



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 20.12.2006
KOM(2006) 818 v konečném znění

2006/0304 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o změně směrnice 2003/87/ES tak, aby se činnosti v oblasti letectví začlenily do systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství

(předložená Komisí)

{SEK(2006) 1684}

{SEK(2006) 1685}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Letecká doprava se stala nedílnou součástí společnosti v 21. století a umožňuje přepravovat jak cestující, tak náklady na dlouhé vzdálenosti s nebývalou rychlostí, čímž přispívá k evropské i globální integraci. Letectví se však bohužel rovněž podílí na změně klimatu. V roce 2004 se emise skleníkových plynů z podílu Společenství na mezinárodní letecké dopravě zvýšily o dalších 7,5 % ve srovnání s rokem 2003, čímž došlo od roku 1990 ke kumulativnímu nárůstu o 87 %. Pokud by tento trend pokračoval, existuje riziko, že nárůst podílu Společenství na emisích z mezinárodní letecké dopravy by mohl do roku 2012 vyrovnat více než čtvrtinu ekologických přínosů ze snižování emisí požadovaného podle cíle Společenství v rámci Kjótského protokolu. Vzhledem k tomu, že se na mezinárodní leteckou dopravu dosud Kjótský protokol nevztahuje, nemá tento nárůst právní důsledky. To však nezmenšuje jeho vliv na životní prostředí, který je třeba v rámci účinné a předvídaté politiky v oblasti klimatu řešit.

Cílem tohoto návrhu je řešit rostoucí vliv letecké dopravy na změnu klimatu začleněním letecké dopravy do systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství (dále jen „systém Společenství“).

• Obecné souvislosti

Dne 27. září 2005 přijala Komise sdělení o omezování dopadů letectví na změnu klimatu. Klíčovým závěrem sdělení bylo, že s ohledem na budoucí pravděpodobný nárůst letecké dopravy je třeba přijmout další politiku a opatření, které by řešily dopady letectví na klima. Komise přezkoumala řadu možností a rozhodla dát před jinými finančními opatřeními, jako jsou daně a poplatky, přednost novému tržně orientovanému nástroji Společenství a došla k závěru, že „...nejlepším způsobem řešení do budoucna z hospodářského a environmentálního hlediska je začlenění dopadů letectví na změnu klimatu do systému [Společenství]“. Na základě tohoto závěru Komise oznámila, že má v úmyslu v tomto směru předložit legislativní návrh, a vyzvala ostatní orgány Společenství, aby posoudily politiku a doporučení uvedené v tomto sdělení. Cílem předkládaného návrhu je provedení tohoto klíčového pilíře strategie, aniž by byly ovlivněny jeho jiné prostředky řešení změny klimatu prostřednictvím komplexního přístupu založeného na zdokonalené technologii a využívání letadel (včetně zlepšení v oblasti řízení letového provozu, výzkumu atd.)¹.

Dne 2. prosince 2005 přijala Rada ministrů pro životní prostředí závěry, v nichž uznala, že začlenění letectví do systému Společenství se zdá být nejlepší řešením, a vyzvala Komisi, aby do konce roku 2006 předložila legislativní návrh. Evropská rada potvrdila klíčové závěry, k nimž dospěla Rada ministrů pro životní prostředí. Dne 21. dubna 2006 přijal Evropský hospodářský a sociální výbor stanovisko ke sdělení, v němž vyjádřil svůj názor, že začlenění letectví do systému Společenství by mohlo

¹ Viz zejména oddíl 5 KOM(2005) 459.

být nejlépe proveditelnou možností. Dne 4. července 2006 přijal Evropský parlament usnesení, v němž vítá sdělení Komise a uznává, že obchodování s emisemi by mohlo hrát klíčovou úlohu jako součást komplexního souboru opatření zaměřených na řešení dopadů letectví na klima, za předpokladu, že bude vhodně navržen.

Konečným cílem rámcové úmluvy OSN o změnách klimatu je dosáhnout stabilizace koncentrace plynů vytvářejících skleníkový efekt v atmosféře na úrovni, která by zabráňovala škodlivým vlivům člověka na klimatický systém. Společenství se opakovaně vyjádřilo, že celkový nárůst průměrné roční teploty při zemském povrchu by neměl být vyšší než 2°C ve srovnání s úrovní před industrializací. Všechna hospodářská odvětví Společenství by se měla řídit politikami a opatřeními navrženými za účelem podstatného snížení emisí skleníkových plynů ve srovnání s úrovněmi v roce 1990, jehož je třeba dosáhnout pro splnění tohoto cíle.

Mezi cíle přijaté podle Kjótského protokolu patří omezení a snížení emisí z vnitrostátní letecké dopravy, ale nikoli emisí z mezinárodních letů. Namísto toho předkládá Kjótský protokol stranám závazek „omezovat nebo snižovat emise skleníkových plynů ... z leteckých... pohonných hmot a spolupracovat přitom v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví ...“. Na šestém zasedání výboru Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) pro ochranu životního prostředí v letectví v roce 2004 bylo dohodnuto, že zvláštní systém obchodování s emisemi v oblasti letectví založený na novém právním nástroji pod záštitou ICAO „...se nezdá být dostatečně lákavý, aby se s ním mohlo nadále počítat.“ Usnesení 35-5 shromáždění organizace ICAO však namísto toho odsouhlasilo otevřené obchodování s emisemi a požadovalo vypracování nezávazných pokynů pro státy pro případné použití, aby mohly emise z mezinárodního letectví začlenit do svých systémů obchodování s emisemi. Komise i členské státy se této práci, jejíž dokončení plánuje ICAO na rok 2007, účastní a podporují ji. Shromáždění ICAO tuto otázku projedná v září 2007. V každém případě se neočekává, že by tento návrh vstoupil v platnost před uvedeným datem. Při postupu spolurozhodování se případně vezmou v úvahu konečné pokyny ICAO. Cílem tohoto návrhu je poskytnout model pro obchodování s emisemi z letectví, který může být referenčním bodem v kontaktech mezi EU a klíčovými světovými partnery a podpořit rozvoj podobných systémů po celém světě. Komise rovněž podporuje cíl celosvětové dohody zaměřené na účinný boj proti emisím z letectví na celosvětové úrovni.

- **Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu**

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (ve znění pozdějších předpisů). Cílem tohoto návrhu je taková změna směrnice 2003/87/ES, aby bylo letectví začleněno do systému Společenství.

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Návrh se zaměřuje na ochranu, zachování a zlepšování kvality životního prostředí snížením dopadů letectví na klima. Je v souladu s společnou dopravní politikou, neboť podporuje trvale udržitelný rozvoj letecké dopravy.

2. KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Konzultace zúčastněných stran

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

Sdělení ze září 2005 vychází z veřejné konference o letectví a změně klimatu uspořádané v rámci „zeleného týdne“ v roce 2005.

