

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2008/101/ES

ze dne 19. listopadu 2008,

kterou se mění směrnice 2003/87/ES za účelem začlenění činností v oblasti letectví do systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

podpořit snižování emisí skleníkových plynů nákladově efektivním a ekonomicky účinným způsobem.

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,
a zejména na čl. 175 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského
a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství ⁽⁴⁾ zavedla systém pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství s cílem

- (2) Konečným cílem Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu (UNFCCC), která byla jménem Evropského společenství schválena rozhodnutím Rady 94/69/ES ⁽⁵⁾, je stabilizovat koncentrace skleníkových plynů v atmosféře na úrovni, která by zabránila nebezpečnému působení lidské činnosti na klimatický systém.

- (3) Evropská rada na zasedání dne 8. a 9. března 2007 v Bruselu zdůraznila, že dosažení strategického cíle, kterým je omezit zvýšení průměrné globální teploty o nejvýše 2 °C oproti úrovni před průmyslovou revolucí, má zásadní význam. Nejnovější vědecké poznatky, které Mezivládní panel pro změnu klimatu (IPCC) uvedl ve své čtvrté hodnotící zprávě, ještě jasněji dokazují, že negativní dopady změny klimatu stále více ohrožují ekosystémy, produkci potravin a dosažení udržitelného rozvoje a rozvojových cílů tisíciletí, jakož i lidské zdraví a bezpečnost. K tomu, aby bylo možné dosáhnout cíle 2 °C, je nezbytné stabilizovat koncentrace skleníkových plynů v atmosféře v souladu s objemovou koncentrací ekvivalentu CO₂ ve výši okolo 450 ppm, což vyžaduje, aby celosvětové emise skleníkových plynů dosáhly vrcholu během příštích 10 až 15 let a aby se na celém světě do roku 2050 výrazně snížily emise nejméně na 50 % jejich hodnoty před rokem 1990.

- (4) Evropská rada zdůraznila, že Evropská unie je odhodlána přeměnit Evropu v energeticky vysoce účinnou ekonomiku s nízkými emisemi skleníkových plynů, a předtím, než bude uzavřena celosvětová a komplexní dohoda pro období po roce 2012, přijala pevný nezávislý závazek, že EU sníží do roku 2020 emise skleníkových plynů ve srovnání s rokem 1990 alespoň o 20 %. Omezení emisí skleníkových plynů z letecké dopravy je zásadním příspěvkem v souladu s tímto závazkem.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 175, 27.7.2007, s. 47.

⁽²⁾ Úř. věst. C 305, 15.12.2007, s. 15.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 13. listopadu 2007 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 18. dubna 2008. (Úř. věst. C 122 E, 20.5.2008, s. 19) a postoj Evropského parlamentu ze dne 8. července 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku). Rozhodnutí Rady ze dne 24. října 2008.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 33, 7.2.1994, s. 11.

- (5) Evropská rada zdůraznila, že se EU zavázala k dosažení celosvětové a komplexní dohody pro snižování emisí skleníkových plynů po roce 2012, která by měla být účinnou, účelnou a vyváženou reakcí požadovaného rozsahu na problémy spojené se změnou klimatu. Potvrdila, že příspěvkem EU k celosvětové a komplexní dohodě pro období po roce 2012 je snížení emisí skleníkových plynů o 30 % do roku 2020 ve srovnání s úrovněmi v roce 1990, a to za předpokladu, že se další rozvinuté země zaváží ke srovnatelnému snížení emisí a že se hospodářsky vyspělejší rozvojové země zaváží přispět úměrně svým povinnostem a odpovídajícím možnostem. EU i nadále zaujímá vedoucí postavení v jednáních o ambiciózní mezinárodní dohodě, jejímž prostřednictvím bude dosaženo cíle omezení nárůstu celkové teploty o 2 °C, a je povzbuzena pokrokem, kterého bylo v souvislosti s tímto cílem dosaženo na 13. zasedání Konference smluvních stran UNFCCC, která se v prosinci roku 2007 konala na Bali. EU bude usilovat o to, aby tato celosvětová dohoda zahrnovala opatření na snížení emisí skleníkových plynů z letecké dopravy, a v tomto případě by Komise měla posoudit, jaké změny této směrnice jsou zapotřebí, pokud jde o její použití na provozovatele letadel.
- (6) Dne 14. února 2007 přijal Evropský parlament usnesení o změně klimatu⁽¹⁾, v němž poukázal na cíl omezit zvýšení průměrné globální teploty nejvýše na 2 °C oproti úrovni před průmyslovou revolucí a naléhal na EU, aby si udržela vedoucí úlohu při jednáních o vytvoření mezinárodního rámce pro změnu klimatu po roce 2012 a aby dbala na zachování vysokých ambicí při budoucích diskusích s mezinárodními partnery, a v němž rovněž zdůraznil, že je třeba, aby všechny průmyslové země do roku 2020 dosáhly celkového snížení emisí o 30 % ve srovnání s mírou emisí v roce 1990, aby bylo možné dosáhnout do roku 2050 snížení řádově o 60 až 80 %.
- (7) UNFCCC požaduje, aby všechny strany vypracovaly a provedly národní a případně regionální programy obsahující opatření na zmírnění změny klimatu.
- (8) Kjótský protokol k UNFCCC, který byl jménem Evropského společenství schválen rozhodnutím Rady 2002/358/ES⁽²⁾, vyžaduje, aby rozvinuté země v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) omezily nebo snížily emise skleníkových plynů z letecké dopravy, na které se nevztahuje Montrealský protokol.
- (9) I když Společenství není smluvní stranou Chicagské úmluvy z roku 1944 o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“), jsou všechny členské státy smluvními stranami uvedené úmluvy a členy ICAO. Členské státy nadále podporují spolupráci s ostatními státy, jež jsou členy ICAO, na vypracování opatření, včetně tržně orientovaných nástrojů, zaměřených na řešení dopadů letectví na změnu klimatu. Na šestém zasedání výboru ICAO pro ochranu životního prostředí v letectví v roce 2004 bylo dohodnuto, že systém obchodování s emisemi určený pro letectví založený na novém právním nástroji pod záštitou ICAO se nezdá být dostatečně zajímavý, a neměl by tedy být nadále prováděn. Proto rezoluce A35-5 přijatá na 35. shromáždění ICAO, které se konalo v září roku 2004, nenavrhovala nový právní nástroj, ale místo toho potvrdila otevřené obchodování s emisemi a možnost, aby státy začlenily emise z mezinárodní letecké dopravy do svých systémů obchodování s emisemi. Příloha L rezoluce A36-22 přijaté na 36. shromáždění ICAO, které se konalo v září roku 2007, naléhavě vyzývá smluvní státy, aby nepoužívaly systém obchodování s emisemi na provozovatele letadel jiných smluvních států, pokud spolu tyto státy neuzavřou vzájemnou dohodu. Členské státy Evropského společenství a patnáct dalších evropských států připomněly, že Chicagská úmluva výslovně uznává právo každé smluvní strany uplatňovat nediskriminačním způsobem vlastní právní předpisy týkající se letectví na letadla všech států, vznesly k této rezoluci námitku a vyhradily si podle Chicagské úmluvy právo na přijetí a nediskriminační uplatňování opatření na všechny provozovatele letadel všech států poskytující služby z jejich území, na něj nebo v rámci něj.
- (10) V šestém akčním programu Společenství pro životní prostředí zavedeném rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES⁽³⁾ se stanoví, že Společenství určí a přijme zvláštní opatření na snížení emisí skleníkových plynů z letectví, pokud takové opatření nebylo schváleno v rámci ICAO do roku 2002. Ve svých závěrech z října roku 2002, prosince roku 2003 a října roku 2004 Rada opakovaně vyzvala Komisi, aby navrhla opatření na snížení dopadů mezinárodní letecké dopravy na změnu klimatu.
- (11) Aby se dosáhlo nezbytného podstatného snížení, je třeba politiky a opatření provádět na úrovni členských států a na úrovni Společenství ve všech odvětvích hospodářství Společenství. Pokud by vliv letectví na změnu klimatu nadále vzrůstal, značně by to oslabilo snížení, jichž za účelem boje proti změně klimatu dosáhla jiná odvětví.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 287 E, 29.11.2007, s. 344.

