věst. L 290, 6.11.2010, s. 39).“;

**h) v odstavci 19 se první věta nahrazuje tímto:**

„19. Bezplatné povolenky se nepřidělují zařízení, jež ukončilo provoz.“;

**i) doplňuje se nový odstavec 22, který zní:**

„22. Jsou-li nezbytné opravy bezplatných povolenek udělených podle čl. 11 odst. 2, provedou se odečtením povolenek od množství povolenek vyhrazených podle odstavce 7 tohoto článku nebo případně přičtením povolenek k tomuto množství.“;

**13) v článku 10c se odstavec 7 nahrazuje tímto:**

„Členské státy požadují, aby výrobci elektřiny a provozovatelé sítí, kteří mají z přidělování prospěch, podali každý rok do 28. února zprávu o provádění svých vybraných investic, včetně bilance množství přidělených bezplatných povolenek a vzniklých výdajů na investice a typů podpořených investic. Členské státy o tom podávají zprávy Komisi a Komise tyto zprávy zveřejní.“;

**14) článek 10d se mění takto:**

a) v odstavci 1 se první a druhý pododstavec nahrazují tímto:

„1. Na období let 2021 až 2030 se zřizuje fond na podporu investic navržených přijímajícími členskými státy, včetně financování malých investičních projektů, do modernizace energetických soustav a zlepšení energetické účinnosti (dále jen „Modernizační fond“). Modernizační fond je financován z dražeb povolenek, jak je stanoveno v článku 10, ve prospěch přijímajících členských států stanovených v uvedeném článku.

Podporované investice jsou v souladu s cíli této směrnice, jakož i s cíli sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 o Zelené dohodě pro Evropu(\*) a nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119(\*\*) a s dlouhodobými cíli vyjádřenými v Pařížské dohodě. Z Modernizačního fondu se neposkytuje žádná podpora na zařízení na výrobu elektřiny využívající fosilní paliva.

---

(\*) COM(2019) 640 final.

(\*\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).“;

b) **odstavec 2 se nahrazuje tímto:**

„2. Alespoň 80 % finančních prostředků z Modernizačního fondu se použije na podporu investic do:

- a) výroby a využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů;
- b) vytápění a chlazení z obnovitelných zdrojů;
- c) zlepšení energetické účinnosti na straně poptávky, a to též v oblasti dopravy, budov, zemědělství a nakládání s odpady;
- d) skladování energie a modernizace energetických soustav včetně sítí dálkového vytápění, sítí pro distribuci elektřiny a rozšíření propojení mezi členskými státy;
- e) podpory domácností s nižšími příjmy, a to též ve venkovských a odlehlých oblastech, s cílem řešit energetickou chudobu a modernizovat jejich systémy vytápění a
- f) spravedlivé transformace v regionech závislých na uhlíku v přijímajících členských státech konkrétně na podporu přemístění pracovníků na nová pracovní místa, rekvalifikace a zvyšování kvalifikace pracovníků, vzdělávání, iniciativy v oblasti hledání zaměstnání a nově zakládaných podniků, a to v dialogu se sociálními partnery.“;

15) **článek 12 se mění takto:**

a) **odstavec 2 se nahrazuje tímto:**

„2. Členské státy zajistí, aby povolenky vydávané příslušným orgánem jiného členského státu byly uznávány pro účely splnění závazků provozovatele letadla nebo rejdarské společnosti podle odstavce 3.“;

b) **odstavec 2a se zrušuje;**

c) **odstavec 3 se nahrazuje tímto:**

„3. Členské státy, členské státy správy a správní orgány ve vztahu k rejdařské společnosti zajistí, aby do 30. dubna každého roku:

a) provozovatel každého zařízení vyřadil počet povolenek rovnající se celkovým emisím daného zařízení v předchozím kalendářním roce ověřeným v souladu s článkem 15;

b) každý provozovatel letadel vyřadil počet povolenek rovnající se jeho celkovým emisím v předchozím kalendářním roce ověřeným v souladu s článkem 15;

c) každá rejdařská společnost vyřadila počet povolenek rovnající se jejím celkovým emisím v předchozím kalendářním roce ověřeným v souladu s článkem 3gc.

Členské státy, členské státy správy a správní orgány ve vztahu k rejdařské společnosti zajistí, aby povolenky vyřazené podle prvního pododstavce byly následně zrušeny.“;

**d) v odstavci 3-a se první věta nahrazuje tímto:**

„3-a. Pokud a dokud je to nezbytné za účelem ochrany ekologické vyváženosti systému EU ETS, nesmějí provozovatelé, provozovatelé letadel a rejdařské společnosti využívající systém EU ETS využívat povolenky vydané členským státem, v němž se na jemu podléhající provozovatele letadel, rejdařské společnosti a jiné provozovatele přestanou vztahovat povinnosti.“;

**e) vkládá se nový odstavec 3b, který zní:**

„3b. Povinnost vyřadit povolenky nevzniká ve vztahu k emisím skleníkových plynů, které se považují za zachycené a využité tak, aby byly trvale chemicky vázány v produktu a nemohly při běžném použití uniknout do atmosféry.

Komise přijímá prováděcí akty týkající se požadavků souvisejících s posuzováním, zda jsou skleníkové plyny trvale chemicky vázány ve výrobku tak, aby při běžném použití nemohly uniknout do atmosféry.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22a odst. 2.“;

**16) v čl. 14 odst. 1 prvním pododstavci se doplňuje věta, která zní:**

„Tyto prováděcí akty uplatňují kritéria udržitelnosti a úspor emisí skleníkových plynů pro využívání biomasy stanovená směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001(\*) s případnými úpravami nezbytnými pro použití podle této směrnice, aby emisní faktor této biomasy byl nulový. Určí, jak započítat skladování emisí ze směsi zdrojů s nulovým emisním faktorem a zdrojů, jejichž emisní faktor není nulový. Rovněž určí, jak vykazovat emise z paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a z recyklovaných uhlíkových paliv, aby bylo zajištěno započítání těchto emisí a nedocházelo ke dvojímu započtení.

---

(\*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).“;

**17) nadpis kapitoly IV se nahrazuje tímto:**

**„USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE LETECTVÍ, NÁMOŘNÍ DOPRAVY A STACIONÁRNÍCH ZAŘÍZENÍ“;**

**18) článek 16 se mění takto:**

**a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:**

„2. Členské státy zajistí, aby byla zveřejněna jména provozovatelů, provozovatelů letadel a rejdařských společností porušujících požadavky na vyřazení dostačujícího množství povolenek podle této směrnice.“;

**b) vkládá se nový odstavec 3a, který zní:**

„3a. Sankce stanovené v odstavci 3 se vztahují i na rejdařské společnosti.“;

**c) vkládá se nový odstavec 11a, který zní:**

„11a. V případě, že rejdařská společnost nesplnila požadavky na vyřazení po dvě či více po sobě jdoucích vykazovaných období, a v případě, že jejich dodržování nezajistila jiná donucovací opatření, může příslušný orgán členského státu přístavu vstupu poté, co dané rejdařské společnosti umožnil předložit připomínky, vydat příkaz k vyhoštění lodě, přičemž o tom uvědomí Komisi, agenturu EMSA a ostatní členské státy a dotčený stát vlajky. V důsledku vydání takového příkazu k vyhoštění lodě odepře každý členský stát s výjimkou členského státu, pod jehož vlajkou loď pluje, vstup lodím, za něž odpovídá dotčená rejdařská společnost, do kteréhokoli ze svých přístavů, dokud uvedená společnost nesplní své povinnosti ohledně vyřazení povolenek podle článku 12. Pokud loď pluje pod vlajkou členského státu, nařídí dotčený členský stát poté, co dané společnosti poskytl příležitost předložit připomínky, aby loď byla zadržena, dokud rejdařská společnost nesplní své povinnosti. Tímto odstavcem nejsou dotčeny mezinárodní námořní předpisy platné v případě, že jsou lodě v tísni.“;

**19) článek 18b se nahrazuje tímto:**

*„Článek 18b*

**Pomoc ze strany Evropské agentury pro námořní bezpečnost a dalších příslušných organizací**

Pro účely plnění svých závazků podle čl. 3c odst. 4 a článků 3f, 3gb, 3gc, 3gd, 3ge a 18a mohou Komise a správní orgány požádat o pomoc Evropskou agenturu pro námořní bezpečnost nebo jinou příslušnou organizaci a mohou s uvedenými organizacemi v tomto smyslu uzavřít odpovídající dohody.“;

**20) v čl. 30 odst. 2 se doplňuje nová věta, která zní:**

„Opatření vztahující se na odvětví, kde se uplatňuje mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích, jsou průběžně přezkoumávána s ohledem na použití nařízení xxx [odkaz na CBAM].“;

**21) za článek 30 se vkládá nová kapitola IVa, která zní:**

*„KAPITOLA IVa*

**SYSTÉM OBCHODOVÁNÍ S EMISEMI PRO ODVĚTVÍ BUDOV A SILNIČNÍ DOPRAVY**

*Článek 30a*

**Oblast působnosti**

Ustanovení této kapitoly se použijí na emise, povolení k vypouštění emisí skleníkových plynů, vydávání a vyřazování povolenek, monitorování, vykazování a ověřování v souvislosti s činnostmi uvedenými v příloze III. Tato kapitola se nepoužije na žádné emise, na něž se vztahují kapitoly II, IIa a III.