Na základě sdělení byla zřízena pracovní skupina pro letectví jako součást druhé etapy Evropského programu pro změnu klimatu (ECCP II), která Komisi poskytuje poradenství o způsobech začlenění letectví do systému Společenství. Skupina sestává z odborníků z členských států a klíčových zúčastněných stran, včetně zástupců odvětví, organizací spotřebitelů a organizací činných v oblasti životního prostředí.

Shrnutí odpovědí a jejich zohlednění

Při vypracovávání navrhovaného systému byly brány do úvahy informace shromážděné během konzultací zúčastněných stran. Podrobnosti o realizaci jsou uvedeny ve zprávě o posouzení dopadů.

V období od 11. března 2005 do 6. května 2005 se na internetu vedla otevřená konzultace. Komise obdržela 5 758 odpovědí. Výsledky jsou k dispozici na internetové adrese http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

• Shromažďování a využívání výsledků odborných konzultací

Dotčené vědecké / odborné oblasti

(1) Věda o změně klimatu; (2) odborné znalosti z odvětví letectví, včetně výrobců letadel, letištních orgánů a leteckých společností; (3) odborné znalosti z oblasti modelů letadel; (4) odhady emisí a údaje o letecké dopravě.

Použitá metodika

Simulace za použití formálních matematických modelů a výpočtů založených na statistických údajích.

Hlavní konzultované organizace / odborníci

Vnitrostátní, regionální a místní správní orgány, průmyslová sdružení, obchodní organizace, organizace zabývající se životním prostředím, organizace spotřebitelů, vědecké a výzkumné ústavy a ostatní generální ředitelství Komise.

Shrnutí přijatých a použitých stanovisek

Došlo k jednomyslné shodě na tom, že letectví přispívá ke změně klimatu, a potvrdilo se, že je třeba podniknout kroky pro řešení situace. V tomto ohledu bylo upřednostněno obchodování s emisemi před daněmi nebo poplatky. Pokud jde o návrh systému, panovala všeobecná shoda, že závazky podle systému by se měly vztahovat na provozovatele letadel. I když nedošlo ke shodě ohledně zeměpisného rozsahu systému, dospělo se k širokému konsenzu v názoru, že je třeba harmonizovat

množství povolenek a postup jejich přidělování. Většina konzultovaných stran byla toho názoru, že systém obchodování by měl být otevřený, ale neměl by negativně ovlivňovat účetní systém používaný v systému Společenství.

Prostředky použité na zveřejnění odborných stanovisek

Závěrečná zpráva a programy jednání, podkladové materiály a vystoupení z jednotlivých zasedání pracovní skupiny pro letectví jsou veřejně dostupné na internetových stránkách http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm. Stanoviska předložená zúčastněnými stranami, která doplňují názory zaznamenané v zápisech ze zasedání, jsou k dispozici na stejné internetové stránce.

• **Posouzení dopadů**

Sdělení ze září 2005 bylo doprovázeno posouzením dopadů, které hodnotilo různé potenciálně dostupné možnosti politiky, které by vedly ke snížení dopadů letectví na klima. Došlo se k závěru, že obchodování s emisemi je nejefektivnějším řešením jak z hlediska životního prostředí, tak z hlediska ekonomického.

Tento návrh doprovází další posouzení dopadů, v němž se posuzují různé koncepce a politické strategie týkající se začlenění letectví do systému Společenství. Vyplyvá z něj, že vzhledem ke skutečnosti, že se všemi leteckými společnostmi na všech trasách, na které se systém vztahuje, bude zacházeno stejným způsobem, se dá očekávat, že letecké společnosti přenesou náklady na dodržování předpisů z velké části nebo zcela na zákazníky. To by pouze nepatrně ovlivnilo předpokládaný nárůst poptávky: z běžných provozních úrovní 142 % na minimálně 135 % za období 2005 až 2020 pro všechny odlety a přílety. Hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci by to významně neovlivnilo. Letecké společnosti se od sebe liší hlavně délkou letů, stářím používaných letadel a užitečným zatížením. Proto by byli dopravci provozující lety na kratší vzdálenosti za použití starších letadel nebo přepravující méně cestujících či méně nákladu ovlivněni více než dopravci s nižší spotřebou pohonných hmot. Hospodářskou soutěž mezi letišti a cestovní ruch by to významně neovlivnilo. Zde by se však riziko pravděpodobně snížilo začleněním všech odletů a příletů do systému.

Komise provedla posouzení dopadů uvedené v pracovním programu: zpráva je k dispozici na internetové adrese:
http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

3. **PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU**

• **Shrnutí navrhovaných opatření**

Navržená směrnice by změnila směrnici 2003/87/ES a začlenila letectví do systému Společenství.

Stávající systém Společenství funguje tím způsobem, že přiděluje provozovatelům letadel určitý počet povolenek, které jim dávají právo vypouštět jednu tunu oxidu uhličitého za rok. Celkový počet přidělených povolenek představuje hranici celkových emisí účastníků systému. Do 30. dubna každého roku musí provozovatelé

vyřadit povolenky podle skutečné výše svých emisí. Provozovatelé mohou s povolenkami obchodovat, aby mohly být emise sníženy tam, kde je to nejvhodnější.

Povinnost monitorovat a podávat zprávy o emisích bude platit od roku 2010. Od roku 2011 bude pro emise z leteckého odvětví platit hranice a provozovatelé letadel budou muset vyřadit povolenky podle svých emisí.

Klíčové aspekty jsou:

- subjekty odpovědnými za dodržování závazků ukládaných systémem budou provozovatelé letadel;
- systém se bude od 1. ledna 2012 vztahovat na příletový nebo odletový provoz na letištích ve Společenství; na lety mezi letišti EU se bude vztahovat od 1. ledna 2011;
- ze systému budou vyloučeny lety státních letadel, lety podle pravidel letu za viditelnosti, okružní lety, lety za účelem testování navigačního zařízení nebo cvičné lety, záchranné lety a lety letadel o maximální startovací hmotnosti nižší než 5 700kg;
- pokud jde o jiné plyny, předloží Komise po důkladném posouzení dopadů do konce roku 2008 návrh na řešení emisí oxidů dusíku z letectví;
- aby nedocházelo k duplicitě a nadměrné administrativní zátěži provozovatelů letadel, bude každého provozovatele, včetně provozovatelů ze třetích zemí, spravovat jeden členský stát;
- na rozdíl od stávajícího systému bude metoda přidělování povolenek harmonizována pro celé Společenství;
- celkový počet povolenek přidělovaných odvětví letectví bude stanoven na úrovni Společenství podle průměrných emisí z letectví v letech 2004–2006;
- z celkového množství povolenek bude provozovatelům letadel, kteří podají žádost (první žádosti se vztahují na údaje z roku 2008), přidělováno bezplatně pevně stanovené procento na základě směrného čísla (*benchmark*). Pro období 2011–2012 bude tento procentní podíl odpovídat průměrnému procentnímu podílu navrženému členskými státy, včetně dražeb v rámci jejich národních alokačních plánů. Poté bude přezkoumán na základě výsledků všeobecného přezkumu systému obchodování s emisemi;
- podrobnosti o fungování dražby, odpovídající návrh a časový rozvrh budou stanoveny nařízením Komise. Výnosy z dražby by měly být použity na zmírnění a přizpůsobení dopadů na změnu klimatu a na administrativní výdaje;
- podobně jako jiní účastníci systému Společenství budou muset i provozovatelé letadel monitorovat své emise oxidu uhličitého a do 31. března každého roku o nich podat zprávu příslušnému orgánu členského státu, který je spravuje. Zprávy musí být ověřeny, aby byla zaručena jejich přesnost. Základní zásady