⁽²⁾ Úř. věst. L 130, 15.5.2002, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 242, 10.9.2002, s. 1.

- (12) Ve sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 27. září 2005 nazvaném „Snižování dopadů letectví na změny klimatu“ nastínila Komise strategii týkající se snižování dopadů letectví na klimatické podmínky. Jako součást komplexního souboru opatření navrhovala strategie začlenit letectví do systému Společenství pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů a stanovila vytvoření vícestranné pracovní skupiny pro letectví jako součást druhé etapy Evropského programu pro změnu klimatu, která posoudí, jakým způsobem letectví do systému Společenství začlenit. V závěrech ze dne 2. prosince 2005 Rada uznala, že začlenění letectví do systému Společenství se jeví jako nejlepší řešení z hlediska hospodářského i z hlediska životního prostředí, a vyzvala Komisi, aby do konce roku 2006 předložila legislativní návrh. Ve svém usnesení ze dne 4. července 2006 o omezování dopadu letectví na změnu klimatu ⁽¹⁾ uznal Evropský parlament, že obchodování s emisemi by mohlo hrát klíčovou úlohu v rámci komplexního souboru opatření pro řešení dopadů letectví na klimatické podmínky za předpokladu, že bude vhodně navrženo.
- (13) Komplexní soubor opatření by měl rovněž zahrnovat provozní a technologická opatření. Zlepšení v oblasti řízení letového provozu v rámci programů jednotného evropského nebe a SESAR by mohla napomoci zvýšit celkovou účinnost paliva až o 12 %. Emise z letectví by dále mohl snížit výzkum nových technologií, včetně výzkumu metod zlepšování účinnosti paliva.
- (14) Cílem změn směrnice 2003/87/ES provedených touto směrnicí je snížit dopady na změnu klimatu, které souvisí s letectvím, začleněním emisí z činností v oblasti letectví do systému Společenství.
- (15) Provozovatelé letadel se nejvíce podílejí na přímé kontrole typu provozovaných letadel a způsobu jejich letu, a proto by měli být odpovědní za plnění povinností ukládaných touto směrnicí, včetně povinnosti vypracovat plán monitorování a v souladu s ním monitorovat a podávat zprávy o emisích. Provozovatele letadel lze označit prostřednictvím kódu ICAO nebo jiného uznávaného kódu užívaného pro označení letu. Pokud není totožnost provozovatele letadla známa, měl by za něj být považován vlastník letadla, pokud neprokáže, která jiná osoba je provozovatelem letadla.
- (16) Aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže a zlepšila účinnost z hlediska životního prostředí, měly by být od roku 2012 do systému začleněny emise z letů přilétajících na letiště ve Společenství a odlétajících z letišť ve Společenství.
- (17) Společenství a jeho členské státy by měly i nadále usilovat o dosažení dohody o globálních opatřeních na snížení emisí skleníkových plynů z letectví. Systém Společenství může sloužit jako vzor pro využití obchodování s emisemi na celém světě. Společenství a jeho členské státy by měly být při provádění této směrnice nadále v kontaktu s třetími osobami a vybízet třetí země, aby přijaly odpovídající opatření. Pokud třetí země přijme opatření na omezení dopadu letů do Společenství na klimatické podmínky, která budou mít přinejmenším srovnatelný dopad na životní prostředí jako tato směrnice, měla by Komise po konzultaci s touto třetí zemí zvážit dostupné možnosti s cílem zajistit optimální součinnost mezi systémem Společenství a opatřeními dané země. Systémy pro obchodování s emisemi vyvíjené nyní ve třetích zemích začínají umožňovat optimální součinnost se systémem Společenství, pokud jde o začlenění letectví do těchto systémů. Dvoustranná opatření týkající se propojení systému Společenství s ostatními systémy obchodování s cílem vytvořit společný systém nebo zohledňující rovnocenná opatření, která mají zabránit zdvojení právní úpravy, by mohla vést k uzavření celosvětové dohody. V případech, kdy jsou tato dvojstranná opatření přijata, může Komise pozměnit druhy činností v oblasti letectví zahrnuté do systému Společenství, a to včetně následných úprav celkového množství povolenek, které mají být vydány provozovatelům letadel.
- (18) V souladu se zásadou zdokonalení tvorby právních předpisů by některé lety měly být ze systému Společenství vyňaty. S cílem předejít nepřiměřené administrativní zátěži by měli být ze systému Společenství vyňati provozovatelé obchodní letecké dopravy, kteří po tři po sobě jdoucí čtyřměsíční období uskuteční v každém tomto období méně než 243 letů. Pomohlo by to leteckým společnostem poskytnout omezené služby v rámci systému Společenství včetně společností z rozvojových zemí.
- (19) Letectví ovlivňuje klimatické podmínky na celém světě prostřednictvím vypouštění oxidu uhličitého, oxidu dusíku, vodní páry a částic síranů a sazí. IPCC dospěl k závěru, že celkové klimatické dopady letectví jsou v současné době dvakrát až čtyřikrát vyšší, než jaké měly v minulosti samotné emise oxidu uhličitého.

(¹) Úř. věst. C 303 E, 13.12.2006, s. 119.

Nedávný výzkum ve Společenství ukázal, že celkové klimatické dopady letectví by mohly být přibližně dvakrát vyšší než dopady samotného oxidu uhličitého. Žádný z těchto odhadů však nezohledňuje vysoce nestálé účinky cirové oblačnosti. V souladu s čl. 174 odst. 2 Smlouvy musí být politika Společenství v oblasti životního prostředí založena na zásadě obezřetnosti. Dokud nedojde k dalšímu vědeckému pokroku, všechny dopady letectví by měly být řešeny v co největším rozsahu. Otázka emisí oxidů dusíku bude řešena v jiném právním předpise, který navrhne Komise v roce 2008. Je třeba podporovat výzkum vytváření kondenzačních pruhů a cirové oblačnosti i účinná zmírňující opatření, včetně provozních a technických opatření.

- (20) Aby nedošlo k narušení hospodářské soutěže, měla by být stanovena harmonizovaná metodika přidělování pro stanovení celkového množství vydávaných povolenek a pro jejich distribuci provozovatelům letadel. Určitá část povolenek bude přidělena v dražbě v souladu s pravidly, která vypracuje Komise. Měla by být vyčleněna zvláštní rezerva povolenek, která by zajistila přístup na trh novým provozovatelům letadel a podporu provozovatelům, kteří prudce zvýší počet tunokilometrů provozovaných letadel. Provozovatelům letadel, kteří ukončují svou činnost, by měly být i nadále vydávány povolenky do konce období, pro které již byly bezplatné povolenky přiděleny.
- (21) Plná harmonizace podílu povolenek vydaných zdarma všem provozovatelům letadel účastnícím se systému Společenství je vhodná za účelem zajištění stejných podmínek pro provozovatele letadel, a to s ohledem na skutečnost, že každý provozovatel letadla bude, pokud jde o všechny lety uskutečňované do EU, z ní nebo v jejím rámci, podléhat regulaci jediného členského státu a ustanovením o nediskriminaci dvoustranných dohod o leteckých službách se třetími zeměmi.
- (22) Letectví přispívá k celkovému dopadu lidské činnosti na změnu klimatu a dopad emisí skleníkových plynů z letadel na životní prostředí lze zmírnit prostřednictvím opatření zaměřených na boj proti změně klimatu v EU a ve třetích zemích, zejména v rozvojových zemích, a na financování výzkumu a vývoje v oblasti snižování emisí a přizpůsobování se změnám klimatu, včetně letectví a letecké dopravy. Rozhodnutí o státních veřejných výdajích jsou v souladu se zásadou subsidiarity ponechána členským státům. Aniž je dotčen tento postoj, příjmy z dražby povolenek nebo rovnocenná částka v případě

nadřazených rozpočtových zásad členských států, jako je jednotnost a všeobecnost, by měly být použity na snižování emisí skleníkových plynů, na přizpůsobení se dopadům změny klimatu v EU a ve třetích zemích, na financování výzkumu a vývoje v oblasti zmírňování a přizpůsobování a k pokrytí nákladů na správu systému Společenství. Příjmy získané z dražby by rovněž měly být použity na dopravu s nízkými hodnotami emisí. Výnosy z dražby by měly být zejména použity na financování příspěvků do Globálního fondu pro energetickou účinnost a obnovitelnou energii a opatření proti odlesňování a usnadnění přizpůsobování se změnám klimatu v rozvojových zemích. Ustanoveními této směrnice týkajícími se použití příjmů by nemělo být dotčeno rozhodnutí o budoucím použití příjmů z dražeb povolenek v širší souvislosti celkového přezkumu směrnice 2003/87/ES.