### *Článek 30b*

#### **Povolení k vypouštění emisí skleníkových plynů**

1. Členské státy zajistí, aby od 1. ledna 2025 žádný regulovaný subjekt neprovozoval činnost uvedenou v příloze III, pokud mu nebylo uděleno povolení příslušným orgánem v souladu s odstavci 2 a 3.
2. Žádost regulovaného subjektu podle odstavce 1 o povolení k vypouštění emisí skleníkových plynů podle této kapitoly podaná u příslušného orgánu obsahuje minimálně popis:
  - a) regulovaného subjektu;
  - b) druhu paliv, která propouští ke spotřebě a která se používají ke spalování v odvětví budov a silniční dopravy, jak jsou vymezena v příloze III, a prostředky, jimiž tato paliva ke spotřebě propouští;
  - c) konečného (konečných) použití paliv propuštěných ke spotřebě pro činnost uvedenou v příloze III;
  - d) plánovaných opatření pro monitorování a vykazování emisí v souladu s akty uvedenými v článcích 14 a 30f;
  - e) všeobecně srozumitelného shrnutí informací podle písmen a) až d) netechnické povahy.
3. Příslušný orgán udělí povolení k vypouštění emisí skleníkových plynů, kterým se regulovanému subjektu uvedenému v odstavci 1 povoluje činnost uvedená v příloze III, pokud je přesvědčen, že regulovaný subjekt je schopen emise odpovídající množství paliv propuštěných ke spotřebě podle přílohy III monitorovat a podávat o nich zprávu.
4. Povolení k vypouštění emisí skleníkových plynů obsahuje alespoň tyto údaje:
  - f) jméno a adresu regulovaného subjektu;
  - g) popis prostředků, jimiž regulovaný subjekt propouští paliva ke spotřebě v odvětvích, na něž se vztahuje tato kapitola;
  - h) seznam paliv, která regulovaný subjekt propouští ke spotřebě v odvětvích, na něž se vztahuje tato kapitola;
  - i) monitorovací plán odpovídající požadavkům stanoveným akty uvedenými v článku 14;
  - j) požadavky týkající se podávání zpráv stanovené akty uvedenými v článku 14;
  - k) povinnost vyřadit povolenky vydané podle této kapitoly rovnající se celkovým emisím v každém kalendářním roce, ověřené v podle článku 15, do čtyř měsíců od konce uvedeného roku.
5. Členské státy mohou regulovaným subjektům umožnit monitorovací plány aktualizovat, aniž by došlo ke změně povolení. Regulované subjekty

předkládají veškeré aktualizované monitorovací plány příslušnému orgánu ke schválení.

6. Regulovaný subjekt uvědomí příslušný orgán o veškerých plánovaných změnách povahy své činnosti nebo paliv, která propouští ke spotřebě, které mohou vyžadovat aktualizaci povolení k vypouštění emisí skleníkových plynů. Příslušný orgán povolení podle potřeby aktualizuje v souladu s akty uvedenými v článku 14. Dojde-li ke změně totožnosti regulovaného subjektu, na který se vztahuje tato kapitola, příslušný orgán povolení aktualizuje a uvede v něm jméno a adresu nového regulovaného subjektu.

### *Článek 30c*

#### **Celkové množství povolenek**

1. Množství povolenek pro celou Unii, které se podle této kapitoly začne od roku 2026 vydávat každoročně, se lineárně snižuje počínaje rokem 2024. Hodnota roku 2024 je definována jako mezní hodnoty emisí pro rok 2024 vypočtené na základě referenčních emisí podle čl. 4 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842(\*) pro odvětví, na něž se vztahuje tato kapitola, za použití lineární trajektorie snižování všech emisí spadajících do oblasti působnosti uvedeného nařízení. Množství se v každém roce následujícím po roce 2024 snižuje o lineární faktor 5,15 %. Do 1. ledna 2024 Komise zveřejní množství povolenek pro celou Unii na rok 2026.
2. Množství povolenek pro celou Unii, které se od roku 2028 začne vydávat každoročně, se lineárně snižuje počínaje rokem 2025 na základě průměrných emisí vykázaných podle této kapitoly za roky 2024 až 2026. Množství povolenek se sníží o lineární redukční faktor 5,43 %, s výjimkou případů, kdy se použijí podmínky bodu 1 přílohy IIIa; v takovém případě se množství sníží pomocí lineárního redukčního faktoru upraveného v souladu s pravidly stanovenými v bodě 2 přílohy IIIa. Komise do 30. června 2027 zveřejní množství povolenek pro celou Unii na rok 2028 a v případě potřeby i upravený lineární redukční faktor.

---

(\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 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 a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 156, 19.6.2018, s. 26).

### *Článek 30d*

#### **Dražení povolenek pro činnost uvedenou v příloze III**

1. Povolenky, na které se vztahuje tato kapitola, se od roku 2026 draží, pokud nejsou umístěny do rezervy tržní stability vytvořené na základě rozhodnutí (EU) 2015/1814. Povolenky, na které se vztahuje tato kapitola, jsou draženy odděleně od povolenek, na něž se vztahují kapitoly II, IIa a III.
2. Dražby povolenek podle této kapitoly začínají v roce 2026 objemem odpovídajícím 130 % objemu dražených povolenek pro rok 2026 stanoveným

na základě množství povolenek pro celou Unii pro daný rok a příslušných dražebních podílů a objemů podle odstavců 3, 5 a 6. Dodatečné objemy, které mají být vydraženy, budou použity pouze pro vyřazení povolenek podle čl. 30e odst. 2 a odečteny od objemu dražených povolenek pro období let 2028 až 2030. Podmínky pro tyto dřívější dražby se stanoví v souladu s odstavcem 7 a čl. 10 odst. 4.

V roce 2026 se podle čl. 1a odst. 3 rozhodnutí (EU) 2015/1814 vytvoří 600 milionů povolenek, na něž se vztahuje tato kapitola, které představují podíly v rezervě tržní stability.

3. Vydraží se 150 milionů povolenek vydaných podle této kapitoly a veškeré výnosy z těchto dražeb budou poskytnuty do Inovačního fondu zřízeného podle čl. 10a odst. 8. Na povolenky uvedené v tomto odstavci se použije čl. 10a odst. 8.
4. Celkové množství povolenek, na něž se vztahuje tato kapitola, bude po odečtení množství stanovených v odstavci 3 vydraženo členskými státy a rozděleno mezi ně podílem, který je totožný s podílem referenčních emisí podle čl. 4 odst. 2 nařízení (EU) 2018/842 pro odvětví, na něž se vztahuje tato kapitola, z průměru daného členského státu za období 2016 až 2018.
5. Členské státy určí způsob, jakým mají být využity výnosy z dražeb povolenek uvedené v odstavci 4 s výjimkou výnosů stanovených jako vlastní zdroje v souladu s čl. 311 odst. 3 Smlouvy o fungování EU a zanesených do rozpočtu Unie. Členské státy použijí své výnosy na jednu nebo více činností uvedených v čl. 10 odst. 3 nebo na jedno nebo obě tato opatření:
  - a) opatření, která mají přispět k dekarbonizaci vytápění a chlazení budov nebo ke snížení energetických potřeb budov, včetně integrace obnovitelných zdrojů energie a souvisejících opatření podle čl. 7 odst. 11 a článků 12 a 20 směrnice 2012/27/EU [odkazy budou aktualizovány revidovanou směrnicí], jakož i opatření pro poskytování finanční podpory domácnostem s nízkými příjmy v budovách s nejvyšší energetickou náročností;
  - b) opatření, která mají urychlit zavádění vozidel s nulovými emisemi nebo poskytnout finanční podporu na zavádění plně interoperabilní infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic pro vozidla s nulovými emisemi, nebo opatření, jejichž cílem je podpořit přechod na veřejnou hromadnou dopravu a zlepšit multimodalitu nebo poskytnout finanční podporu s cílem řešit sociální aspekty týkající se uživatelů dopravy s nízkými a středními příjmy.

Členské státy použijí část svých výnosů z dražeb povolenek získaných podle tohoto článku k řešení sociálních aspektů obchodování s emisemi podle této kapitoly se zvláštním důrazem na zranitelné domácnosti, zranitelné mikropodniky a zranitelné uživatele dopravy ve smyslu nařízení (EU) 20.../nn [nařízení o Sociálním fondu pro klimatická opatření] (\*). Pokud členský stát předloží Komisi [sociální plán v oblasti klimatu] podle uvedeného nařízení, použije tyto výnosy mimo jiné k financování tohoto plánu.

Má se za to, že členské státy dosáhly souladu s tímto odstavcem, pokud zavedly a uplatňují politiky daňové nebo finanční podpory, anebo regulační politiky na posílení finanční podpory, které jsou vytvořeny pro účely uvedené v prvním pododstavci a které představují hodnotu odpovídající výnosům z dražeb povolenek uvedených v této kapitole.

Členské státy informují Komisi o využití výnosů a o krocích učiněných podle tohoto odstavce tak, že tyto informace začlení do svých zpráv předložených podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999(\*\*).

6. Na povolenky vydané podle této kapitoly se použijí čl. 10 odst. 4 a čl. 10 odst. 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).