monitorování, podávání zpráv a ověřování emisí stanovené v návrhu budou rozpracovány v pokynech;

- provozovatelé letadel budou moci nakupovat povolenky od jiných odvětví v systému Společenství a použít je pro své emise;
- provozovatelé letadel budou rovněž moci použít projektové kredity – tzv. jednotky snížení emisí (ERU) a certifikované snížení emisí (CER) – z mechanismů „Joint Implementation“ nebo „Clean Development Mechanism“ (JI/CDM) až do harmonizované výše rovnající se průměru limitů předepsaných členskými státy v jejich národních alokačních plánech pro jiná odvětví v systému Společenství;
- vnitrostátní letecká doprava bude zahrnuta do systému a bude s ní zacházeno stejným způsobem jako s mezinárodní leteckou dopravou;
- nejlépe lze věnovat zvláštní pozornost zacházení s leteckými službami do vzdálených a izolovaných regionů, které jsou obzvláště závislé na leteckých přepravních službách, v rámci stávajících opatření, jako jsou závazky veřejné služby a podpora sociální povahy podle čl. 87 odst. 2 Smlouvy.

• **Právní základ**

Právním základem návrhu je článek 175 Smlouvy (který byl rovněž právním základem směrnice 2003/87/ES).

• **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se použije, nespadá-li návrh do výlučné působnosti Společenství.

Členské státy nemohou uspokojivě dosáhnout cílů návrhu z těchto důvodů:

- Hospodářského přínosu z obchodování s emisemi bude možno dosáhnout pouze v případě, že bude možné s povolenkami obchodovat a že bude možné je přijímat v celém Společenství. Aby toho bylo možno docílit, je nezbytné stanovit společný rámec.
- Vzhledem k vysoké míře integrace na trhu letecké dopravy ve Společenství by mohlo dojít k narušení hospodářské soutěže, pokud by členské státy používaly různé politiky.

Cílů návrhu bude lépe dosaženo prostřednictvím opatření na úrovni Společenství z těchto důvodů:

- Harmonizovaných opatření na snížení dopadů letectví na změnu klimatu lze nejlépe dosáhnout přijetím právních předpisů na úrovni Společenství. Protože by bylo se všemi leteckými společnostmi provozujícími činnost z letišť Společenství zacházeno stejně, narušení hospodářské soutěže by bylo minimální.
- Rada a Evropský parlament si uvědomily potenciál obchodování s emisemi a vyzvaly Komisi, aby navrhla opatření Společenství. Směrnicí 2003/87/ES je třeba změnit tak, aby bylo letectví začleněno do systému Společenství.

- Společenství hraje významnou úlohu v celosvětovém letectví, odpovídá přibližně za polovinu emisí oxidu uhličitého z mezinárodní letecké dopravy vykazovaných rozvinutými zeměmi na základě Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu (UNFCCC).
- Návrhem se pozmění systém Společenství a bude stanoven společný rámec, nicméně provádění a vynucování bude ponecháno na členských státech, které mají pro jejich provádění lepší předpoklady.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

- Tento návrh upravuje pouze ty aspekty, které jsou nezbytné pro zajištění řádného fungování systému a pro zabránění narušení hospodářské soutěže, jež by mohlo mezi členskými státy vyústit v rozdílné zacházení s provozovateli letadel. Aby byl zajištěn soulad a sníženy náklady na provedení, využívá návrh co nejvíce stávající struktury systému Společenství. Pokud nejsou postupy používané ve stávajícím systému vhodné pro odvětví letectví, bude vypracováno zvláštní ustanovení, aby byla zachována jednoduchost a integrita systému z hlediska životního prostředí.
- Obchodování s emisemi lze využít pro dosažení přínosu pro životní prostředí s nižšími náklady než u jiných prostředků, a jedná se proto o nejehospodárnější způsob řešení problému emisí skleníkových plynů z letectví.

- **Volba nástrojů**

Navrhované nástroje: směrnice.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené z těchto důvodů:

Vzhledem k tomu, že směrnice pozměňuje jinou směrnici tak, aby do systému Společenství bylo začleněno letectví, nebyly by jiné nástroje vhodné.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Výdaje na činnosti podle této směrnice budou hrazeny z finančního nástroje pro životní prostředí (LIFE+ pro období 2007–2013). Nepožaduje se žádná další částka.

5. DALŠÍ INFORMACE

- **Doložka o přezkumu / revizi / časovém omezení použitelnosti**

Návrh obsahuje doložku o revizi.

- **Srovnávací tabulka**

Po členských státech se vyžaduje, aby Komisi sdělily znění vnitrostátních prováděcích předpisů k dané směrnici a srovnávací tabulku mezi ustanoveními těchto předpisů a této směrnicí.

- **Evropský hospodářský prostor**

Navržený právní akt se týká záležitosti EHP, a proto by měl být rozšířen na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o změně směrnice 2003/87/ES tak, aby se činnosti v oblasti letectví začlenily do systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Komise²,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru³,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁴,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁵,

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 a o změně směrnice Rady 96/61/ES⁶ zavedla systém pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství, aby se podpořilo snižování emisí skleníkových plynů způsobem efektivním z hlediska nákladů a ekonomicky účinným.
- (2) Konečným cílem Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu, která byla jménem Evropského společenství schválena rozhodnutím Rady 94/69/ES ze dne 15. prosince 1993 o uzavření Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu⁷, je dosáhnout stabilizace koncentrací skleníkových plynů v atmosféře na úrovni, která brání nebezpečným důsledkům vzájemného působení lidstva a klimatického systému. Společenství se opakovaně vyjádřilo, že za účelem dosažení tohoto cíle by celkový nárůst průměrné roční teploty při zemském povrchu neměl být

² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

³ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁴ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁵ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁶ Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32. Směrnice ve znění směrnice 2004/101/ES (Úř. věst. L 338, 13.11.2004, s. 18).