- (23) Ustanovení právních předpisů týkající se využívání finančních prostředků z dražby by měla být sdělena Komisi. Toto sdělení nezabývá členské státy povinností informovat o některých vnitrostátních opatřeních, jak stanoví čl. 88 odst. 3 Smlouvy. Touto směrnicí by neměly být dotčeny výsledky jakýchkoli budoucích postupů a řízení o státní podpoře podle článků 87 a 88 Smlouvy.
- (24) Za účelem zvýšení nákladové efektivnosti systému Společenství by měli mít provozovatelé letadel možnost používat certifikované jednotky snížení emisí (dále jen „CER“) a jednotky snížení emisí (dále jen „ERU“) z projektových činností, aby mohli plnit závazky ohledně vyřazování povolenek až do harmonizovaného limitu. Používání CER a ERU by mělo odpovídat kritériím schvalování systému obchodování s povolenkami, jak je stanoveno v této směrnici. Průměr procentních podílů stanovených členskými státy pro použití CER a ERU pro první období závazků v rámci Kjótského protokolu činí přibližně 15 %.
- (25) Evropská rada ve svých závěrech ze zasedání ve dnech 13. a 14. března 2008 uznala, že v globálním kontextu konkurujících si trhů vyvolává riziko přesunu emisí uhlíku obavy, které je třeba analyzovat a naléhavě řešit v nové směrnici o evropském systému obchodování s emisemi tak, aby v případě selhání jednání na mezinárodní úrovni mohla být přijata odpovídající opatření. Nejlepším způsobem, jak řešit tuto problematiku, zůstává uzavření mezinárodní dohody.

- (26) Aby se snížila administrativní zátěž provozovatelů letadel, měl by být za každého provozovatele letadla odpovědný jeden členský stát. Po členských státech by se mělo požadovat, aby zajistily, že provozovatelé letadel, jimž byla v uvedeném členském státě vydána provozní licence, nebo provozovatelé letadel bez provozní licence nebo ze třetích zemí, jejichž emise ve výchozím roce lze většinou připsat uvedenému členskému státu, splňují požadavky této směrnice. V případě, že provozovatel letadla nesplňuje požadavky této směrnice a jiná donucovací opatření členského státu správy jejich dodržování nezajistila, měly by členské státy postupovat společně. Členský stát správy by tedy měl mít možnost požádat v krajním případě Komisi, aby u daného provozovatele letadla rozhodla o uložení zákazu provozu na úrovni Společenství.
- (27) S cílem zachovat celistvost účetního systému pro systém Společenství vzhledem ke skutečnosti, že emise z mezinárodní letecké dopravy nejsou začleněny do závazků členských států podle Kjótského protokolu, by měly být povolenky přidělené odvětví letectví použity pouze ke splnění závazků provozovatelů letadel týkajících se vyřazení povolenek podle této směrnice.
- (28) Pro zajištění rovného zacházení s provozovateli letadel by se členské státy měly v souladu se zvláštními pokyny, které vypracuje Komise, řídit harmonizovanými pravidly pro správu provozovatelů letadel, za něž mají odpovědnost.
- (29) S cílem zajistit celistvost systému Společenství z hlediska životního prostředí by měly být jednotky vyřazené provozovateli letadel započteny pouze do těch cílů snižování emisí skleníkových plynů, které tyto emise zohledňují.
- (30) Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu (Eurocontrol) může mít informace, které by mohly pomoci členským státům nebo Komisi při plnění jejich závazků vyplývajících z této směrnice.
- (31) Ustanovení systému Společenství týkající se monitorování, podávání zpráv, ověřování emisí a sankcí použitelných vůči provozovatelům by se měla rovněž vztahovat na provozovatele letadel.
- (32) S ohledem na zkušenosti s uplatňováním směrnice 2003/87/ES by měla Komise přezkoumat její fungování v souvislosti s činnostmi v oblasti letectví, a poté by měla podat zprávu Evropskému parlamentu a Radě.
- (33) Přezkum fungování směrnice 2003/87/ES v souvislosti s činnostmi v oblasti letectví by měl zohlednit strukturní závislost na letectví v zemích, v nichž neexistují odpovídající a srovnatelné alternativní způsoby dopravy, a které jsou proto ve značné míře závislé na letecké dopravě, a v nichž z odvětví cestovního ruchu plyne vysoký příspěvek k hrubému domácímu produktu těchto zemí. Zvláště je třeba zohlednit opatření ke zmírnění, nebo dokonce odstranění jakýchkoli problémů spojených s dostupností a konkurenceschopností, jimž čelí nejvzdálenější regiony Společenství ve smyslu čl. 299 odst. 2 Smlouvy, a problémů v případě závazků veřejné služby, k nimž dochází v souvislosti s prováděním této směrnice.
- (34) Prohlášení ministrů o letišti Gibraltar dohodnuté dne 18. září 2006 v Córdobě během prvního ministerského zasedání fóra pro dialog o Gibraltaru nahradí společné prohlášení o tomto letišti učiněné dne 2. prosince 1987 v Londýně a plné dodržování tohoto prohlášení ministrů bude považováno za dodržování prohlášení z roku 1987.
- (35) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (36) Zejména je třeba zmocnit Komisi k přijetí opatření týkajících se dražby povolenek, které nemusí být vydány bezplatně, k přijetí prováděcích pravidel pro fungování zvláštní rezervy pro určité provozovatele letadel a pro postupy související s žádostmi adresovanými Komisi, aby rozhodla o uložení zákazu provozu v případě určitého provozovatele letadla, a ke změnám činností v oblasti letectví uvedených v příloze I, pokud třetí země zavede opatření na snížení dopadů letectví na změnu klimatu. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice včetně jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (37) Jelikož cíle této směrnice nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni jednotlivých členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu či účinků navrhované směrnice lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (38) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽²⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

- (39) Směrnice 2003/87/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 2003/87/ES

Směrnice 2003/87/ES se mění takto:

- 1) Před článek 1 se vkládá nový nadpis, který zní:

„KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ.

- 2) V článku 2 se doplňuje odstavec, který zní:

„3. Tato směrnice se použije pro letiště Gibraltar, aniž jsou dotčeny právní postoje Španělského království a Spojeného království ve sporu o svrchovanost nad územím, kde se letiště nachází.“

- 3) Článek 3 se mění takto:

- a) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) ‚emisemi‘ rozumí uvolňování skleníkových plynů do atmosféry ze zdrojů v zařízení nebo uvolňování plynů určených ve vztahu k činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I z letadel vykonávajících takovou činnost;“;

- b) doplňují se nová písmena, která znějí:

„o) ‚provozovatelem letadla‘ rozumí osoba, která provozuje letadlo v době, kdy vykonává činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I, nebo v případě, že tato osoba není známa či ji vlastník letadla neidentifikoval, vlastník letadla;

p) ‚provozovatelem komerční letecké dopravy‘ rozumí provozovatel, jenž za úplaty poskytuje pravidelné nebo nepravidelné letecké služby veřejnosti za účelem přepravy cestujících, nákladu nebo poštovních zásilek;

q) ‚členským státem správy‘ rozumí členský stát odpovědný za správu systému Společenství ve vztahu k provozovateli letadla podle článku 18a;

r) ‚emisemi způsobenými letectvím‘ rozumí emise ze všech letů v rámci činností v oblasti letectví uvedených v příloze I, které odlétají z letiště umístěného na území členského státu nebo přilétají na takové letiště ze třetí země;

s) ‚historickými emisemi z letectví‘ rozumí průměrná střední hodnota ročních emisí z letadel vykonávajících v kalendářních letech 2004, 2005 a 2006 činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I.“

- 4) Za článek 3 se vkládá nová kapitola, která zní:

„KAPITOLA II

LETECTVÍ

Článek 3a

Oblast působnosti

Tato kapitola se vztahuje na přidělování a vydávání povolenek, pokud jde o činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I.