(\*\*) [vložit odkaz]

### *Článek 30e*

#### **Převod, vyřazení a zrušení povolenek**

1. Článek 12 se použije na emise, regulované subjekty a povolenky, na něž se vztahuje tato kapitola, s výjimkou čl. 12 odst. 2a, 3, 3a a třetí a čtvrté věty odstavce 4 a odstavce 5. Za tímto účelem:
  - a) jakýkoli odkaz na emise se považuje za odkaz na emise, na něž se vztahuje tato kapitola;
  - b) jakýkoli odkaz na provozovatele zařízení se považuje za odkaz na regulované subjekty, na něž se vztahuje tato kapitola;
  - c) jakýkoli odkaz na povolenky se považuje za odkaz na povolenky, na něž se vztahuje tato kapitola.
2. Členské státy od 1. ledna 2027 zajistí, aby do 30. dubna každého roku regulovaný subjekt vyřadil počet povolenek, na něž se vztahuje tato kapitola, rovnající se celkovým emisím odpovídajícím množství paliv propuštěných ke spotřebě podle přílohy III za předchozí kalendářní rok ověřených podle článků 15 a 30f a aby tyto povolenky byly následně zrušeny.

### *Článek 30f*

#### **Monitorování, vykazování, ověřování emisí a akreditace**

1. Články 14 a 15 se použijí na emise, regulované subjekty a povolenky, na něž se vztahuje tato kapitola. Za tímto účelem:
  - a) jakýkoli odkaz na emise se považuje za odkaz na emise, na něž se vztahuje tato kapitola;
  - b) jakýkoli odkaz na činnost uvedenou v příloze I se považuje za odkaz na činnost uvedenou v příloze III;
  - c) jakýkoli odkaz na provozovatele se považuje za odkaz na regulované subjekty, na něž se vztahuje tato kapitola;

- d) jakýkoli odkaz na povolenky se považuje za odkaz na povolenky, na něž se vztahuje tato kapitola.
2. Členské státy zajistí, aby každý regulovaný subjekt od kalendářního roku 2025 monitoroval za každý rok emise odpovídající množství paliv propuštěných ke spotřebě podle přílohy III. Zajistí rovněž, aby každý regulovaný subjekt tyto emise vykázal příslušnému orgánu v následujícím roce počínaje rokem 2026 v souladu s akty uvedenými v čl. 14 odst. 1.
  3. Členské státy zajistí, aby každý regulovaný subjekt, který je 1. ledna 2025 držitelem povolení podle článku 30b, do 30. března 2025 vykázal své historické emise za rok 2024.
  4. Členské státy zajistí, aby regulované subjekty byly schopny spolehlivě a přesně identifikovat a zdokumentovat jednotlivé druhy paliv, přesné objemy paliv propuštěných ke spotřebě, která se používají ke spalování v odvětví budov a silniční dopravy, jak je uvedeno v příloze III, a konečné použití paliv propuštěných regulovanými subjekty ke spotřebě. Členské státy přijmou vhodná opatření, aby se zabránilo riziku dvojího započtení emisí, na něž se vztahuje tato kapitola, a emisí podle kapitol II, IIa a III. Podrobná pravidla pro zamezení dvojímu započtení se přijmou v souladu s čl. 14 odst. 1.
  5. Zásady monitorování a vykazování emisí, na něž se vztahuje tato kapitola, jsou stanoveny v části C přílohy IV.
  6. Kritéria pro ověřování emisí, na něž se vztahuje tato kapitola, jsou stanoveny v části C přílohy V.

#### *Článek 30g*

##### **Správa**

Články 13 a 15a, čl. 16 odst. 1, 2, 3, 4 a 12 a články 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22a, 23 a 29 se použijí na emise, regulované subjekty a povolenky, na něž se vztahuje tato kapitola. Za tímto účelem:

- a) jakýkoli odkaz na emise se považuje za odkaz na emise, na něž se vztahuje tato kapitola;
- b) jakýkoli odkaz na provozovatele se považuje za odkaz na regulované subjekty, na něž se vztahuje tato kapitola;
- c) jakýkoli odkaz na povolenky se považuje za odkaz na povolenky, na něž se vztahuje tato kapitola.

#### *Článek 30h*

##### **Opatření pro případ nadměrného kolísání cen**

1. Pokud průměrná cena povolenek v dražbách prováděných v souladu s aktem přijatým podle čl. 10 odst. 4 po dobu delší než tři po sobě jdoucích měsíců přesahuje dvojnásobek jejich průměrné ceny na dražbách povolenek podle této kapitoly po dobu šesti předcházejících po sobě jdoucích měsíců, přijme Komise bezodkladně rozhodnutí o uvolnění 50 milionů povolenek, na něž se

vztahuje tato kapitola, z rezervy tržní stability podle čl. 1a odst. 7 rozhodnutí (EU) 2015/1814.

2. Pokud průměrná cena povolenek v dražbách prováděných v souladu s aktem přijatým podle čl. 10 odst. 4 po dobu delší než tři po sobě jdoucích měsíců přesahuje trojnásobek jejich průměrné ceny na dražbách povolenek podle této kapitoly po dobu šesti předcházejících po sobě jdoucích měsíců, přijme Komise bezodkladně rozhodnutí o uvolnění 150 milionů povolenek, na něž se vztahuje tato kapitola, z rezervy tržní stability podle čl. 1a odst. 7 rozhodnutí (EU) 2015/1814.

### *Článek 30i*

#### **Přezkum této kapitoly**

Komise do 1. ledna 2028 předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění ustanovení této kapitoly, pokud jde o jejich účinnost, správu a praktické uplatňování, včetně uplatňování pravidel podle rozhodnutí (EU) 2015/1814 a využívání povolenek podle této kapitoly ke splnění povinností subjektů pověřených dodržováním, na něž se vztahují kapitoly II, IIa a III. Komise v případě potřeby spolu s touto zprávou předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh na změnu této kapitoly. Komise by do 31. října 2031 měla posoudit proveditelnost začlenění odvětví, na něž se vztahuje příloha III, do systému obchodování s emisemi zahrnujícího odvětví uvedená v příloze 1 směrnice 2003/87/ES.“;

- 22) **přílohy I, IIb, IV a V směrnice 2003/87/ES se mění v souladu s přílohou I této směrnice a přílohy III, IIIa a IIIb se vkládají do směrnice 2003/87/ES, jak je stanoveno v příloze I této směrnice.**

### *Článek 2*

#### **Změny rozhodnutí (EU) 2015/1814**

**Rozhodnutí (EU) 2015/1814 se mění takto:**

- 1) **článek 1 se mění takto:**

- a) **v odstavci 4 se druhá věta nahrazuje tímto:**

„Celkový počet povolenek v oběhu pro daný rok odpovídá souhrnnému počtu povolenek vydaných, avšak neumístěných do rezervy v období od 1. ledna 2008, včetně povolenek vydaných podle čl. 13 odst. 2 směrnice 2003/87/ES ve znění platném do 18. března 2018 v tomto období a práv na použití mezinárodních kreditů, která byla zařízeními v rámci systému EU ETS uplatněna ve vztahu k emisím do 31. prosince daného roku, od kterého se odečtou souhrnné tuny ověřených emisí ze zařízení v rámci systému EU ETS od 1. ledna 2008 do 31. prosince téhož daného roku a povolenky zrušené v souladu s čl. 12 odst. 4 směrnice 2003/87/ES.“;

- b) **vkládá se nový odstavec 4a, který zní:**

„4a. Od roku [rok následující po vstupu této směrnice v platnost] bude výpočet celkového počtu povolenek v oběhu zahrnovat počet povolenek vydaných ve vztahu k letectví a námořní dopravě od počátku daného roku a počet povolenek vyřazených provozovateli letecké dopravy a provozovateli lodí ve vztahu k emisím, na něž byly vydány povolenky tvořící jednotky, které lze použít ve vztahu k povinnostem v rámci systému EU ETS.

Povolenky zrušené podle článku 3ga směrnice 2003/87/ES se považují za vydané pro účely výpočtu celkového počtu povolenek v oběhu.“;

c) **odstavce 5 a 5a se nahrazují tímto:**

„5. Pokud se v každém daném roce celkový počet povolenek v oběhu pohybuje mezi 833 miliony a 1,096 miliardy, počet povolenek rovnající se rozdílu mezi celkovým počtem povolenek v oběhu, stanoveným v nejaktuálnějším zveřejnění podle odstavce 4 tohoto článku, a 833 miliony, se odečte od objemu povolenek určených k dražbě členskými státy podle čl. 10 odst. 2 směrnice 2003/87/ES a bude po dobu dvanácti měsíců počínaje 1. zářím daného roku umístěn do rezervy. Pokud je celkový počet povolenek v oběhu vyšší než 1,096 miliardy, počet povolenek, jež mají být odečteny od objemu povolenek určených k dražbě členskými státy podle čl. 10 odst. 2 směrnice 2003/87/ES a mají být po dobu dvanácti měsíců počínaje 1. zářím daného roku umístěny do rezervy, bude činit 12 % celkového počtu povolenek v oběhu. Odchylně od poslední věty se do 31. prosince 2030 procentní podíl zdvojnásobí.

Aniž je dotčen celkový počet povolenek, jež mají být odečteny v souladu s tímto odstavcem, nezohlední se do 31. prosince 2030 při určování podílů členských států na tomto celkovém počtu povolenky uvedené v čl. 10 odst. 2 prvním pododstavci písm. b) směrnice 2003/87/ES.