⁷ Úř. věst. L 33, 7.2.1994, s. 11.

vyšší než 2°C ve srovnání s úrovní před industrializací. Nedávný vědecký výzkum a práce ukazují, že dodržení tohoto dlouhodobého teplotního cíle bude vyžadovat, aby celosvětové emise skleníkových plynů dosáhly vrcholu během dvou desítek let a poté se podstatně snížily řádově nejméně o 15 % a ve srovnání s úrovní v roce 1990 možná až o 50 %. Úrovně množství snížení, které je třeba provést od roku 2013, aby bylo dosaženo cíle stabilizovat koncentrace skleníkových plynů, nebyly dosud v rámci mezinárodního postupu ohledně změny klimatu stanoveny. Ačkoli by tato směrnice měla odpovídat příspěvku EU k dlouhodobému teplotnímu cíli, měly by být přezkoumávány metody a základ pro přidělování povolenek provozovatelům letadel podle této směrnice i po uvedeném datu s ohledem na vědecký vývoj a politické změny na mezinárodní úrovni.

- (3) Rámcová úmluva Organizace spojených národů o změně klimatu požaduje, aby všechny strany vypracovaly a prováděly národní a případně regionální programy obsahující opatření na zmírnění změn klimatu.
- (4) Kjótský protokol, který byl schválen rozhodnutím Rady 2002/358/ES ze dne 25. dubna 2002 o schválení Kjótského protokolu k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu jménem Evropského společenství a o společném plnění závazků z něj vyplývajících⁸, vyžaduje, aby rozvinuté země omezily nebo snížily emise skleníkových plynů z letectví, které nekontroluje Montrealský protokol, v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).
- (5) I když Společenství není smluvní stranou Chicagské úmluvy z roku 1944, jsou všechny členské státy smluvními stranami uvedené úmluvy a členy ICAO a nadále podporují práci na rozvoji tržně orientovaných nástrojů a spolupracují s jinými státy na celosvětové úrovni. Na šestém zasedání výboru ICAO pro ochranu životního prostředí v letectví v roce 2004 bylo dohodnuto, že zvláštní systém obchodování s emisemi v oblasti letectví založený na novém právním nástroji pod záštitou ICAO se nezdá být dostatečně lákavý, aby se s ním mohlo nadále počítat. Rezoluce 35-5 shromáždění ICAO nenavrhl nový právní nástroj, ale místo toho odsouhlasila otevřené obchodování s emisemi a možnost, aby státy začlenily emise z mezinárodního letectví do svých systémů pro obchodování s emisemi.
- (6) Podle šestého akčního programu Společenství pro životní prostředí stanoveného rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady 1600/2002/ES⁹ musí Společenství určit a uskutečnit zvláštní opatření na snížení emisí skleníkových plynů z letectví, pokud nebylo takové opatření schváleno v rámci ICAO do roku 2002. Ve svých závěrech z října 2002, prosince 2003 a října 2004 Rada opakovaně vyzvala Komisi, aby navrhla opatření na snížení dopadů mezinárodní letecké dopravy na změnu klimatu.
- (7) Aby se dosáhlo podstatného snížení emisí, je třeba politiky a opatření provádět na úrovni členských států a na úrovni Společenství ve všech odvětvích hospodářství Společenství, a ne pouze v odvětvích průmyslu a energetiky. Pokud by dopady letectví na změnu klimatu nadále pokračovaly ve stejném tempu, značně by to oslabilo snížení, kterého v boji se změnou klimatu dosáhla jiná odvětví.

⁸ Úř. věst. L 130, 15.5.2002, s. 1.

⁹ Úř. věst. L 242, 10.9.2002, s. 1.

- (8) Ve svém sdělení ze dne 27. září 2005¹⁰ přijala Komise strategii na snižování dopadů letectví na změnu klimatu. Jako součást komplexního souboru opatření navrhla 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. Ve svých závěrech z prosince 2005 Rada uznala, že z hlediska hospodářského i z hlediska životního prostředí se začlenění letectví do systému Společenství zdá být nejlepším řešením, a vyzvala Komisi, aby do konce roku 2006 předložila legislativní návrh. Ve svém usnesení ze dne 4. července 2006 uznal Evropský parlament, že obchodování s emisemi by mohlo hrát klíčovou úlohu jako součást komplexního souboru opatření na řešení dopadů letectví na klima, za předpokladu, že bude vhodně navrženo.
- (9) Cílem této směrnice je snížit dopady letectví na změnu klimatu začleněním emisí z činností v oblasti letectví do systému Společenství.
- (10) Provozovatelé letadel se nejvíce podílejí na přímé kontrole typu provozovaných letadel a způsobu jejich letu, a měli by proto být odpovědní za dodržování závazků ukládaných touto směrnicí. Provozovatel může být identifikován použitím kódu ICAO nebo jiného uznávaného kódu užívaného při identifikaci letu. Pokud není totožnost provozovatele známá, měl by za něj být považován vlastník letadla, pokud neprokáže, která jiná osoba byla provozovatelem.
- (11) Od roku 2011 by měly být do systému Společenství začleněny emise z letů mezi letišti ve Společenství. Od roku 2012 by měly být začleněny emise z veškerého příletového a odletového provozu na letištích Společenství. Systém Společenství proto může sloužit jako model pro rozšíření systému po celém světě. Pokud třetí země přijme opatření na snížení klimatických dopadů letů přilétajících na letiště ve Společenství z uvedené země, která jsou alespoň rovnocenná požadavkům této směrnice, měla by být oblast působnosti systému Společenství pozměněna tak, aby vylučovala lety přilétající do Společenství z uvedené země.
- (12) Letectví ovlivňuje celosvětové klima prostřednictvím vypouštění oxidu uhličitého, oxidů dusíku, vodní páry a částic síranů a sazí. Mezivládní panel o změně klimatu odhaduje, že celkové dopady letectví jsou v současné době dvakrát až čtyřikrát vyšší než vliv samotných emisí oxidu uhličitého v minulosti. Nedávný výzkum ve Společenství ukázal, že celkové dopady letectví by mohly být přibližně dvakrát vyšší než dopady samotného oxidu uhličitého. Žádný z těchto odhadů však nezohledňuje vysoce nejistý účinek cirrové oblačnosti. V souladu s čl. 174 odst. 2 Smlouvy musí být politika Společenství v oblasti životního prostředí založena na zásadě obezřetnosti, a proto by měly být všechny dopady letectví řešeny v co největším rozsahu. Do doby, než budou na základě vědeckého pokroku stanoveny vhodné metody měření při porovnávání různých dopadů, bude třeba pragmatického a obezřetného přístupu. Emise oxidů dusíku budou řešeny v jiném právním předpise, který předloží Komise.
- (13) Aby nedošlo k narušení hospodářské soutěže, měla být stanovena harmonizovaná metodika přidělování povolenek. Pro zajištění přístupu na trh pro nové provozovatele letadel bude určitá část povolenek přidělena v dražbě v souladu s pravidly, která

¹⁰ KOM(2005) 459.

vypracuje Komise. Provozovatelům letadel, kteří ukončují činnost, by měly být nadále vydávány povolenky do konce období, pro které již byly zdarma přiděleny povolenky.