Článek 3b

Činnosti v oblasti letectví

Do 2. srpna 2009 vypracuje Komise regulativním postupem podle čl. 23 odst. 2 pokyny týkající se podrobného výkladu činností v oblasti letectví uvedených v příloze I.

Článek 3c

Celkový počet povolenek pro letectví

1. Pro období od 1. ledna 2012 do 31. prosince 2012 se celkové množství povolenek, které mají být přiděleny provozovatelům letadel, rovná 97 % historických emisí z letectví.

2. Pro období uvedené v čl. 11 odst. 2 počínající dnem 1. ledna 2013, a nedojde-li k žádným změnám v návaznosti na přezkum podle čl. 30 odst. 4, pro každé následující období se celkové množství povolenek, které mají být přiděleny provozovatelům letadel, rovná 95 % historických emisí z letectví vynásobených počtem let v daném období.

Tento procentní podíl lze přezkoumat v rámci všeobecného přezkumu této směrnice.

3. Komise přezkoumá celkové množství povolenek, jež mají být přiděleny provozovatelům letadel podle čl. 30 odst. 4.

4. Do 2. srpna 2009 Komise rozhodne o historických emisích z letectví na základě nejlepších dostupných údajů, včetně odhadů vycházejících z aktuálních informací o dopravě. Toto rozhodnutí bude posouzeno výborem uvedeným v čl. 23 odst. 1.

Článek 3d

Způsob přidělování povolenek pro letectví prostřednictvím dražby

1. V období uvedeném v čl. 3c odst. 1 se vydraží 15 % povolenek.

2. Od 1. ledna 2013 se vydraží 15 % povolenek. Tento procentní podíl lze v rámci všeobecného přezkumu této směrnice zvýšit.

3. Bude přijato nařízení obsahující podrobná ustanovení pro dražby povolenek, které nemusí být vydány zdarma, podle odstavců 1 a 2 tohoto článku nebo čl. 3f odst. 8 prováděné členskými státy. Množství povolenek, které mají v každém období jednotlivé členské státy vydražit, je úměrné jejich podílu na celkovém množství emisí způsobených letectvím ve všech členských státech za referenční rok, za který byla podána zpráva podle čl. 14 odst. 3 ověřená podle článku 15. Pro období uvedené v čl. 3c odst. 1 je referenčním rokem rok 2010 a pro každé následující období uvedené v článku 3c je referenčním rokem kalendářní rok končící 24 měsíců před začátkem období, k němuž se dražba vztahuje.

Uvedené nařízení, jež má za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijme regulačním postupem s kontrolou podle čl. 23 odst. 3.

4. Způsob použití příjmů z dražby povolenek určí členské státy. Tyto příjmy by se měly využít za účelem boje proti změně klimatu v EU a třetích zemích mimo jiné na opatření ke snižování emisí skleníkových plynů, na přizpůsobení se dopadům změny klimatu v EU a ve třetích zemích, zejména v rozvojových zemích, na financování výzkumu a vývoje v oblasti zmírňování a přizpůsobování se, včetně letectví a letecké dopravy, na snížení emisí prostřednictvím dopravy s nízkými hodnotami emisí a na pokrytí nákladů na správu systému. Výnosy z dražby by měly být použity také na financování příspěvků do Globálního fondu pro energetickou účinnost a obnovitelnou energii a na opatření proti odlesňování.

Členské státy informují Komisi o opatřeních přijatých podle tohoto odstavce.

5. Poskytnutí informací Komisi na základě této směrnice nezavazuje členské státy oznamovací povinnosti podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy.

Článek 3e

Přidělování (alokace) a vydávání povolenek provozovatelům letadel

1. Pro každé období uvedené v článku 3c mohou všichni provozovatelé letadel požádat o přidělení povolenek, které mají být přiděleny zdarma. Žádost lze podat u příslušného orgánu v členském státě správy prostřednictvím předložení ověřených údajů o tunokilometrech pro činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I vykonané uvedeným provozovatelem letadel za sledovaný rok. Pro účely tohoto článku se sledovaným rokem rozumí kalendářní rok končící 24 měsíců před začátkem období, k němuž se v souladu s přílohami IV a V vztahuje, nebo, pokud jde o období uvedené v čl. 3c odst. 1, rok 2010.

Žádosti se podávají nejméně 21 měsíců před začátkem období, ke kterému se vztahují, nebo, pokud jde o období uvedené v čl. 3c odst. 1, do 31. března 2011.

2. Nejméně 18 měsíců před začátkem období, k němuž se žádost vztahuje, nebo v souvislosti s obdobím uvedeným v čl. 3c odst. 1 do 30. června 2011, předloží členské státy Komisi žádosti, které obdržely podle odstavce 1.

3. Nejméně 15 měsíců před začátkem každého období podle čl. 3c odst. 2, nebo v souvislosti s obdobím uvedeným v čl. 3c odst. 1 do 30. září 2011, vypočte Komise a rozhodnutím stanoví

- a) celkový počet povolenek, které mají být přiděleny pro uvedené období v souladu s článkem 3c;
- b) počet povolenek, u nichž má být v daném období provedena dražba v souladu s článkem 3d;
- c) počet povolenek ve zvláštní rezervě pro provozovatele letadel pro dané období v souladu s článkem 3f odst. 1;
- d) počet povolenek, jež mají být přiděleny zdarma v daném období odečtením počtu povolenek podle písm. b) a c) z celkového množství povolenek, o nichž bylo rozhodnuto podle písm. a), a
- e) referenční hodnotu, která bude použita při přidělování povolenek zdarma provozovatelům letadel, jejichž žádosti byly předloženy Komisi v souladu s odstavcem 2.

Referenční hodnota uvedená v písmenu e), vyjádřená jako počet povolenek na tunokilometr, se vypočítá vydělením počtu povolenek uvedených v písmenu d) součtem tunokilometrů uvedených v žádostech předložených Komisi v souladu s odstavcem 2.

4. Do tří měsíců od data, kdy Komise přijme rozhodnutí podle odstavce 3, vypočte a zveřejní každý členský stát správy

a) celkový počet povolenek přidělených na období jednotlivým provozovatelům letadel, jejichž žádost byla předložena Komisi v souladu s odstavcem 2, vypočtený vynásobením tunokilometrů uvedených v žádosti referenční hodnotou uvedenou v odst. 3 písm. e) a

b) počet povolenek přidělených jednotlivým provozovatelům letadel na každý rok, který se stanoví vydělením celkového počtu přidělených povolenek za období vypočtených podle písmene a) počtem let v období, v němž uvedený provozovatel provádí činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I.

5. Do 28. února 2012 a v následujících letech vždy do 28. února vydá příslušný orgán členského státu správy každému provozovateli letadla počet povolenek přidělený uvedenému provozovateli pro daný rok podle tohoto článku nebo podle článku 3f.

Článek 3f

Zvláštní rezerva pro určité provozovatele letadel

1. V každém období podle čl. 3c odst. 2 se vyčlení 3 % z celkového počtu povolenek, které mají být přiděleny, do zvláštní rezervy pro provozovatele letadel:

a) kteří začínají s vykonáváním činnosti v oblasti letectví podle přílohy I po sledovaném roce, za který byly předloženy údaje o tunokilometrech podle čl. 3e odst. 1 s ohledem na období uvedené v čl. 3c odst. 2, nebo

b) u jejichž údajů o tunokilometrech dochází k růstu v průměru o více než 18 % ročně mezi sledovaným rokem, za který byly předloženy údaje o tunokilometrech podle čl. 3e odst. 1 s ohledem na období uvedené v čl. 3c odst. 2, a druhým kalendářním rokem tohoto období,

a jejichž činnost podle písm. a) nebo dodatečná činnost podle písm. b) není zcela ani zčásti pokračováním činnosti v oblasti letectví, jež byla dříve vykonávána jiným provozovatelem letadla.