5a. Pokud není při prvním přezkumu provedeném v souladu s článkem 3 rozhodnuto jinak, od roku 2023 již povolenky držené v rezervě v množství přesahujícím 400 milionů povolenek nejsou platné.“;

2) **vkládá se nový článek 1a, který zní:**

*„Článek 1a*

**Uplatňování rezervy tržní stability pro odvětví budov a silniční dopravy**

1. Povolenky, na které se vztahuje kapitola IVa směrnice 2003/87/ES, se umístí do samostatného oddílu rezervy vytvořené podle článku 1 tohoto rozhodnutí a uvolní se z něj v souladu s pravidly stanovenými v tomto článku.
2. Umístění do rezervy podle tohoto článku probíhá od 1. září 2027. Povolenky, na které se vztahuje kapitola IVa směrnice 2003/87/ES, jsou umístěny a drženy v rezervě a uvolňovány z ní odděleně od povolenek, na které se vztahuje článek 1 tohoto rozhodnutí.
3. V roce 2026 se oddíl uvedený v odstavci 1 vytvoří v souladu s čl. 30d odst. 2 druhým pododstavcem směrnice 2003/87/ES. Povolenky uvedené v tomto odstavci, které nejsou uvolněny z rezervy, pozbývají dnem 1. ledna 2031 platnosti.
4. Celkový počet povolenek v oběhu, na něž se vztahuje kapitola IVa směrnice 2003/87/ES, zveřejní Komise pro každý rok, a to vždy do 15. května následujícího roku odděleně od počtu povolenek v oběhu podle čl. 1 odst. 4.

Celkový počet povolenek v oběhu podle tohoto článku pro daný rok odpovídá souhrnnému počtu povolenek, na něž se vztahuje kapitola IVa směrnice 2003/87/ES, vydaných v období od 1. ledna 2026, od kterého se odečtou souhrnné tuny ověřených emisí, na něž se vztahuje kapitola IVa směrnice 2003/87/ES, za období od 1. ledna 2026 do 31. prosince téhož daného roku, a povolenky, na něž se vztahuje kapitola IVa směrnice 2003/87/ES zrušené v souladu s čl. 12 odst. 4 směrnice 2003/87/ES. První zveřejnění se uskuteční do 15. května 2027.

5. Pokud je v každém daném roce celkový počet povolenek v oběhu stanovený v nejaktuálnějším zveřejnění podle odstavce 4 tohoto článku vyšší než 440 milionů, odečte se 100 milionů povolenek od objemu povolenek, na něž se vztahuje kapitola IVa a které jsou určeny k dražbě členskými státy podle článku 30d směrnice 2003/87/ES, a bude po dobu dvanácti měsíců počínaje 1. zářím daného roku umístován do rezervy.
6. Pokud je v každém daném roce celkový počet povolenek v oběhu nižší než 210 milionů, uvolní se z rezervy 100 milionů povolenek, na které se vztahuje kapitola IVa, a přičte se k objemu povolenek, na které se vztahuje kapitola IVa a které mají být draženy členskými státy podle článku 30d směrnice 2003/87/ES. Pokud je v rezervě méně než 100 milionů povolenek, všechny povolenky v rezervě se uvolní podle tohoto odstavce.
7. Objemy, které mají být uvolněny z rezervy v souladu s článkem 30h směrnice 2003/87/ES, budou do tří měsíců od začátku provádění opatření přijatého podle článku 30h směrnice 2003/87/ES přičteny k objemu povolenek, na něž se vztahuje kapitola IVa a které mají být draženy členskými státy podle článku 30d směrnice 2003/87/ES.
8. Ustanovení čl. 1 odst. 8 a článku 3 se použijí na povolenky, na něž se vztahuje kapitola IVa směrnice 2003/87/ES.“

### *Článek 3*

#### **Změny nařízení (EU) 2015/757**

**Nařízení (EU) 2015/757 se mění takto:**

- 1) **v článku 3 se doplňují nová písmena q) a r), která znějí:**

„q) „správním orgánem“ správní orgán ve vztahu k rejdařské společnosti uvedené v článku 3gd směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES\*;

r) „souhrnnými údaji o emisích na úrovni společnosti“ součet emisí CO<sub>2</sub>, které má vykázat společnost podle směrnice 2003/87/ES ve vztahu ke všem lodím, za něž nese odpovědnost, během vykazovaného období.

\* Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).“;

- 2) **v článku 4 se doplňuje nový odstavec 8, který zní:**

„8. Společnosti vykazují souhrnné údaje o emisích na úrovni společnosti pro loď, za něž nesou odpovědnost, během vykazovaného období podle článku 11a.“;

- 3) **v článku 5 se odstavec 2 nahrazuje tímto:**

„2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23, kterými se mění metody stanovené v příloze I a pravidla stanovená v příloze II, za účelem zohlednění revize směrnice 2003/87/ES, příslušných mezinárodních pravidel, jakož i mezinárodních a evropských norem. Komisi je rovněž svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23, kterými se mění přílohy I a II za účelem upřesnění prvků metod monitorování v nich stanovených s ohledem na technologický a vědecký vývoj a za účelem zajištění efektivního fungování systému EU ETS zřízeného podle směrnice 2003/87/ES.“;

**4) článek 6 se mění takto:**

**a) odstavec 5 se nahrazuje tímto:**

„5. Společnosti používají standardizované plány monitorování vycházející ze šablon a monitorovací plány se předkládají za využití automatizovaných systémů a formátů pro výměnu údajů. Tyto šablony, včetně technických pravidel pro jejich jednotné uplatňování a automatický převod, stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2.“;

**b) doplňují se nové odstavce 6, 7 a 8, které znějí:**

„6. Společnosti do tří měsíců od [datum vstupu revidované směrnice o systému ETS v platnost] předkládají příslušnému správnímu orgánu plán monitorování pro každou svoji loď spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení, u kterého nejprve ověřovatel posoudí shodu s tímto nařízením.

7. Bez ohledu na odstavec 6 předloží společnosti u lodí, které budou do oblasti působnosti tohoto nařízení poprvé zařazeny po vstupu v platnost dne [datum vstupu revidované směrnice o ETS v platnost], plán monitorování v souladu s požadavky tohoto nařízení příslušnému správnímu orgánu bez zbytečného prodlení a nejpozději tři měsíce po první zastávce každé lodě v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu.

8. Do dvou let od vstupu [revidované směrnice o ETS] v platnost schválí příslušné správní orgány plány monitorování předložené společnostmi v souladu s pravidly stanovenými v aktech v přenesené pravomoci přijatých Komisí podle druhého pododstavce. U lodí, které budou do oblasti působnosti [revidované směrnice o ETS] poprvé zařazeny po jejím vstupu v platnost, příslušný správní orgán schválí předložený plán monitorování do čtyř měsíců od první zastávky lodě v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu v souladu s pravidly stanovenými v aktech v přenesené pravomoci přijatých Komisí podle druhého pododstavce.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 za účelem doplnění tohoto nařízení, pokud jde o pravidla pro schvalování plánů monitorování správními orgány.“;

**5) článek 7 se mění takto:**

**a) v odstavci 4 se druhá věta nahrazuje tímto:**

„Po posouzení ověřovatel oznámí společnosti, zda jsou tyto změny v souladu s tímto nařízením. Společnost předloží svůj změněný plán monitorování příslušnému správnímu orgánu poté, co od ověřovatele obdrží oznámení, že plán monitorování je v souladu s tímto nařízením.“;

**b) doplňuje se nový odstavec 5, který zní:**

„5. Správní orgán schválí změny plánu monitorování podle odst. 2 písm. a), b), c), d) v souladu s pravidly stanovenými v aktech v přenesené pravomoci přijatých Komisí podle druhého pododstavce tohoto odstavce.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 za účelem doplnění tohoto nařízení, pokud jde o pravidla pro schvalování změn plánů monitorování správními orgány.“;

**6) v čl. 10 prvním pododstavci se doplňuje nové písmeno k), které zní:**

„k) celkové souhrnné emise CO<sub>2</sub>, které mají být vykázány podle směrnice 2003/87/ES v souvislosti s činnostmi v námořní dopravě.“;

**7) vkládá se nový článek 11a, který zní:**

*„Článek 11a*

**Vykazování a předkládání souhrnných údajů o emisích na úrovni společnosti**

1. Společnosti stanoví souhrnné údaje o emisích na úrovni společnosti během vykazovaného období na základě údajů z výkazu emisí a zprávy podle čl. 11 odst. 2 za každou loď, za kterou během vykazovaného období nesou odpovědnost, v souladu s pravidly stanovenými v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 4.
2. Od roku 2024 předkládá společnost odpovědnému správnímu orgánu do 31. března každého roku souhrnné údaje o emisích na úrovni společnosti, které zahrnují emise ve vykazovaném období, jež mají být vykázány podle směrnice 2003/87/ES v souvislosti s činnostmi v námořní dopravě, v souladu s pravidly stanovenými v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 4, a které jsou ověřeny v souladu s kapitolou III tohoto nařízení (dále jen „ověřené souhrnné údaje o emisích na úrovni společnosti“).
3. Správní orgán může požadovat, aby společnosti předložily ověřené souhrnné údaje o emisích na úrovni společnosti dříve než 31. března, nejdříve však 28. února.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 za účelem doplnění tohoto nařízení o pravidla pro monitorování a vykazování souhrnných údajů na úrovni společnosti a pro předkládání souhrnných údajů o emisích na úrovni společnosti správnímu orgánu.“;

**8) článek 12 se mění takto:**

**a) nadpis se nahrazuje tímto:**

„Formát výkazu emisí a vykazování souhrnných údajů o emisích na úrovni společnosti“;

**b) odstavec 1 se nahrazuje tímto:**

„1. Výkaz emisí a vykazování souhrnných údajů o emisích na úrovni společnosti se předkládají za využití automatizovaných systémů a formátů pro výměnu údajů včetně elektronických šablon.“;

**9) článek 13 se mění takto:**

**a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:**

„2. Ověřovatel posoudí, zda výkaz emisí a zpráva uvedená v čl. 11 odst. 2 splňují požadavky stanovené v článcích 8 až 12 a v přílohách I a II.“;

**b) doplňují se nové odstavce 5 a 6, které znějí:**

„5. Ověřovatel posoudí, zda souhrnné údaje o emisích na úrovni společnosti splňují požadavky stanovené v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 6.