- (14) Letectví přispívá k celkovému dopadu lidských činností na změnu klimatu. Výnosy z dražby povolenek by měly být použity na zmírnění emisí skleníkových plynů, na přizpůsobení dopadů na změnu klimatu, na financování výzkumu a vývoje v oblasti zmírňování a přizpůsobování dopadů a na výdaje na spravování systému. 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 v rozvojových zemích. Předpisy týkající se využívání finančních prostředků z dražby by měly být oznámeny Komisi. Toto oznámení nezbavuje členské státy povinnosti stanovené v čl. 88 odst. 3 Smlouvy informovat o některých vnitrostátních opatření. Směrnice se nedotýká výsledků jakýchkoli budoucích postupů týkajících se státních podpor, které mohou být uskutečněny v souladu s články 87 a 88 Smlouvy.
- (15) Za účelem zvýšení nákladové efektivity systému by měli mít provozovatelé letadel možnost používat CER a ERU z projektových činností, aby mohli plnit závazky ohledně vyřazování povolenek až do harmonizované hranice.
- (16) Aby se snížila administrativní zátěž pro provozovatele letadel, měl by být za každého provozovatele letadel odpovědný jen jeden členský stát. Po členských státech by se mělo požadovat, aby zajistily, že provozovatelé letadel, jimž byla v uvedeném státě vydána provozní licence, nebo provozovatelé letadel bez provozní licence nebo ze třetích zemí, jejichž emise v základním roce lze většinou připsat uvedenému členskému státu, splňují požadavky této směrnice.
- (17) Pro zachování integrity účetního systému pro systém Společenství vzhledem ke skutečnosti, že emise z mezinárodního letectví nejsou dosud začleněny do závazků členských států podle Kjótského protokolu, by měly být povolenky přidělené odvětví letectví použity pouze pro splnění závazků provozovatelů letadel týkajících se vyřazení povolenek podle této směrnice. Provozovatelé letadel by však měli mít možnost prostřednictvím správce rejstříku vyměnit povolenku vydanou odvětví letectví za povolenku, kterou mohou použít všichni provozovatelé v systému.
- (18) Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu (Eurocontrol) může mít informace, které by mohly pomoci členským státům nebo Komisi při plnění jejich závazků podle této směrnice.
- (19) Ustanovení systému Společenství o monitorování, podávání zpráv, ověřování emisí a o sankcích použitelných vůči provozovatelům by se měla rovněž vztahovat na provozovatele letadel.
- (20) Opatření nutná pro 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 Komisi¹¹.

¹¹ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

- (21) Zejména by měla být Komisi udělena pravomoc přijímat opatření týkající se dražby povolenek pro letectví, které nemusí být vydány bezplatně, a pozměnit či doplnit činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze v případě, že třetí země zavede opatření na snížení dopadu letectví na změnu klimatu. Vzhledem k tomu, že uvedená opatření mají obecný rozsah a mají pozměnit jiné než základní prvky této směrnice a doplnit tuto směrnici o nové nebo upravené prvky jiné než základní, měla by být přijata v souladu s regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (22) Vzhledem k tomu, že cílů navrhované akce nemůže být dosaženo na úrovni jednotlivých členských států, a proto, z důvodu rozsahu či účinků navrhovaného opatření, jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení uvedeného cíle.
- (23) 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 název kapitoly I, který zní:

„Kapitola I
Obecná ustanovení“

- (2) Článek 3 se mění takto:

- a) v písmeni b) se doplňují tato slova: „nebo vypouštění plynů z letadel vykonávajících činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I, specifických pro uvedenou činnost“;
- b) doplňují se nové body, které znějí:
- „o) „provozovatelem letadel“ rozumí osoba, která provozuje letadlo v době, kdy vykonává činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I, nebo pokud je provozovatel neznámý nebo jej vlastník letadla neidentifikoval, vlastník letadla;
- p) „členským státem správy“ rozumí členský stát odpovědný za správu systému, pokud jde o provozovatele letadel v souladu s článkem 18a;
- q) „emisemi způsobenými letectvím“ rozumí emise ze všech letů v rámci činností v oblasti letectví uvedených v příloze I odlétajících z členského státu nebo přilétajících do členského státu ze třetí země;

- r) „dosavadními emisemi z letectví“ rozumí průměrná střední hodnota emisí z letadel vykonávajících v kalendářních letech 2004, 2005 a 2006 činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I.“

- (3) Za článek 3 se vkládá kapitola II, název kapitoly III a článek 3e, které znějí:

„Kapitola II Letectví

Článek 3a

Oblast působnosti kapitoly II

Ustanovení této kapitoly se použijí na přidělování a vydávání povolenek, pokud jde o činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I.

Článek 3b

Celkový počet povolenek pro letectví

1. Pro období od 1. ledna 2011 do 31. prosince 2012 se celkový počet povolenek pro letectví, které mají být přiděleny provozovatelům letadel, rovná 100 % součtu dosavadních emisí z letectví za každý rok.
2. Pro období uvedené v čl. 11 odst. 2 začínající dne 1. ledna 2013 se celkový počet povolenek, které mají být přiděleny provozovatelům letadel, rovná 100 % dosavadních emisí z letectví vynásobeným počtem let v daném období.
3. Pro třetí období uvedené v čl. 11 odst. 2 a každé následující období se celkový počet povolenek, které mají být přiděleny provozovatelům letadel, rovná 100 % dosavadních emisí z letectví vynásobeným počtem let v daném období.
4. Do šesti měsíců od vstupu této směrnice v platnost rozhodne Komise na základě nejlepších dostupných údajů o dosavadních emisích z letectví.

Článek 3c

Metoda přidělování (alokace) povolenek pro letectví

1. V období uvedeném v čl. 3b odst. 1 se provede dražba procentního podílu povolenek. Procentní podíl odpovídá průměrnému procentnímu podílu navrženému členskými státy, včetně dražeb v rámci jejich národních alokačních plánů podle kapitoly III za příslušné období.
2. Pro další období bude procentní podíl, u něž má být provedena dražba, zohledňovat všeobecný přezkum této směrnice.
3. Komise přijme nařízení obsahující prováděcí ustanovení pro dražby povolenek, které nemusí být v souladu s odstavci 1 a 2 vydány zdarma, prováděné členskými státy. Počet povolenek, které mají v každém období jednotlivé členské státy vydražit, je úměrný jejich podílu na celkovém množství emisí způsobených letectvím za všechny

členské státy za referenční rok, za který byla podána zpráva podle čl. 14 odst. 3 ověřená podle článku 15. Pro období uvedené v čl. 3b odst. 1 je referenčním rokem rok 2010 a pro každé následující období uvedené v článku 3b je referenčním rokem kalendářní rok končící 24 měsíců před začátkem období, k němuž se dražba vztahuje.