2. Provozovatel letadla, jenž je podle odstavce 1 způsobilý, může požádat o přidělení povolenek zdarma ze zvláštní rezervy tak, že podá žádost příslušnému orgánu členského státu správy. Žádost se podává do 30. června třetího roku období uvedeného v čl. 3c odst. 2, k němuž se vztahuje.

Provozovateli letadla nesmí být podle odst. 1 písm. b) přiděleno více než 1 000 000 povolenek.

3. Žádost podle odstavce 2

a) musí obsahovat ověřené údaje o tunokilometrech pro činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I uskutečněné provozovatelem činnosti v oblasti letectví ve druhém kalendářním roce období uvedeného v čl. 3c odst. 2, k němuž se tato žádost vztahuje, v souladu s přílohami IV a V;

b) poskytuje důkazy o tom, že kritéria pro způsobilost podle odst. 1 jsou splněna, a

c) v případě provozovatelů letadel spadajících pod odst. 1 písm. b) uvede

i) procentní nárůst tunokilometrů dosažených daným provozovatelem letadla mezi sledovaným rokem, za nějž byly údaje o tunokilometrech předloženy podle čl. 3e odst. 1 s ohledem na období uvedené v čl. 3c odst. 2, a druhým kalendářním rokem tohoto období,

ii) absolutní nárůst tunokilometrů dosažených daným provozovatelem letadla mezi sledovaným rokem, za nějž byly údaje o tunokilometrech předloženy podle čl. 3e odst. 1 s ohledem na období uvedené v čl. 3c odst. 2, a druhým kalendářním rokem tohoto období a

iii) absolutní nárůst tunokilometrů dosažených daným provozovatelem letadla mezi sledovaným rokem, za nějž byly údaje o tunokilometrech předloženy podle čl. 3e odst. 1 s ohledem na období uvedené v čl. 3c odst. 2, a druhým kalendářním rokem tohoto období, jehož hodnota je vyšší než procentní podíl uvedený v odst. 1 písm. b).

4. Členské státy předloží Komisi žádosti přijaté podle odstavce 2 nejpozději do šesti měsíců od uplynutí lhůty pro podávání těchto žádostí.

5. Komise rozhodne o referenční hodnotě, jež se použije pro přidělení povolenek zdarma provozovatelům letadel, jejichž žádosti byly předány Komisi v souladu s odstavcem 4, nejpozději do dvanácti měsíců od uplynutí lhůty pro podávání žádostí podle odstavce 2.

S výhradou odstavce 6 se referenční hodnota vypočítá vydělením počtu povolenek ve zvláštní rezervě součtem

a) údajů o tunokilometrech pro provozovatele letadel spadajících pod odst. 1 písm. a) zahrnutých do žádostí předložených Komisi v souladu s odst. 3 písm. a) a odstavcem 4 a

b) hodnoty absolutního nárůstu tunokilometrů, jež je vyšší než procentní podíl uvedený v odst. 1 písm. b) pro provozovatele letadel spadající pod odst. 1 písm. b) zahrnuté do žádostí předložených Komisi v souladu s odst. 3 písm. c) bodem iii) a odstavcem 4.

6. V důsledku referenční hodnoty vypočtené podle odstavce 5 nesmí být roční přidělení povolenek na tunokilometr vyšší než roční přidělení povolenek na tunokilometr provozovatelům letadel podle čl. 3e odst. 4.

7. Do tří měsíců ode dne, kdy Komise přijme rozhodnutí podle odstavce 5, vypočte a zveřejní každý členský stát správy

a) přidělení povolenek ze zvláštní rezervy všem provozovatelům letadel, jejichž žádost byla předložena Komisi v souladu s odstavcem 4. Toto přidělení se vypočte vynásobením referenční hodnoty zveřejněné podle odstavce 5:

i) v případě provozovatelů letadel spadajících pod odst. 1 písm. a) tunokilometrů zahrnutých do žádostí předložených Komisi v souladu s odst. 3 písm. a) a s odstavcem 4,

ii) v případě provozovatelů letadel spadajících pod odst. 1 písm. b) hodnoty absolutního nárůstu tunokilometrů, jež je vyšší než procentní podíl uvedený v odst. 1 písm. b), zahrnutých do žádostí předložených Komisi v souladu s odst. 3 písm. c) bodem iii) a odstavcem 4 a

b) přidělení povolenek všem provozovatelům letadel na každý rok, které se stanoví vydělením počtu povolenek přidělených danému provozovateli podle písm. a) počtem celých kalendářních let zbývajících v období podle čl. 3c odst. 2, k němuž se přidělení vztahuje.

8. Nepřidělené povolenky ve zvláštní rezervě členské státy vydraží.

9. Komise může přijmout podrobná pravidla pro nakládání se zvláštní rezervou podle tohoto článku, včetně hodnocení zaměřeného na to, jak jsou splněna kritéria způsobilosti podle odstavce 1. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 23 odst. 3.

Článek 3g

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 úřad schválí v souladu s pokyny přijatými podle článku 14.“

5) Vkládají se nový nadpis a článek, které znějí:

„KAPITOLA III

STACIONÁRNÍ ZAŘÍZENÍ

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.“

6) V čl. 6 odst. 2 se písmeno e) nahrazuje tímto:

„e) povinnost vyřadit povolenky jiné než povolenky vydané podle kapitoly II ve výši rovnající se celkovým emisím zařízení v každém kalendářním roce, ověřené podle článku 15, do čtyř měsíců od konce uvedeného roku.“

7) Za článek 11 se vkládá nadpis, který zní:

„KAPITOLA IV

USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE LETECKÝCH A STACIONÁRNÍCH ZAŘÍZENÍ“.

8) V článku 11a se vkládá nový odstavec, který zní:

„1a. Pro období uvedené v čl. 3c odst. 1 mohou provozovatelé letadel využívat CER a ERU až do výše 15 % počtu povolenek, které musí být podle čl. 12 odst. 2a vyraženy.

Pro následující období by měl být procentní podíl CER a ERU, které mohou být použity v souvislosti s činnostmi v oblasti letectví, přezkoumán jako součást všeobecného přezkumu této směrnice a při zohlednění vývoje mezinárodního režimu změny klimatu.

Komise zveřejní tento procentní podíl nejméně šest měsíců před začátkem každého období podle článku 3c.“

- 9) V čl. 11b odst. 2 se slova „ze zařízení“ nahrazují slovy „z činností“.

- 10) Článek 12 se mění takto:

- a) v odstavci 2 se za slovo „účely“ vkládají slova „splnění závazků provozovatele letadla podle odstavce 2a nebo“;

- b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„2a. Členský stát správy zajistí, aby do 30. dubna každého roku každý provozovatel letadla vyřadil počet povolenek rovnající se celkovým emisím z činností v oblasti letectví uvedených v příloze I za předchozí kalendářní rok, které tento provozovatel letadla uskutečňuje, ověřených podle článku 15. Členské státy zajistí, aby povolenky vyřazené podle tohoto odstavce byly následně zrušeny.“

- c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Členské státy zajistí, aby do 30. dubna každého roku provozovatel každého zařízení vyřadil počet povolenek jiných než povolenek vydaných podle kapitoly II rovnající se celkovým emisím z uvedeného zařízení během předchozího kalendářního roku, ověřených podle článku 15, a aby uvedené povolenky byly následně zrušeny.“

- 11) V čl. 13 odst. 3 se slova „čl. 12 odst. 3“ nahrazují slovy „čl. 12 odst. 2a nebo 3“.

- 12) Článek 14 se mění takto:

- a) v odstavci 1 první větě

- i) se za slova „těchto činností“ doplňují slova „a údajů o tunokilometrech pro účely žádosti podle článku 3e nebo 3f“,

- ii) se zrušují slova „do 30. září 2003“;

- b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Členské státy zajistí, aby každý provozovatel nebo provozovatel letadla v souladu s těmito pokyny podal příslušnému orgánu zprávu o emisích ze zařízení během každého kalendářního roku nebo od 1. ledna 2010 z letadel, která provozuje, po skončení uvedeného roku.“

- 13) Článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Ověřování

Členské státy zajistí, aby zprávy, které provozovatelé nebo provozovatelé letadel předložili podle čl. 14 odst. 3, byly ověřeny v souladu s kritérii stanovenými v příloze V a veškerými podrobnými ustanoveními přijatými Komisí v souladu s tímto článkem a aby o tom byl příslušný orgán informován.