Pokud ověřovatel s přiměřenou jistotou dospěje k závěru, že souhrnné údaje o emisích na úrovni společnosti neobsahují významné nepřesnosti, vydá zprávu o ověření, v níž uvede, že souhrnné údaje o emisích na úrovni společnosti byly ověřeny jako uspokojivé v souladu s pravidly stanovenými v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 6.

6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 za účelem doplnění tohoto nařízení o pravidla pro ověřování souhrnných údajů o emisích na úrovni společnosti a pro vydávání zprávy o ověření.“;

**10) článek 14 se mění takto:**

**a) v odstavci 2 se písmeno d) nahrazuje tímto:**

„d) výpočtů vedoucích ke stanovení celkových emisí CO<sub>2</sub> a celkových souhrnných emisí CO<sub>2</sub>, které mají být vykázány podle směrnice 2003/87/ES v souvislosti s činnostmi v námořní dopravě;“;

**b) doplňuje se nový odstavec 4, který zní:**

„4. Při zvažování ověření souhrnných údajů o emisích na úrovni společnosti ověřovatel posoudí úplnost a soulad vykazovaných údajů s informacemi poskytnutými společností včetně ověřených výkazů emisí společnosti a zprávy uvedené v čl. 11 odst. 2.“;

**11) v článku 15 se doplňuje nový odstavec 6, který zní:**

„6. Pokud jde o ověřování souhrnných údajů o emisích na úrovni společnosti, ověřovatel a společnost dodrží pravidla ověřování stanovená v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle druhého pododstavce. Ověřovatel neověřuje výkaz emisí a zprávu uvedenou v čl. 11 odst. 2 za každou loď, za niž společnost odpovídá.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 za účelem doplnění tohoto nařízení o pravidla pro ověřování souhrnných údajů o emisích na úrovni společnosti, včetně metod ověření a způsobu ověření.“;

**12) v článku 16 se odstavec 1 nahrazuje tímto:**

„1. Ověřovatelé, kteří posuzují plány monitorování, výkazy emisí a souhrnné údaje o emisích na úrovni společnosti a vydávají zprávy o ověření a dokumenty o souladu uvedené v tomto nařízení, musí být pro činnosti spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení akreditováni vnitrostátním akreditačním orgánem v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008.“;

**13) v článku 20 se odstavec 3 nahrazuje tímto:**

„3. V případě, že určitá loď nesplní požadavky na monitorování a vykazování po dvě či více po sobě jdoucích vykazovaných obdobích a že selhala jiná donucovací opatření, jež měla zajistit plnění těchto požadavků, může příslušný orgán členského státu přístavu vstupu poté, co dané společnosti poskytl příležitost předložit připomínky,

vydat příkaz k vyhoštění lodě, přičemž o tom uvědomí Komisi, agenturu EMSA, ostatní členské státy a dotčený stát vlajky. V důsledku vydání takového příkazu k vyhoštění lodě odepře každý členský stát s výjimkou členského státu, pod jehož vlajkou loď pluje, vstup dotčeným lodím do kteréhokoli ze svých přístavů, dokud uvedená společnost nesplní své povinnosti ohledně monitorování a vykazování podle článků 11 a 18. Pokud loď pluje pod vlajkou členského státu, nařídí dotčený členský stát poté, co dané společnosti poskytl příležitost předložit připomínky, aby loď byla zadržena, dokud společnost nesplní své povinnosti. Splnění těchto povinností potvrdí tím, že příslušnému vnitrostátnímu orgánu, který příkaz k vyhoštění lodě vydal, předloží platný dokument o souladu. Tímto odstavcem nejsou dotčeny mezinárodní námořní předpisy platné v případě, že jsou lodě v tísni.“;

**14) Článek 23 se mění takto:**

**a) v odstavci 2 se doplňuje nový pododstavec, který zní:**

„Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 5 odst. 2, pokud jde o zajištění fungování systému EU ETS, a v čl. 6 odst. 8, čl. 7 odst. 5, čl. 11a odst. 4, čl. 13 odst. 6 a čl. 15 odst. 6 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od vstupu [revidovaného nařízení o monitorování, vykazování a ověřování] v platnost.“;

**b) v odstavcích 3 a 5 se slova „čl. 5 odst. 2, čl. 15 odst. 5, čl. 16 odst. 3“ nahrazují slovy „čl. 5 odst. 2, čl. 6 odst. 8, čl. 7 odst. 5, čl. 11a odst. 4, čl. 13 odst. 6, čl. 15 odst. 5, čl. 15 odst. 6 a čl. 16 odst. 3“.**

*Článek 4*

**Provedení**

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s články 1 a 2 této směrnice do 31. prosince 2023. Znění těchto předpisů neprodleně sdělí Komisi.
2. Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu a znění uvedeného prohlášení si stanoví členské státy.
3. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

*Článek 5*

**Přechodná ustanovení**

1. Při plnění své povinnosti stanovené v čl. 4 odst. 1 této směrnice členské státy zajistí, aby jejich vnitrostátní právní předpisy, kterými se provádí čl. 3 písm. u), čl. 10a odst. 3 a čl. 10a odst. 4, čl. 10c odst. 7 a příloha I bod 1 směrnice 2003/87/ES, ve znění platném ke dni [den před datem vstupu této směrnice v platnost], zůstaly použitelné až do 31. prosince 2025.

*Článek 6*

**Datum použitelnosti článku 3**

Článek 3 se použije od [datum vstupu revidované směrnice o systému ETS v platnost].

### *Článek 7*

#### **Vstup v platnost**

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

### *Článek 8*

#### **Určení**

Tato směrnice je určena členskými státy. Článek 3 je však závazný v celém rozsahu a přímo použitelný ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament  
předseda*

*Za Radu  
předseda*

# LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

## Obsah

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU
  - 1.1. Název návrhu/podnětu
  - 1.2. Příslušné oblasti politik
  - 1.3. Povaha návrhu/podnětu:
  - 1.4. Cíl(e)
    - 1.4.1. Obecné cíle
    - 1.4.2. Specifické cíle
    - 1.4.3. Očekávané výsledky a dopady
    - 1.4.4. Ukazatele výkonnosti
  - 1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu
    - 1.5.1. Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu
    - 1.5.2. Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.
    - 1.5.3. Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti
    - 1.5.4. Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji
    - 1.5.5. Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků
  - 1.6. Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu
  - 1.7. Předpokládaný způsob řízení
2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ
  - 2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv
  - 2.2. Systémy řízení a kontroly
    - 2.2.1. Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie
    - 2.2.2. Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění
    - 2.2.3. Odhad a odůvodnění nákladové efektivity kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)
  - 2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí
3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU
  - 3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- 3.2. Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky
  - 3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky
  - 3.2.2. Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků
  - 3.2.3. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky
  - 3.2.4. Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem
  - 3.2.5. Příspěvky třetích stran
- 3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

## LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

### RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

#### 1.1. Název návrhu/podnětu

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2003/87/ES a rozhodnutí (EU) 2015/1814 za účelem posílení systému EU pro obchodování s emisemi a jeho rozšíření v souladu s vyššími ambicemi Unie v oblasti klimatu do roku 2030.

#### 1.2. Příslušné oblasti politik

Opatření v oblasti klimatu  
Okruh 3 „Přírodní zdroje a životní prostředí“  
Hlava 9 – Životní prostředí a opatření v oblasti klimatu

#### 1.3. Návrh/podnět se týká:

- nové akce
- nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci<sup>67</sup>
- prodloužení stávající akce
- sloučení jedné či více akcí v jinou/novou akci nebo přesměrování jedné či více akcí na jinou/novou akci

#### 1.4. Cíl(e)

##### 1.4.1. Obecné cíle

Revidovat směrnici o systému ETS tak, aby byla v souladu s cílem v oblasti klimatu do roku 2030, tj. dosáhnout do roku 2030 alespoň 55% snížení čistých emisí skleníkových plynů pod úroveň roku 1990 a postupné a vyvážené trajektorie směřující ke klimatické neutralitě do roku 2050, a to nákladově efektivním a konzistentním způsobem při zohlednění potřeby spravedlivé transformace a potřeby, aby k úsilí EU v oblasti klimatu přispěla všechna odvětví.

##### 1.4.2. Specifické cíle

###### Specifický cíl č. 1

Posílit systém EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) v jeho stávající působnosti s cílem poskytnout odpovídající příspěvek k celkovému cíli, jímž je alespoň 55% snížení emisí skleníkových plynů ve srovnání s rokem 1990,

###### Specifický cíl č. 2

Zajistit trvalou účinnou ochranu odvětví vystavených značnému riziku úniku uhlíku a zároveň motivovat k zavádění nízkouhlíkových technologií.