Uvedené nařízení, které má změnit jiné než základní prvky této směrnice jejím doplněním, se přijme v souladu s regulativním postupem s kontrolou podle čl. 23 odst. 2a.

4. Příjmy z dražby povolenek se v souladu s odstavcem 3 použijí na zmírnění emisí skleníkových plynů, na přizpůsobení dopadů na změnu klimatu, na financování výzkumu a vývoje v oblasti zmírňování a přizpůsobování dopadů a na uhrazení výdajů členského státu správy vyplývajících z této směrnice. Členské státy informují Komisi o opatřeních přijatých podle tohoto odstavce.
5. Informace poskytnuté Komisi na základě této směrnice nezbavuje členské státy povinnosti oznámení podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy.

Článek 3d

Přidělování (alokace) a vydávání povolenek provozovatelům letadel

1. Pro každé období uvedené v článku 3b mohou všichni provozovatelé letadel požádat o přidělení povolenek, které musí být v souladu s článkem 3c přiděleny zdarma. Žádost se podává u členského státu správy prostřednictvím předložení ověřených údajů o tunokilometrech pro činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I uskutečněné uvedeným provozovatelem za kalendářní rok končící dvacet čtyři měsíců před začátkem období, k němuž se vztahuje, v souladu s přílohami IV a V. Všechny žádosti musí být podány nejméně dvacet jeden měsíc před začátkem období, k němuž se vztahují.
2. Nejméně osmnáct měsíců před začátkem období, k němuž se žádost vztahuje, předloží členské státy Komisi žádosti, které obdržely podle odstavce 1.
3. Nejméně patnáct měsíců před začátkem každého období podle článku 3b rozhodne Komise o:
 - a) celkovém počtu povolenek, které mají být přiděleny pro uvedené období v souladu s článkem 3b;
 - b) počtu povolenek, které mají být v uvedeném období v souladu s článkem 3c přiděleny zdarma;
 - c) směrném čísle, které bude použito při přidělování povolenek zdarma provozovatelům letadel, jejichž žádosti byly předloženy Komisi v souladu s odstavcem 2.

Směrné číslo uvedené pod písmenem c) se vypočítá vydělením počtu povolenek uvedených pod písmenem b) 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 směrným číslem zveřejněným podle odst. 3 písm. c) a
 - b) počet povolenek přidělených jednotlivým provozovatelům letadel na každý rok, který se stanoví vydělením celkového počtu přidělených povolenek za období vypočteného podle písmene a) počtem let v období, v němž uvedený provozovatel letadel provádí činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I.
5. Do 28. února 2011 a v následujících letech vždy do 28. února vydá příslušný orgán členského státu správy každému provozovateli letadel počet povolenek přidělený uvedenému provozovateli letadel pro uvedený rok.

Kapitola III Stacionární zařízení

Článek 3e Oblast působnosti kapitoly III

Ustanovení této kapitoly se použijí na povolení k vypouštění emisí skleníkových plynů a na přidělování a vydávání povolenek, pokud jde o činnosti jiné než činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I. ”

- (4) V čl. 6 odst. 2 písm. e) se za slova „povolenky“ vkládají slova „jiné než povolenky vydané podle kapitoly II“.
- (5) Za článek 11 se vkládá název kapitoly IV, který zní:

„Kapitola IV Ustanovení týkající se leteckých a stacionárních zařízení“

- (6) V článku 11a se vkládá nový odstavec 1a, který zní:

„1a. S výhradou odstavce 3 povolí členské státy během období uvedených v článku 3b jednotlivým provozovatelům letadel využívat CER a ERU z projektových činností až do procentního podílu počtu povolenek, který musí být podle čl. 12 odst. 2a vyřazen; tento procentní podíl je průměrem procentních podílů stanovených členskými státy pro období podle odstavce 1.

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

(7) V čl. 11b odst. 2 se slovo „zařízení“ nahrazuje slovem „činnosti“.

(8) Článek 12 se mění takto:

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

b) vkládá se odstavec 2a, který zní:

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

c) v odstavci 3 se za slova „povolenek“ vkládají slova „jiných než povolenek vydaných podle kapitoly II“.

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

(10) Článek 14 se mění takto:

a) v odstavci 1:

i) se za slova „těchto činností“ vkládají slova „a údajů o tunokilometrech pro účely žádosti podle článku 3d“;

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

b) v odstavci 3:

i) se slova „každého zařízení“ nahrazují slovy „nebo provozovatel letadel“;

ii) se slova „z uvedeného zařízení během každého kalendářního roku“ nahrazují slovy „ze zařízení během každého kalendářního roku nebo od 1. ledna 2010 z letadel, která provozuje“.

(11) Článek 15 se mění takto:

a) v prvním odstavci:

i) se slovo „provozovatelů“ nahrazuje slovy „provozovatelů a provozovatelů letadel“;

ii) se za slova „příloze V“ vkládají slova „a veškerými prováděcími ustanoveními přijatými Komisí v souladu s tímto odstavcem“

b) ve druhém odstavci:

- i) se slovo „provozovatel“ nahrazuje slovy „provozovatelé a provozovatelé letadel“;
 - ii) se za slova „příloze V“ vkládají slova „a veškerými prováděcími ustanoveními přijatými Komisí v souladu s tímto odstavcem“ a
- c) za druhý odstavec se vkládá další odstavec, který zní:

„Komise může přijmout prováděcí ustanovení k ověření zpráv předkládaných provozovateli letadel podle čl. 14 odst. 3 a žádostí podle článku 3d v souladu s regulativním postupem uvedeným v čl. 23 odst. 2.“

(12) Článek 16 se mění takto:

- a) v odstavci 1 se zrušují slova „nejpozději do 31. prosince 2003“;
- b) v odstavci 2:
 - i) se slovo „provozovatelů“ nahrazuje slovy „provozovatelů a provozovatelů letadel“;
 - ii) se slova „čl. 12 odst. 3“ nahrazují slovy „této směrnice“ a
- c) v odstavci 3:
 - i) se slovo „provozovatel“ nahrazuje slovy „provozovatelé a provozovatelé letadel“;
 - ii) se ve druhé větě slova „každou tunu ekvivalentu oxidu uhličitého vypuštěnou zařízením, pro které provozovatel nevyřadil povolenky“ nahrazují slovy „každou vypuštěnou tunu ekvivalentu oxidu uhličitého, pro kterou provozovatel nevyřadil povolenky“.