Členské státy zajistí, aby provozovatel nebo provozovatel letadla, jehož zpráva nebyla do 31. března každého roku se zřetelem na emise předchozího roku posouzena jako uspokojující v souladu s kritérii stanovenými v příloze V veškerými podrobnými ustanoveními přijatými Komisí v souladu s tímto článkem, nemohl provádět další převody povolenek do doby, než bude zpráva uvedeného provozovatele nebo provozovatele letadla posouzena jako uspokojující.

Komise může přijmout podrobná ustanovení týkající se ověření zpráv předkládaných provozovateli letadel podle čl. 14 odst. 3 a žádostí podle článků 3e a 3f, včetně postupů ověřování, které mají používat ověřovatelé, a to regulativním postupem podle čl. 23 odst. 2.“

- 14) Článek 16 se mění takto:

- a) v odstavci 1 se zrušují slova „nejpozději do 31. prosince 2003“;

- b) odstavce 2 a 3 se nahrazují tímto:

„2. Členské státy zajistí, aby byla zveřejněna jména provozovatelů a provozovatelů letadel, kteří porušují požadavky na vyřazení dostačujícího množství povolenek podle této směrnice.

3. Členské státy zajistí, aby každý provozovatel a provozovatel letadla, který do 30. dubna každého roku nevyřadí dostačující množství povolenek ke krytí svých emisí během předchozího roku, musel zaplatit pokutu za překročení emisí. Pokuta za překročení emisí činí 100 EUR za každou vypuštěnou tunu ekvivalentu oxidu uhličitého, pro kterou provozovatel nebo provozovatel letadla nevyřadí povolenky. Platba pokuty za překročení emisí nezprošťuje provozovatele nebo provozovatele letadla povinnosti vyřadit povolenky ve výši tohoto překročení emisí, až bude vyřazovat povolenky pro následující kalendářní rok.“;

c) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„5. V případě, že provozovatel letadla nesplňuje požadavky této směrnice a jiná donucovací opatření jejich dodržování nezajistila, může jeho členský stát správy požádat Komisi, aby rozhodla o uložení zákazu provozování letecké dopravy dotčenému provozovateli letadla.

6. Jakákoliv žádost členského státu správy podle článku 5 musí obsahovat

a) důkazy, že provozovatel letadla nesplnil své povinnosti stanovené touto směrnicí;

b) podrobné informace o donucovacích opatřeních přijatých daným členským státem;

c) odůvodnění uložení zákazu provozování letecké dopravy na úrovni Společenství a

d) doporučení týkající se oblasti působnosti zákazu provozování letecké dopravy na úrovni Společenství a veškeré podmínky, jež by měly být požadovány.

7. Pokud jsou žádosti, jako například žádosti uvedené v odstavci 5, určeny Komisi, uvědomí Komise ostatní členské státy prostřednictvím jejich zástupců ve výboru uvedeném v čl. 23 odst. 1 v souladu s jednacím řádem výboru.

8. Před přijetím rozhodnutí na základě žádosti podle odstavce 5 proběhnou, je-li to možné a proveditelné, konzultace orgánů zodpovědných za regulační dohled

nad dotčeným provozovatelem letadla. Konzultace budou pokud možno prováděny společně s Komisí a členskými státy.

9. Pokud Komise zvažuje přijetí rozhodnutí na základě žádosti podle odstavce 5, sdělí dotčenému provozovateli letadla základní údaje a důvody, na nichž se dané rozhodnutí zakládá. Dotčený provozovatel letadla má možnost předložit do deseti pracovních dnů po tomto sdělení písemné připomínky Komisi.

10. Na žádost členského státu může Komise postupem podle čl. 23 odst. 2 přijmout rozhodnutí o uložení zákazu provozování letecké dopravy dotčenému provozovateli letadla.

11. Každý členský stát prosazuje na svém území rozhodnutí přijatá podle odstavce 10. Uvědomí Komisi o veškerých opatřeních přijatých za účelem provádění těchto rozhodnutí.

12. V případě potřeby se stanoví podrobná pravidla týkající se postupů podle tohoto článku. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijímají regulativním postupem podle čl. 23 odst. 3.“

15) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 18a

Členský stát správy

1. Pokud jde o provozovatele letadel, je členským státem správy

a) v případě provozovatele letadla s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s ustanoveními nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (*) členský stát, který uvedenému provozovateli letadla provozní licenci vydal, a

b) ve všech ostatních případech členský stát s nejvyšším odhadovaným množstvím emisí způsobených leteckým provozem a pocházejících z letů uskutečněných uvedeným provozovatelem letadla v základním roce.

2. Pokud v prvních dvou letech kteréhokoliv období uvedeného v článku 3c žádné emise způsobené leteckým provozem a pocházející z letů uskutečněných provozovatelem letadla, na něž se vztahuje odst. 1 písm. b), nejsou způsobeny jeho členskému státu správy, je v následujícím období tento provozovatel letadla převeden k jinému členskému státu správy. Novým členským státem správy se stává členský stát s nejvyšším odhadovaným množstvím emisí způsobených leteckým provozem, pocházejících z letů uskutečněných uvedeným provozovatelem během prvních dvou let předchozího období.

3. Komise na základě nejlepších dostupných informací

a) zveřejní do 1. února 2009 seznam provozovatelů letadel, kteří ke dni 1. ledna 2006 nebo po tomto datu vykonávají činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I, a v souladu s odstavcem 1 uvedou u jednotlivých provozovatelů letadel členský stát správy a

b) aktualizuje do 1. února každého následujícího roku seznam tak, aby obsahoval provozovatele letadel, kteří začali vykonávat činnost v odvětví letectví uvedenou v příloze I po uvedeném datu.

4. Komise může regulativním postupem podle čl. 23 odst. 2 vypracovat pokyny, které se budou týkat správy provozovatelů letadel podle této směrnice členskými státy.

5. Pro účely odstavce 1 se „základním rokem“ v souvislosti s provozovatelem letadel, jenž začal vykonávat svou činnost ve Společenství po 1. lednu 2006, rozumí první kalendářní rok provozu a ve všech ostatních případech kalendářní rok začínající 1. lednem 2006.

Článek 18b

Pomoc ze strany Eurocontrolu

Pro účely plnění svých závazků podle čl. 3c odst. 4 a článku 18a může Komise požádat o pomoc Eurocontrol nebo jinou příslušnou organizaci a může s uvedenými organizacemi v tomto smyslu uzavřít odpovídající dohody.

(*) Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1.“

16) V článku 19 se odstavec 3 mění takto:

a) poslední věta se nahrazuje tímto:

„Toto nařízení rovněž zahrnuje ustanovení o používání a identifikaci CER a ERU v systému Společenství a ustanovení o monitorování úrovně tohoto používání a ustanovení, jejichž cílem je začlenit činnosti v oblasti letectví do systému Společenství.“;

b) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

„Nařízení týkající se normalizace a zabezpečení systému registrů zajistí převedení povolenek, CER a ERU vyřazených provozovateli letadel na účty členských států pro odebrání pro první období závazků v rámci Kjótského protokolu pouze v takovém rozsahu, aby uvedené povolenky, CER a ERU odpovídaly emisím zahrnutým v národních souhrnech vnitrostátních soupisů členských států pro dané období.“

17) V článku 23 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.“

18) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 25a

Opatření třetích zemí na snížení dopadu letectví na změnu klimatu

1. Pokud třetí země přijme opatření na snížení dopadu letů odlétajících z této země a přistávajících ve Společenství na změnu klimatu, Komise po konzultaci s danou třetí zemí a členskými státy v rámci výboru uvedeného v čl. 23 odst. 1 zváží dostupné možnosti s cílem zajistit optimální součinnost mezi systémem Společenství a opatřeními dané země.

V případě potřeby může Komise přijmout změny umožňující vyloučení letů přilétajících z dotčené třetí země z činností v oblasti letectví uvedených v příloze I nebo umožňující jakékoliv další změny činností v oblasti letectví uvedených v příloze I, jež jsou vyžadovány na základě dohody podle čtvrtého pododstavce. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 23 odst. 3.