###### Specifický cíl č. 3

Řešit distribuční a sociální dopady této transformace přezkumem využívání výnosů z dražeb a velikosti a fungování mechanismů financování nízkouhlíkových technologií.

###### Specifický cíl č. 4

<sup>67</sup> Uvedené v čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

Zajistit, aby ostatní odvětví vedle těch, na která se v současné době vztahuje systém EU ETS, přispívala nákladově efektivním způsobem ke snižování emisí, které je nezbytné v souladu s cíli EU a závazky na základě Pařížské dohody, zejména zahrnutím emisí z námořní dopravy do systému EU ETS a změnou nařízení (EU) 2015/757 tak, aby bylo vhodné pro obchodování s emisemi.

#### Specifický cíl č. 5

Zajistit, aby i jiná odvětví než ta, na která se v současnosti vztahuje systém EU ETS, přispívala nákladově efektivním způsobem ke snížení emisí, které je nezbytné v souladu s cíli EU a závazky na základě Pařížské dohody, a to i zahrnutím emisí z námořní dopravy a emisí z budov a silniční dopravy do pravidel systému EU ETS, a současně zajistit součinnost s dalšími politikami zaměřenými na tato odvětví.

#### Specifický cíl č. 6

Přezkoumat rezervu tržní stability (MSR) v souladu s odpovídající právní povinností a zjistit možné změny její podoby s cílem splnění právních cílů v rozhodnutí o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability a s cílem řešení veškerých otázek, které případně v souvislosti se zvýšenými cíli vyvstanou.

### 1.4.3. *Očekávané výsledky a dopady*

*Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.*

Stávající právní předpisy o systému obchodování s emisemi byly v roce 2018 revidovány s cílem dosáhnout do roku 2030 ve srovnání s rokem 2005 v rámci systému EU ETS 43% snížení emisí, což je v souladu s cílem snížit do roku 2030 oproti roku 1990 emise v rámci celého hospodářství EU nejméně o 40 %. Pokud by legislativa zůstala beze změn, hospodářská odvětví, na něž se v současnosti vztahuje systém ETS, by dostatečně nepřispívala k revidovanému celkovému cíli EU v oblasti snížení emisí skleníkových plynů o nejméně 55 % v roce 2030 ve srovnání s rokem 1990.

Tato iniciativa zavádí rámec nezbytný k dosažení očekávaného snížení emisí tím, že:

- zajišťuje připravenost systému EU ETS na zvýšení ambicí v oblasti klimatu spočívajících v nejméně 55% snížení čistých emisí, jak je zakotveno v evropském právním rámci pro klima<sup>68</sup>,
- posiluje Inovační fond jako projev zvýšené snahy uvádět na trh nízkouhlíkové technologie umožňující Evropské unii dosáhnout jejího cíle v oblasti snižování emisí,
- posiluje Modernizační fond s cílem urychlit modernizaci energetických systémů v členských státech s nižšími příjmy,
- zajišťuje, aby odvětví námořní dopravy nákladově efektivním způsobem přispívalo ke snížení emisí potřebnému v souladu s cíli EU a závazky vyplývajícími z Pařížské dohody, a to zejména tím, že bude zahrnovat minimálně emise z námořní dopravy uvnitř EHP,
- zajišťuje odpovídající podíl odvětví silniční dopravy a budov na úsilí o dosažení nového cíle v oblasti snižování emisí skleníkových plynů.

<sup>68</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

Rámec je revidován způsobem, který zachovává integritu stávajícího systému ETS a zohledňuje potřebu řešit obavy týkající se distribuce a energetickou chudobu.

#### 1.4.4. Ukazatele výkonnosti

*Upřesněte ukazatele pro sledování pokroku a dosažených výsledků.*

Ukazatel č. 1: úroveň snížení emisí skleníkových plynů v EU v roce 2030 (cíl snížení emisí skleníkových plynů o 55 % ve srovnání s rokem 1990, jak je zakotveno v evropském právním rámci pro klima).

Ukazatel č. 2: úroveň snížení emisí skleníkových plynů v odvětvích stávajícího systému EU pro obchodování s emisemi (ETS) v roce 2030 (cíl snížení o 61 % ve srovnání s rokem 2005).

Ukazatel č. 3: úroveň snížení emisí skleníkových plynů v odvětvích silniční dopravy a budov v novém systému ETS v roce 2030 (cíl snížení emisí skleníkových plynů o 43 % ve srovnání s rokem 2005).

Úrovně snížení emisí skleníkových plynů v EU se vykazují podle nařízení (EU) 2018/1999 a dalších sekundárních právních předpisů týkajících se monitorování a vykazování v systému ETS.

### 1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

#### 1.5.1. *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu*

Členské státy uvedou v platnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí a Komise vypracuje příslušná prováděcí opatření.

Další opatření, která je třeba rozvíjet počínaje přijetím směrnice, budou zahrnovat revizi a přijetí řady sekundárních legislativních aktů. Bude se to týkat zejména sekundárních právních předpisů, které stanoví podrobná pravidla pro dražby; registr Unie; monitorování a vykazování emisí a ověřování výkazů emisí a akreditace ověřovatelů a přidělování bezplatných povolenek. Provádění bude rovněž vyžadovat promyšlený vývoj informační technologie v registru Unie pro nový druh povolenek a nové provozovatele a zahájení nového zadávacího řízení na společnou dražební platformu. Vývoj informační technologie a volby zadávání zakázek budou prováděny v souladu se sdělením o pokynech pro financování informačních technologií a kybernetické bezpečnosti ze dne 10. září 2020<sup>69</sup>.

#### 1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.*

Změna klimatu je přeshraničním problémem a opatření EU mohou účinně doplňovat a posilovat opatření přijatá na regionální, vnitrostátní a místní úrovni. Zvýšení cíle EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030 bude mít dopad na mnoho odvětví v celém hospodářství EU, a proto je nezbytný koordinovaný postup na úrovni EU, který má mnohem větší šanci vést k nezbytné transformaci a bude silnou hnací silou nákladově efektivních změn a vzestupné konvergence. Mnoho

<sup>69</sup> C(2020) 6126.

prvků tohoto návrhu má navíc významný rozměr z hlediska vnitřního trhu, zejména pokud jde o možnosti ochrany před únikem uhlíku a mechanismy financování nízkouhlíkových technologií.

Systém EU ETS jakožto trh s uhlíkem motivuje ke snižování emisí prostřednictvím nákladově nejefektivnějších řešení nejprve v rámci činností, na něž se vztahuje, a díky svému rozsahu dosahuje větší účinnosti. Zavedení podobného opatření na vnitrostátní úrovni by vedlo k menším, roztržitým trhům s uhlíkem, k riziku narušení hospodářské soutěže a pravděpodobně k vyšším celkovým nákladům na snížení. Stejná logika platí i pro rozšíření stanovení ceny uhlíku na nová odvětví.

Přeshraniční rozměr odvětví námořní dopravy vyžaduje koordinovaný postup na evropské úrovni. Opatření EU může také inspirovat a vytvářet předpoklady pro vytváření celosvětových opatření, např. pokud jde o námořní dopravu v rámci Mezinárodní námořní organizace.

### 1.5.3. *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

Směrnice o systému ETS je stávajícím politickým nástrojem EU přijatým v roce 2003. Během více než 15 let fungování systému EU ETS získala Komise cenné zkušenosti.

Tento návrh vychází ze zkušeností získaných v rámci předchozích revizí systému EU ETS a iniciativ včetně poslední revize ukončené v roce 2018, sdělení o zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030, dlouhodobé strategie pro prosperující, moderní, konkurenceschopnou a klimaticky neutrální ekonomiku a dalších příslušných iniciativ Zelené dohody pro Evropu. Iniciativa rovněž vychází z procesu založeného na integrovaných vnitrostátních plánech v oblasti energetiky a klimatu a z rámce obsaženého v nařízení o správě.

### 1.5.4. *Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji*

Související operační výdaje lze pokrýt s využitím prostředků z programu LIFE<sup>70</sup> dohodnutých v rámci současného VFR.

Tento návrh je součástí balíčku k dosažení snížení emisí v oblasti klimatu a energetiky (Fit for 55). Obecným účelem balíčku je sladit právní předpisy Unie s jejím ambicióznějším cílem v oblasti klimatu. Všechny iniciativy v tomto balíčku jsou vzájemně úzce propojené a každá z nich závisí na podobě těch ostatních. Tento legislativní návrh doplňuje návrhy uvedené v balíčku a je s nimi v souladu.

Soulad s ostatními politikami Unie je rovněž zajištěn vzájemným souladem mezi posouzením dopadů systému EU ETS a posouzením pro zbývající část rámce v oblasti klimatu, energetiky a dopravy do roku 2030<sup>71</sup>, jako je doplňkovost rozšíření

<sup>70</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/783 ze dne 29. dubna 2021 o zavedení Programu pro životní prostředí a oblast klimatu (LIFE) a o zrušení nařízení (EU) č. 1293/2013 (Úř. věst. L 172, 17.5.2021, s. 53).