(13) Vkládají se nové články 18a a 18b, které znějí:

*„Článek 18a
Členský stát správy*

1. Pokud jde o provozovatele letadel, je členským státem správy:
 - a) v případě provozovatele letadel 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 dopravcům¹² členský stát, který uvedenému provozovateli letadel vydal provozní licenci a
 - b) ve všech ostatních případech členský stát s nejvyšším odhadovaným množstvím emisí způsobených letectvím a pocházejících z letů uskutečněných uvedeným provozovatelem letadel v základním roce.

¹² Úř. věst. L 24, 24.8.1992, s. 1.

2. Komise na základě nejlepších dostupných údajů:
- a) zveřejní do 1. února 2009 seznam provozovatelů letadel, kteří vykonávají činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I ke dni 1. ledna 2006 nebo po tomto datu, 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 později.
3. Pro účely odstavce 1 se „základním rokem“ rozumí ve vztahu k provozovatelům, kteří začali vykonávat činnost ve Společenství po 1. lednu 2006, první kalendářní rok provozu a ve všech ostatních případech kalendářní rok začínající 1. ledna 2006.

*Článek 18b
Pomoc ze strany Eurocontrolu*

Pro účely plnění svých závazků podle čl. 3b odst. 4 a článku 18a může Komise požádat o pomoc Eurocontrol a může s uvedenou organizací v tomto smyslu uzavřít odpovídající dohody.

- (14) V čl. 19 odst. 3 se doplňují slova, která znějí: „a s ustanoveními o začlenění činností v oblasti letectví do systému Společenství. Nařízení umožňuje provozovatelům letadel požádat jejich správce rejstříku o výměnu povolenky vydané podle kapitoly II za povolenku rovnocennou povolenkám vydaným podle kapitoly III. Správci provádějí tuto výměnu na požádání.“
- (15) V článku 23 se vkládá odstavec 2a, který zní:
- „2a. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na ustanovení článku 8 uvedeného rozhodnutí.“
- (16) Vkládá se článek 25a, který zní:

*„Článek 25a
Opatření třetích zemí na snížení dopadů letectví na změnu klimatu*

Pokud třetí země přijme opatření na snížení dopadů letů odlétajících z uvedené země a přistávajících ve Společenství na změnu klimatu, která jsou přinejmenším rovnocenná s požadavky této směrnice, pozmění a doplní Komise tuto směrnici tak, aby byly lety přilétající z uvedené země vyloučeny z činností v oblasti letectví uvedených v příloze I s účinkem od následujícího období uvedeného v článku 3b.

Uvedená změna, které má změnit jiné než základní prvky této směrnice, se přijme v souladu s regulativním postupem s kontrolou podle čl. 23 odst. 2a.“

(17) Článek 28 se mění takto:

- a) v odst. 3 písm. b) se za slova „povolenek“ vkládají slova „jiných než povolenek vydaných podle kapitoly II“ a
- b) v odstavci 4 se za slova „povolenek“ vkládají slova „jiných než povolenek vydaných podle kapitoly II“.

(18) Za článek 30 se vkládá název, který zní:

„Kapitola V Závěrečná ustanovení“

(19) 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 nejpozději 12 měsíců po vstupu této směrnice v platnost. Neprodleně sdělí Komisi znění uvedených předpisů a srovnávací tabulku mezi ustanoveními uvedených předpisů a touto směrnicí.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musejí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být 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 působnosti 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 členskými státy.

V Bruselu dne [...].

*Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně
[...]*

*Za Radu
předseda / předsedkyně
[...]*

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 POUŽÍJE TATO SMĚRNICE“;

b) za odstavec 2 se doplňuje tento odstavec:

„Pro rok 2011 se do činností v oblasti letectví začlení pouze lety, které odlétají z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, a které na uvedené letiště přilétají. Od 1. ledna 2012 se začleňují všechny lety s příletem na letiště nebo s odletem z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva.“;

c) doplňuje se tato kategorie činností:

”

<p><i>Letectví</i></p> <p>Lety s příletem na letiště nebo s odletem z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva.</p> <p>Tato činnost nezahrnuje:</p> <p>a) lety uskutečňované výhradně za účelem přepravy vládnoucího panovníka a jeho nejbližší rodiny, hlav států, předsedů států a ministrů vlád během jejich oficiálního poslání, pokud je tato skutečnost opodstatněna přiměřeným označením statusu na letovém plánu;</p> <p>b) vojenské lety vykonávané vojenskými letadly, lety vykonávané celními a policejními orgány a pátrací a záchranné lety schválené příslušným orgánem;</p> <p>c) veškeré lety vykonávané výlučně podle pravidel letu za viditelnosti podle přílohy 2 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944;</p>	<p>Oxid uhličitý</p>
--	----------------------

<p>d) lety končící na letišti, ze kterého letadlo vzletlo, během kterých nedošlo k mezipřistání;</p> <p>e) cvičné lety vykonávané výlučně za účelem získání licence nebo získání kvalifikace v případě letové posádky, pokud je tato skutečnost opodstatněna příslušnou poznámkou v letovém plánu a za předpokladu, že let neslouží k přepravě cestujících a/nebo nákladu či k přemístění nebo dodání letadla přeletem;</p> <p>f) lety vykonávané výlučně za účelem kontroly či testování používaného vybavení či vybavení, které má být používáno jako pozemní zařízení pro letovou navigaci, s výjimkou přemístování dotyčných letadel přeletem a</p> <p>g) lety vykonávané letadly o certifikované maximální startovací hmotnosti nižší než 5 700 kg.</p>	
--	--

“

(2) Příloha IV se mění takto:

a) za název se vkládá nadpis, který zní:

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

b) doplňuje se část B, která zní:

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

Monitorování emisí oxidu uhličitého

Emise se monitorují pomocí výpočtu. Emise se vypočítávají za použití vzorce:

spotřeba paliva x 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 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, použije se k odhadu údajů o spotřebě paliva na základě nejlepších dostupných informací standardní stupňová metoda.

Normalizované emisní faktory IPCC uvedené v bilančních pokynech IPCC za rok 2006 nebo v dalších aktualizovaných pokynech se použijí, pokud nejsou přesnější emisní faktory specifické pro činnost získané nezávislou akreditovanou laboratoří za použití uznávaných analytických metod. 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, včetně:

- jména provozovatele;
- 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, jejichž je provozovatelem, používaných v období, za které se zpráva podává, při provádění činností v odvětví letectví uvedených v příloze I;
- čísel osvědčení leteckého provozovatele a provozní licence, na jejichž základě byly prováděny činnosti provozovatele letadel 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 z letů vykonávaných během období, za které se zpráva podává, které spadají do činností provozovatele letadel 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 letadel v oblasti letectví uvedených v příloze I a které odlétaly z letiště umístěného na území členského státu a přilétaly na letiště umístěné na území téhož členského státu;

- ze všech letů vykonávaných během období, za které se zpráva podává, které spadají do činností provozovatele letadel 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 letadel v oblasti letectví uvedených v příloze I a které:
 - odlétaly ze všech členských států a
 - přilétaly do všech členských států ze třetí země;
- nejistota.