Jakékoliv další změny této směrnice mohou být Komisí navrženy Evropskému parlamentu a Radě.

V souladu s čl. 300 odst. 1 Smlouvy může Komise rovněž případně předložit Radě doporučení týkající se zahájení jednání s cílem uzavřít dohodu s dotčenou třetí zemí.

2. Společenství a jeho členské státy i nadále usilují o dosažení dohody o celosvětových opatřeních na snížení emisí skleníkových plynů z letectví. S ohledem na uvedenou dohodu Komise zváží, zda jsou změny této směrnice, pokud jde o provozovatele letadel, nezbytné.“

19) Článek 28 se mění takto:

a) v odstavci 3 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) který je odchylně od čl. 6 odst. 2 písm. e) a čl. 12 odst. 3 odpovědný za vyřazení povolenek, jiných než povolenek vydaných podle kapitoly II, rovnajících se celkovým emisím ze zařízení ve sdružení a“;

b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Odchylně od čl. 16 odst. 2, 3 a 4 podléhá správce sankcím použitelným pro případ porušení požadavků vyřadit dostatečné množství povolenek, jiných než povolenek vydaných podle kapitoly II, k pokrytí celkových emisí ze zařízení ve sdružení.“

20) V článku 30 se doplňuje odstavec, který zní:

„4. Na základě monitorování a zkušeností s uplatňováním této směrnice Komise přezkoumá do 1. prosince 2014 její fungování v souvislosti s činnostmi v oblasti letectví uvedenými v příloze I a případně může předložit návrhy Evropskému parlamentu a Radě podle článku 251 Smlouvy. Komise zejména zváží

a) dopad této směrnice na celkové fungování systému Společenství a její důsledky;

b) fungování trhu s povolenkami v oblasti letectví, zejména veškerá možná narušení trhu;

c) účinnost systému Společenství z hlediska životního prostředí a množství, o němž by mělo být sníženo celkové množství povolenek, které mají být podle článku 3c přiděleny provozovatelům letadel, v souladu s celkovými cíli EU týkajícími se snížení emisí;

d) dopad systému Společenství na odvětví letectví, včetně problematiky konkurenceschopnosti, zejména s přihlédnutím k účinku politik v oblasti změny klimatu, jež se uplatňují pro letectví mimo EU;

e) pokračování zvláštní rezervy pro provozovatele letadel s přihlédnutím k pravděpodobnému sblížení míry růstu v rámci celého průmyslového odvětví;

f) dopad systému Společenství na strukturální závislost ostrovů, enklávních, okrajových regionů a nejvzdálenějších regionů Společenství na letecké dopravě;

g) zda by měl být zahrnut systém „bran“ pro usnadnění obchodování s povolenkami mezi provozovateli letadel a provozovateli zařízení, a přitom zajistit, aby se z žádného převodu nestal čistý převod povolenek provozovatelů letadel na provozovatele zařízení;

h) předpoklady vymezujících prahových hodnot, tak jak jsou uvedeny v příloze I jako certifikovaná maximální vzletová hmotnost a počet letů ročně uskutečněných provozovatelem letadla;

i) dopad vynětí určitých letů vykonávaných v rámci závazků veřejné služby uložených v souladu s nařízením (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (*) ze systému Společenství;

j) vývoj, a to včetně potenciálu budoucího vývoje, směrem k vyšší efektivitě letectví a zejména pokrok při dosahování cíle Poradní rady pro výzkum letectví v Evropě (ACARE) zaměřeného na rozvoj a demonstrace technologií, které by snižovaly spotřebu pohonných hmot do roku 2020 o 50 %, a zjištění, zda jsou třeba další opatření ke zvýšení efektivit;

k) vývoj vědeckého pojetí dopadů kondenzačních pruhů a cirové oblačnosti, jež jsou způsobeny leteckým provozem, na změnu klimatu s cílem navrhnout účinná opatření ke zmírnění.

Komise poté podá zprávu Evropskému parlamentu a Radě.

(*) Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8.“

21) Za článek 30 se vkládá nadpis, který zní:

„KAPITOLA V

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ“.

22) Přílohy I, IV a V se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 2. února 2010. Znění těchto předpisů sdělí neprodleně Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy obsahují odkaz na tuto směrnici nebo je takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působ-

nosti této směrnice. Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.

Článek 3

Vstup v platnost

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

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve Štrasburku dne 19. listopadu 2008.

Za Evropský parlament

předseda

H.-G. PÖTTERING

Za Radu

předseda

J.-P. JOUYET

PŘÍLOHA

Přílohy I, IV a V směrnice 2003/87/ES se mění takto:

1. Příloha I se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„KATEGORIE ČINNOSTÍ, NA KTERÉ SE VZTAHUJE TATO SMĚRNICE“;

b) v odstavci 2 se před tabulku vkládá pododstavec, který zní:

„Od 1. ledna 2012 se začleňují všechny lety, které přilétají na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, nebo které z uvedeného letiště odlétají.“;

c) doplňuje se tato kategorie činností:

„Letectví

Lety, které odlétají z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva nebo které na uvedeném letiště přilétají.

Oxid uhličitý

Tato činnost nezahrnuje:

- a) lety vykonávané výhradně za účelem přepravy vládnoucího panovníka a jeho nejbližší rodiny, hlav států, předsedů vlád a vládních ministrů jiné země, než je členský stát, během jejich služebních cest, pokud je tato skutečnost doložena příslušným označením statusu na letovém plánu;
- b) vojenské lety vykonávané vojenskými letadly a lety celních a policejních orgánů;
- c) pátrací a záchranné lety, protipožární lety, humanitární lety a lety letecké záchranné služby schválené příslušným orgánem;
- d) veškeré lety vykonávané výlučně podle pravidel letu za viditelnosti podle přílohy 2 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví;
- e) lety končící na letišti, ze kterého letadlo vzlétlo, během nichž nedošlo k mezipřistání;
- f) cvičné lety vykonávané výlučně za účelem získání licence nebo získání kvalifikace v případě letové posádky v kabině pilota, pokud je tato skutečnost doložena příslušnou poznámkou v letovém plánu a za předpokladu, že let neslouží k přepravě cestujících nebo nákladu či k přemístění nebo dopravení letadla;
- g) lety vykonávané výlučně za účelem vědeckého výzkumu nebo kontroly, testování či udělování osvědčení pro letadla nebo vybavení, a to leteckého i pozemního;
- h) lety vykonávané letadly o certifikované maximální vzletové hmotnosti méně než 5 700 kg.
- i) lety vykonávané v rámci závazků veřejné služby nařízené v souladu s nařízením (EHS) č. 2408/92 na trasách v nejvzdálenějších regionech uvedených v čl. 299 odst. 2 Smlouvy o ES nebo na trasách, na nichž nabízená kapacita nepřesahuje 30 000 míst ročně, a
- j) lety, jež by jinak spadaly pod tuto činnost, vykonávané poskytovatelem komerční letecké dopravy, jenž buď
 - po tři po sobě jdoucí čtyřměsíční období provozuje méně než 243 letů za období, nebo
 - lety s celkovou roční produkcí emisí nižší než 10 000 tun za rok.

Lety uskutečňované výhradně za účelem přepravy vládnoucího panovníka a jeho nejbližší rodiny, hlav států, předsedů vlád a vládních ministrů členských států při výkonu jejich funkce nemohou být z tohoto bodu vyloučeny.“

2. Příloha IV se mění takto:

a) za název přílohy se vkládá nadpis, který zní:

„ČÁST A – Monitorování a podávání zpráv o emisích ze stacionárních zařízení“;

b) doplňuje se nová část, která zní:

„ČÁST B – Monitorování a podávání zpráv o emisích z činností v oblasti letectví

Monitorování emisí oxidu uhličitého

Emise se monitorují pomocí výpočtu. Pro výpočet emisí se použije vzorec:

spotřeba paliva × emisní faktor.

Spotřeba paliva zahrnuje palivo spotřebované pomocným palubním zdrojem. Je-li to možné, použije se skutečná spotřeba paliva pro každý let, která se vypočte za použití tohoto vzorce:

množství paliva obsaženého v nádržích letadla, jakmile je dokončeno doplnění paliva pro let – množství paliva obsaženého v nádržích letadla, jakmile je dokončeno doplnění paliva pro následující let + palivo doplněné pro tento následující let.