<sup>71</sup> Zejména nařízení o „sdílení úsilí“, nařízení o využívání půdy, změnách ve využívání půdy a lesnictví (LULUCF), emisní standardy CO<sub>2</sub> pro automobily a dodávky, směrnice o obnovitelných zdrojích energie (RED II), směrnice o energetické účinnosti (EED) a v pozdější fázi směrnice o energetické náročnosti budov. Mezi další relevantní iniciativy patří revize směrnice o zdanění energie, akční plán nulového znečištění a revize směrnice o průmyslových emisích, iniciativy v oblasti mobility, např. iniciativy týkající se pohonných hmot (iniciativa FuelEU Maritime a iniciativa ReFuelEU Aviation) a návrh mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích (CBAM).

obchodování s emisemi ve vztahu ke směrnici o energetické účinnosti<sup>72</sup>, a mezi dalšími opatřeními předloženými v rámci souboru opatření k řešení emisí skleníkových plynů z námořní dopravy. Používají se společné výchozí a společné hlavní politické scénáře spolu s dalšími iniciativami balíčku. Tyto scénáře zohledňují všechna příslušná opatření a politiky EU.

Tam, kde to bude možné, by se mohly dodatečné administrativní náklady omezit využitím stávajících struktur používaných pro směrnici, kterou se stanoví obecná úprava spotřebních daní, a směrnici o zdanění energie. Nový systém obchodování s emisemi by následně zvýšil dodatečné úspory energie, přičemž by mohl být spojen s úsporami energie podle článku 7 směrnice o energetické účinnosti.

1.5.5. *Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků*

– Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu

**časově omezená doba trvání**

s platností od [DD.MM.]RRRR do [DD.MM.]RRRR,

finanční dopad od RRRR do RRRR u prostředků na závazky a od RRRR do RRRR u prostředků na platby.

**časově neomezená doba trvání**

- Provádění s obdobím rozběhu od 2023 do 2024,
- poté plné fungování.

1.6. **Předpokládaný způsob řízení<sup>73</sup>**

**Přímé řízení Komisí**

prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie,

prostřednictvím výkonných agentur.

**Sdílené řízení** s členskými státy

**Nepřímé řízení**, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi,

mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte),

EIB a Evropský investiční fond,

subjekty uvedené v článcích 70 a 71 finančního nařízení,

veřejnoprávní subjekty,

soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém poskytují dostatečné finanční záruky,

<sup>72</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/27/EU ze dne 25. října 2012 o energetické účinnosti, o změně směrnic 2009/125/ES a 2010/30/EU a o zrušení směrnic 2004/8/ES a 2006/32/ES (Úř. věst. L 315, 14.11.2012, s. 1).

<sup>73</sup> Vysvětlení způsobů řízení spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

- soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství soukromého a veřejného sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky,
- osoby pověřené prováděním specifických akcí v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.

*Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.*

#### Poznámky

Řízení povolenek v rámci systému EU ETS se provádí prostřednictvím právních předpisů, za které jsou odpovědné útvary Komise.

Inovační fond je z velké části prováděn Evropskou výkonnou agenturou pro klima, infrastrukturu a životní prostředí (CINEA).

Za činnost Modernizačního fondu odpovídají přijímající členské státy, které úzce spolupracují s Evropskou investiční bankou (EIB), investičním výborem zřízeným pro fond a Evropskou komisí.

## 2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

### 2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

*Upřesněte četnost a podmínky.*

Komise bude i nadále sledovat a hodnotit fungování systému EU ETS ve své každoroční zprávě o trhu s uhlíkem v souladu s ustanovením čl. 10 odst. 5 směrnice o systému ETS. To se týká i dopadů současné revize systému ETS. Každoroční zpráva Komise o trhu s uhlíkem a výroční zpráva členských států zahrnuje též odvětví, na která se bude obchodování s emisemi nově vztahovat. Údaje o monitorování, vykazování a ověřování získané prostřednictvím regulace nových odvětví budou pro Komisi představovat klíčový zdroj informací pro hodnocení pokroku v daných odvětvích.

Hodnocení pokroku při provádění směrnice o systému ETS kromě toho upravuje stávající článek 21, podle něhož jsou členské státy povinny předkládat Komisi výroční zprávu, v níž bude věnována zvláštní pozornost otázkám, jako je přidělování povolenek, provoz registru, monitorování a vykazování, ověřování a akreditace, a otázkám souvisejícím s dodržováním předpisů.

V neposlední řadě Komise pravidelně provádí studie o různých relevantních aspektech politiky EU v oblasti klimatu.

### 2.2. Systémy řízení a kontroly

#### 2.2.1. *Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie*

Nevztahuje se na tento návrh – návrhem se neprovádí nový finanční program, návrh představuje koncepci dlouhodobé politiky. Způsob řízení, mechanismy provádění financování, způsoby plateb a kontrolní strategie v souvislosti s chybovostí se tohoto návrhu netýkají. Provádění tohoto návrhu bude vyžadovat přesun lidských zdrojů v rámci Komise. Vhodné postupy jsou zavedeny.

#### 2.2.2. *Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění*

EU ETS je stěžejní politický mechanismus pro dosažení snížení emisí EU ze zhruba poloviny hospodářství. Komise je od roku 2013 pověřena poskytováním registru Unie, online databáze, která zajistí přesné zúčtování všech transakcí s povolenkami, společnou dražební platformu pro dražení povolenek členských států a příslušnou podpůrnou infrastrukturu pro obojí. Registr Unie, ve kterém jsou v rámci EU ETS povolenky drženy, je ohrožen rizikem podvodných kybernetických útoků, jež by mohly vést ke krádeži nebo neoprávněnému přivlastnění povolenek, což by způsobilo významnou finanční ztrátu (až několik miliard EUR), právní spory a značný dopad na pověst a důvěryhodnost Komise. Riziko je průřezové a spolu s GŘ CLIMA se týká GŘ DIGIT, HR-DS, BUDG a LS. Byla přijata opatření na zmírnění dopadů. Finanční riziko by se zvýšilo paralelně se zvýšením hodnoty trhu s uhlíkem. Také rozdělování bezplatných povolenek s velmi vysokou celkovou hodnotou vyžaduje přísné politiky ohledně toho, jak mohou být tyto povolenky rozdělovány, a záruku dodržování zavedených pravidel. To se týká systému řízení a kontroly na úrovni členských států i na úrovni Komise. Konečně, doplnění nových odvětví do systému ETS zvýší celkové pokrytí systému a odpovídajícím způsobem i hodnotu trhu a související riziko.

Od roku 2011 existuje Řídící výbor na vysoké úrovni, který tvoří zástupci vedoucího GŘ a dalších zúčastněných GŘ. Plnohodnotné posouzení rizik, které určilo nová opatření týkající se bezpečnosti informačních technologií, jež byla přijata od roku 2015, bylo provedeno v roce 2014. V důsledku doporučení, která IAS předložil ve své auditní zprávě o registru EU ETS (bezpečnost IT), byla provedena opatření k dalšímu zlepšení bezpečnosti systému registrů, jakož i opatření týkající se správy, zajištění kvality a testování. Od roku 2014 se provádí další zmírňující opatření.

V roce 2019 bylo pro registr Unie provedeno nové posouzení rizik. GŘ CLIMA vypracovalo nový bezpečnostní plán obsahující dvanáct bezpečnostních opatření, která mají být provedena do dvou let v úzké spolupráci s DIGIT.

Provádění je monitorováno na úrovni vrcholného vedení s pravidelnými řídicími výbory mezi GŘ CLIMA a DIGIT.

- 2.2.3. *Odhad a odůvodnění nákladové efektivity kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)*

Tento podnět nepřináší žádné nové významné kontroly/rizika, které by nebyly pokryty stávajícím rámcem vnitřní kontroly. Kromě uplatnění finančního nařízení se nepředpokládají žádná specifická opatření.

### 2.3. **Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí**

*Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření, např. opatření uvedená ve strategii pro boj proti podvodům.*

V reakci na specifická rizika podvodu v souvislosti s EU ETS posílilo GŘ CLIMA pokyny pro profesní etiku a integritu platné pro celou Komisi specializovaným kodexem „Code of Ethics and Conduct in relation to insider trading, fraud and disclosure of sensitive information“ (Kodex etiky a chování ve vztahu k obchodování zasvěcených osob, podvodu a zpřístupňování citlivých informací) i zvláštní školení a iniciativy v oblasti zvyšování povědomí. Vypracovalo také politiku klasifikace citlivých informací pro EU ETS a související pokyny pro nakládání s citlivými informacemi se třemi úrovněmi citlivosti. Související tři označení ETS schválilo GŘ HR-DS (jak je uvedeno v revizi 10 Bezpečnostního upozornění 1). V roce 2019 zveřejnilo GŘ HR-DS bezpečnostní upozornění C(2019) 1904, jímž aktualizovalo zásady ochrany citlivých informací nepodléhajících utajení (SNC). GŘ CLIMA v souladu s těmito novými zásadami zveřejnilo nové pokyny pro nakládání s informacemi GŘ CLIMA SNC. Pravidelně jsou pořádána odpovídající školení pro nově příchozí.

### 3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

#### 3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

##### 2) Stávající rozpočtové položky

*V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.*

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP[1]	zemí ESVO[2]	kandidátských zemí[3]	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
3	09 01 01 01	NRP	ANO	NE	NE	NE
3	09 02 03	RP	ANO	NE	NE	NE
7	20 01 02 01	NRP	NE	NE	NE	NE
7	20 02 06 01	NRP	NE	NE	NE	NE
7	20 02 06 02	NRP	NE	NE	NE	NE
7	20 02 06 03	NRP	NE	NE	NE	NE

##### 3) Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje: na tento návrh se nevztahuje.

### 3.2. Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky

#### 3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky

- Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.
- Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce			3	„přírodní zdroje a životní prostředí“				
GR: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	CELKEM
Operační prostředky								
09 02 03	Závazky	(1)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Platby	(2)		0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy								
09 01 01 01		(3)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
<b>Prostředky na GR CLIMA CELKEM</b>	<b>Závazky</b>	<b>= 1 + 3</b>	<b>2,270</b>	<b>3,118</b>	<b>3,615</b>	<b>3,077</b>	<b>2,320</b>	<b>14,400</b>
	<b>Platby</b>	<b>= 2 + 3</b>	<b>1,029</b>	<b>2,128</b>	<b>2,815</b>	<b>2,931</b>	<b>2,992</b>	<b>11,895</b>
Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Platby	(5)	-	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
<b>Prostředky z OKRUHU 3 víceletého finančního rámce CELKEM</b>	<b>Závazky</b>	<b>= 4 + 6</b>	<b>2,270</b>	<b>3,118</b>	<b>3,615</b>	<b>3,077</b>	<b>2,320</b>	<b>14,400</b>
	<b>Platby</b>	<b>= 5 + 6</b>	<b>1,029</b>	<b>2,128</b>	<b>2,815</b>	<b>2,931</b>	<b>2,992</b>	<b>11,895</b>

	Závazky	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	<b>8,126</b>
Operační prostředky CELKEM	Platby	(5)	-	0,496	1,339	1,747	2,040	<b>5,622</b>
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	<b>6,273</b>
<b>Prostředky CELKEM z OKRUHŮ 1 až 6 víceletého finančního rámce (Referenční částka)</b>	<b>Závazky</b>	<b>= 4 + 6</b>	<b>2,270</b>	<b>3,118</b>	<b>3,615</b>	<b>3,077</b>	<b>2,320</b>	<b>14,400</b>
	<b>Platby</b>	<b>= 5 + 6</b>	<b>1,029</b>	<b>2,128</b>	<b>2,815</b>	<b>2,931</b>	<b>2,992</b>	<b>11,895</b>

<b>Okruh víceletého finančního rámce</b>	7	„Správní výdaje“
--	---	------------------

Tento oddíl se vyplní pomocí „rozpočtových údajů správní povahy“, jež se nejprve uvedou v příloze legislativního finančního výkazu (příloha V interních pravidel), která se pro účely konzultace mezi útvary vloží do aplikace DECIDE.

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

	2023	2024	2025	2026	2027	CELKEM
GŘ: CLIMA						
Lidské zdroje	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Ostatní správní výdaje	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
<b>GŘ CLIMA CELKEM</b>	<b>3,554</b>	<b>4,052</b>	<b>3,824</b>	<b>3,708</b>	<b>3,708</b>	<b>18,846</b>

<b>Prostředky z OKRUHU 7 víceletého finančního rámce CELKEM</b>	(Závazky celkem = platby celkem)	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
---	----------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

		2023	2024	2025	2026	2027	CELKEM
<b>Prostředky z OKRUHŮ 1 až 7 víceletého finančního rámce CELKEM</b>	Závazky	5,824	7,170	7,439	6,785	6,028	33,245
	Platby	4,583	6,180	6,639	6,639	6,700	30,741

3.2.2. Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Uveďte cíle a výstupy	rozpočtová položka	VÝSTUPY		2023		2024		2025		2026		2027		celkem	
		Druh[1]	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady
<b>specifický cíl č. 4 – námořní doprava</b>															
– aktualizace platformy Thetis-MRV	09 02 03	dohoda o spolupráci EMSA			0,250										<b>0,250</b>
– změny registru Unie	09 02 03	Smlouvy o poskytování služeb			0,260		0,304		0,133		0,127		0,126		<b>0,949</b>
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, zařízení			0,626		0,730		0,330		0,316		0,313		<b>2,314</b>
– rozšíření asistenční služby	09 02 03	Smlouvy o poskytování služeb			0,000		0,013		0,099		0,088		0,080		<b>0,280</b>
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, zařízení			0,000		0,053		0,116		0,083		0,055		<b>0,306</b>
– aktualizace systému vykazování ETS MRV (monitorování, vykazování a ověřování)	09 02 03	Smlouvy o poskytování služeb			0,099		0,120		0,202		0,103		0,054		<b>0,579</b>
Mezisoučet za specifický cíl č. 4					1,234		1,220		0,880		0,715		0,628		<b>4,677</b>
<b>specifický cíl č. 5 – budovy a doprava</b>															
– změny registru Unie	09 02 03	Smlouvy o poskytování služeb			0,173		0,203		0,089		0,084		0,084		<b>0,633</b>
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, zařízení			0,404		0,473		0,207		0,197		0,195		<b>1,476</b>
– rozšíření asistenční služby	09 02 03	Smlouvy o poskytování služeb			0,000		0,091		0,365		0,300		0,250		<b>1,007</b>
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, zařízení			0,000		0,377		0,824		0,589		0,389		<b>2,178</b>
– aktualizace systému vykazování ETS MRV (monitorování, vykazování a ověřování)	09 02 03	Smlouvy o poskytování služeb			0,459		0,754		1,250		1,191		0,774		<b>4,429</b>

Mezisoučet za specifický cíl č. 5		1,036		1,898		2,734		2,362		1,692		9,722
<b>CELKEM</b>		<b>2,270</b>		<b>3,118</b>		<b>3,615</b>		<b>3,077</b>		<b>2,320</b>		<b>14,400</b>

### 3.2.3. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

- Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

	2023	2024	2025	2026	2027	CELKEM
<b>OKRUH 7 víceletého finančního rámce</b>						
Lidské zdroje	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Ostatní správní výdaje	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
<b>Mezisoučet za OKRUH 7 víceletého finančního rámce</b>	<b>3,554</b>	<b>4,052</b>	<b>3,824</b>	<b>3,708</b>	<b>3,708</b>	<b>18,846</b>
<b>Mimo OKRUH 7[1] víceletého finančního rámce</b>						
Lidské zdroje						
Ostatní výdaje správní povahy	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
<b>Mezisoučet mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce</b>	<b>1,029</b>	<b>1,632</b>	<b>1,476</b>	<b>1,184</b>	<b>0,952</b>	<b>6,273</b>
<b>CELKEM</b>	<b>4,583</b>	<b>5,684</b>	<b>5,300</b>	<b>4,892</b>	<b>4,660</b>	<b>25,119</b>

Potřebné prostředky na oblast lidských zdrojů a na ostatní výdaje správní povahy budou pokryty z prostředků GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

### 3.2.3.1. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

*Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky*

	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Ÿ Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)</b>					
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)	22	24	24	24	24
20 01 02 03 (při delegacích)					
01 01 01 01 (v nepřímém výzkumu)					
01 01 01 11 (v přímém výzkumu)					
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)					
<b>Ÿ Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)[1]</b>					
20 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce)					
20 02 03 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)					
XX 01 xx yy zz	- v ústředí				
	- při delegacích				
01 01 01 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)					
01 01 01 12 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)					
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)					
<b>CELKEM</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>

**XX** je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeobsazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	<p>Další lidské zdroje jsou zapotřebí pro:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- navrhování právních předpisů a schvalování změn sekundárních právních předpisů, které stanoví podrobná prováděcí pravidla pro dražby; registr Unie; monitorování a vykazování; ověřování výkazů emisí a akreditace ověřovatelů; přidělování bezplatných povolenek</li> <li>- prováděcí úkoly související s rozšířením systému ETS na námořní dopravu (včetně nezbytných změn stávajícího systému monitorování, vykazování a ověřování) a s novým obchodováním s emisemi pro budovy a silniční dopravu</li> <li>- pořízení nové dražební platformy (dražebních platform) pro dražbu všeobecných povolenek, jakož i nový druh povolenek pro odvětví budov a silniční dopravy</li> <li>- sledování provádění povinností v oblasti monitorování, vykazování a ověřování (MVO)</li> <li>- další provádění nízkouhlíkových fondů a dohled nad nimi</li> <li>- úpravy informační technologie v registru Unie</li> </ul>
Externí zaměstnanci	

### 3.2.4. Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem

Návrh/podnět:

- může být v plném rozsahu financován v rámci příslušného okruhu víceletého finančního rámce (VFR).

Výdaje budou uhrazeny v rámci finančního krytí programu LIFE.

- vyžaduje použití nepřiděleného rozpětí v rámci příslušného okruhu VFR a/nebo použití zvláštních nástrojů definovaných v nařízení o VFR.

-

- vyžaduje revizi VFR.

-

### 3.2.5. Příspěvky třetích stran

Návrh/podnět:

- nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.
- počítá se spolufinancováním od třetích stran podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

	2023	2024	2025	2026	2027	Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt						
Spolufinancované prostředky CELKEM						

Odhadovaný dopad na příjmy

- Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.
- Návrh/podnět má tento finanční dopad:
  - na vlastní zdroje
  - na jiné příjmy

uveďte, zda je příjem účelově vázán na výdajové položky

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu <sup>74</sup>				
			2023	2024	2025	2026	2027
Článek .....							

U účelově vázaných příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

-

Jiné poznámky (např. způsob/vzorec výpočtu dopadu na příjmy nebo jiné údaje).

Nelze kvantifikovat.

<sup>74</sup> Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 20 % nákladů na výběr.