Nejsou-li k dispozici údaje o skutečné spotřebě paliva, k odhadu údajů o spotřebě paliva se použije standardní stupňová metoda, přičemž se vychází z nejlepších dostupných informací.

Použijí se normalizované emisní faktory IPCC uvedené v bilančních pokynech IPCC za rok 2006 nebo v následných aktualizovaných pokynech, pokud nejsou emisní faktory stanovené pro danou činnost a získané nezávislými akreditovanými laboratořemi používajícími uznávané analytické metody přesnější. Emisní faktor pro biomasu je nula.

Pro každý let a pro každé palivo se provádějí samostatné výpočty.

Podávání zpráv o emisích

Všichni provozovatelé letadel uvedou ve své zprávě podle čl. 14 odst. 3 tyto informace:

A. Identifikační údaje o provozovateli letadla, včetně

- jména provozovatele letadla,
- jeho členského státu správy,
- jeho adresy, včetně poštovního směrovacího čísla a země a jeho kontaktní adresy v členském státě správy, pokud se liší,
- poznávacích značek letadel a typů letadel používaných v období, za které se zpráva podává, při provádění činností provozovatele letadla v odvětví letectví uvedených v příloze I,
- čísla osvědčení leteckého provozovatele a provozní licence, na jejichž základě byly prováděny činnosti provozovatele letadla uvedené v příloze I, a orgánu, který je vydal,
- adresy, telefonu, faxu a e-mailové adresy kontaktní osoby a
- jména vlastníka letadel.

B. Pro každý druh paliva, z něhož se vypočítávají emise:

- spotřeba paliva,
- emisní faktor,

- celkové agregované emise ze všech letů vykonávaných během období, za které se zpráva podává, které spadají do činností provozovatele letadla v oblasti letectví uvedených v příloze I,
- agregované emise:
 - ze všech letů vykonávaných během období, za které se zpráva podává, které spadají do činností provozovatele letadla v oblasti letectví uvedených v příloze I a které odlétly z letiště umístěného na území členského státu a přilétly na letiště umístěné na území téhož členského státu,
 - ze všech dalších letů vykonávaných během období, za které se zpráva podává, které spadají do činností provozovatele letadla v oblasti letectví uvedených v příloze I,
- agregované emise ze všech letů vykonávaných během období, za které se zpráva podává, které spadají do činností provozovatele letadla v oblasti letectví uvedených v příloze I a které
 - odlétly z jednotlivých členských států a
 - přilétly do jednotlivých členských států ze třetí země,
- míra nejistoty.

Monitorování údajů o tunokilometrech pro účely článků 3e a 3f

Pro účely žádostí o přidělování povolenek v souladu s čl. 3e odst. 1 nebo čl. 3f odst. 2 se objem činností v oblasti letectví vypočte v tunokilometrech za použití tohoto vzorce:

tunokilometry = vzdálenost × užitečné zatížení,

kde

„vzdáleností“ se rozumí vzdušná vzdálenost mezi letištěm odletu a letištěm přiletu plus dodatečný fixní faktor 95 km a

„užitečným zatížením“ se rozumí celková hmotnost přepravovaného nákladu, pošty a cestujících.

Pro účely výpočtu užitečného zatížení:

- počet cestujících je počet osob na palubě s výjimkou členů posádky,
- provozovatel letadla si může pro cestující a odbavená zavazadla uvedená v dokumentaci o hmotnosti a vyvážení pro příslušné lety zvolit použití skutečné nebo standardní hmotnosti či použít na každého cestujícího a jeho odbavená zavazadla standardní hodnotu 100 kg.

Podávání zpráv o údajích o tunokilometrech pro účely článků 3e a 3f

Každý provozovatel letadla uvede ve své žádosti podle čl. 3e odst. 1 nebo čl. 3f odst. 2 tyto informace:

A. Identifikační údaje o provozovateli letadla, včetně

- jména provozovatele letadla,
- jeho členského státu správy,
- jeho adresy, včetně poštovního směrovacího čísla a země a jeho kontaktní adresy v členském státě správy, pokud se liší,
- registračních značek letadel a typů letadel používaných během roku, na který se žádost vztahuje, při provádění činností provozovatele letadla v odvětví letectví uvedených v příloze I,

- čísla osvědčení leteckého provozovatele a provozní licence, na jejichž základě byly prováděny činnosti provozovatele letadla uvedené v příloze I, a orgánu, který je vydal,
- adresy, telefonu, faxu a e-mailové adresy kontaktní osoby a
- jména vlastníka letadla.

B. Údaje o tunokilometrech:

- počet letů podle dvojic letišť,
- počet osobokilometrů podle dvojic letišť,
- počet tunokilometrů podle dvojic letišť,
- zvolená metoda pro výpočet hmotnosti cestujících a odbavených zavazadel,
- celkový počet tunokilometrů pro všechny lety vykonané během roku, za který se zpráva podává, spadající do činností provozovatele letadla v oblasti letectví uvedených v příloze I.“

3. Příloha V se mění takto:

- a) za název přílohy se vkládá nadpis, který zní:

„ČÁST A – Ověřování emisí ze stacionárních zařízení“;

- b) doplňuje se nová část, která zní:

„ČÁST B – Ověřování emisí z činností v oblasti letectví“

13. Při ověřování zpráv o emisích z letů spadajících do činností v oblasti letectví uvedených v příloze I se použijí všeobecné zásady a metodika stanovené v této příloze.

Za tímto účelem

- a) odkaz na provozovatele v odstavci 3 se považuje za odkaz na provozovatele letadla a odkaz na zařízení v písmenu c) uvedeného odstavce se považuje za odkaz na letadla používaná pro výkon činností v oblasti letectví, na něž se zpráva vztahuje;
- b) odkaz na zařízení v odstavci 5 se považuje za odkaz na provozovatele letadla;
- c) odkaz na činnosti prováděné v zařízení v odstavci 6 se považuje za odkaz na činnosti v oblasti letectví, na které se vztahuje zpráva a které vykonává provozovatel letadla;
- d) odkaz na místo zařízení v odstavci 7 se považuje za odkaz na místa používaná provozovatelem letadla pro vykonávání činností v oblasti letectví, na něž se zpráva vztahuje;
- e) odkazy na zdroje emisí v zařízení v odstavcích 8 a 9 se považují za odkazy na letadla, za která je provozovatel letadla odpovědný, a
- f) odkazy na provozovatele v odstavcích 10 a 12 se považují za odkazy na provozovatele letadla.

Další ustanovení týkající se ověřování zpráv o emisích v oblasti letectví

14. Ověřovatel zejména zjistí, zda

- a) všechny lety spadající pod činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I byly zohledněny. V tomto úkolu ověřovateli napomáhají údaje z časového plánu a další údaje o provozu provozovatele letadla, včetně údajů od Eurocontrolu, které si tento provozovatel vyžádal;
- b) jsou agregované údaje o spotřebě paliva a údaje o palivu zakoupeném nebo jiným způsobem dodaném do letadla vykonávajícího činnost v oblasti letectví celkově v souladu.

Další ustanovení týkající se ověřování údajů o tunokilometrech předložených pro účely článku 3e a článku 3f

15. Všeobecné zásady a metodika používané pro ověřování zpráv o emisích podle čl. 14 odst. 3 stanovené v této příloze se případně použijí obdobným způsobem i při ověřování údajů o tunokilometrech v oblasti letectví.
 16. Ověřovatel zejména zjistí, zda v žádosti podle čl. 3e odst. 1 a čl. 3f odst. 2 daného provozovatele byly zohledněny pouze lety, za něž je provozovatel odpovědný, které byly skutečně vykonány a spadají do činností v oblasti letectví uvedených v příloze I. V tomto úkolu ověřovateli napomáhají údaje o provozu provozovatele letadla, včetně údajů od Eurocontrolu, které si tento provozovatel vyžádal. Kromě toho ověřovatel zjistí, zda užitečné zatížení nahlášené provozovatelem letadla odpovídá záznamům o užitečném zatížení, které vede daný provozovatel z bezpečnostních důvodů.“
-