Monitorování údajů o tunokilometrech pro účely článku 3d

Pro účely přidělování povolenek v souladu s čl. 3d odst. 1 se objem činností v oblasti letectví vypočte v tunokilometrech za použití tohoto vzorce:

tunokilometry = vzdálenost x užitečné zatížení

kde:

„vzdáleností“ se rozumí vzdušná vzdálenost mezi letištěm odletu a letištěm příletu a

„užitečným zatížením“ se rozumí celková hmotnost nákladu, pošty a přepravovaných 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 uvedené v jeho dokumentaci o hmotnosti a vyvážení pro příslušné lety zvolit použití buď skutečné či standardní hmotnosti, nebo použít na každého cestujícího a jeho odbavená zavazadla standardní hodnotu 100 kg.

Podávání zpráv o údajích o tunokilometrech pro účely článku 3d

Všichni provozovatelé letadel uvedou ve své žádosti podle čl. 3d odst. 1 tyto informace:

A. Identifikační údaje o provozovateli, včetně:

- jména provozovatele;
- 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 letadel v odvětví letectví uvedených v příloze I;

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

B. Údaje o tunokilometrech:

- počet letů podle dvojic letišť;
- počet osobokilometrů podle dvojic letišť;
- počet tunokilometrů podle dvojic letišť;
- celkový počet tunokilometrů pro všechny lety vykonávané během roku, za který se zpráva podává, spadající do činností provozovatele v oblasti letectví uvedených v příloze I. “

(3) Příloha V se mění takto:

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

„ČÁST A – Ověřování emisí ze stacionárních zařízení“

- b) doplňuje se část B, 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 tím účelem:

- a) odkaz na provozovatele v odstavci 3 se považuje za odkaz na provozovatele letadel a odkaz na zařízení v písmenu c) 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 letadel;
- 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 letadel;
- d) odkaz na místo zařízení v odstavci 7 se považuje za odkaz na místa používaná provozovatelem letadel 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 odpovědný provozovatel a

- f) odkazy na provozovatele v odstavcích 10 a 12 se považují za odkazy na provozovatele letadel.

Další ustanovení týkající se ověřování zpráv o emisích v oblasti letectví

- (14) Ověřovatel zejména zajistí, aby:
- a) byly brány do úvahy všechny lety spadající do činností v oblasti letectví uvedených v příloze I. V tomto úkolu ověřovateli pomáhají údaje z časového plánu a jiné údaje o provozu provozovatele, včetně údajů z Eurocontrolu, které si provozovatel vyžádal;
 - b) byly v souladu agregované údaje o spotřebě paliva a údaje o palivu nakoupeném nebo jiným způsobem dodaném do letadla vykonávajícího činnost v oblasti letectví.

Další ustanovení týkající se ověření údajů o tunokilometrech předložených pro účely čl. 3d odst. 1

- (15) Všeobecné zásady a metodika používané pro ověřování zpráv o emisích podle čl. 14 odst. 3 stanovené v této příloze se, pokud je to vhodné, použijí podobným způsobem i při ověřování údajů o tunokilometrech v oblasti letectví.
- (16) Ověřovatel zejména zajistí, aby byly v žádostech podle čl. 3d odst. 1 brány do úvahy pouze lety v odpovědnosti provozovatele letadel, které byly skutečně vykonány a které spadají do činností v oblasti letectví uvedených v příloze I. V tomto úkolu ověřovateli pomáhají údaje o provozu provozovatele, včetně údajů z Eurocontrolu, které si provozovatel vyžádal. Kromě toho ověřovatel zajistí, aby užitečné zatížení nahlášené provozovatelem odpovídalo záznamům o zatížení, které vede provozovatel z bezpečnostních důvodů.“

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. NÁZEV NÁVRHU:

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o změně směrnice 2003/87/ES tak, aby se činnosti v oblasti letectví začlenily do systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství.

2. RÁMEC ABM / ABB

Oblast politiky a související aktivity, kterých se návrh týká:

Oblast politiky: 07 Životní prostředí

Aktivita ABB kód 0703: Provádění environmentální politiky a právních předpisů Společenství.

3. ROZPOČTOVÉ LINIE

3.1. Rozpočtové linie (provozní linie a související linie na technickou a administrativní pomoc) (ex – linie BA) včetně okruhů:

Článek 07 03 07 – LIFE+ (finanční nástroj pro životní prostředí – 2007 až 2013)

3.2. Doba trvání akce a finančního dopadu:

Položky požadované pro období 2007–2013 budou hrazeny z finančních prostředků určených pro program LIFE+. Nepožaduje se žádná další částka.

3.3. Rozpočtové charakteristiky (v případě potřeby doplňte řádky):

Rozpočtová linie	Druh výdajů		Nové	Příspěvek ESVO	Příspěvky od kandidátských zemí	Okruh ve finančním výhledu
07 03 07	Nepov.	Rozl.	NE	NE	NE	č. 2

4. SHRUTÍ ZDROJŮ

4.1. Finanční zdroje

4.1.1. Shrnutí položek závazků (PZ) a položek plateb (PP)

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Druh výdajů	Oddíl č.		2007	2008	2009	2010	2011	2012 a násl.	Celkem
-------------	----------	--	------	------	------	------	------	-----------------	--------

Provozní výdaje¹³

Položky závazků (PZ)	8.1.	a	0.200	0.140	0.065	0.000	0.000	0.200	0.605
Položky plateb (PP)		b	0.100	0.130	0.127	0.048	0.00	0.200	0.605

Administrativní výdaje jako součást referenční částky¹⁴

Technická a administrativní pomoc (NP)	8.2.4.	c	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
--	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

CELKOVÁ REFERENČNÍ ČÁSTKA

Položky závazků		a+c	0.200	0.140	0.065	0.000	0.000	0.200	0.605
Položky plateb		b+c	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

Administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky¹⁵

Lidské zdroje a související výdaje (NP)	8.2.5.	d	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108	0.648
Administrativní náklady, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů, nezahrnuté do referenční částky (NP)	8.2.6.	e	0.004	0.085	0.058	0.031	0.031	0.031	0.240

Celkové orientační finanční náklady zásahu

PZ CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		a+c +d +e	0.312	0.333	0.231	0.139	0.139	0.339	1.493
PZ CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		b+c +d +e	0.212	0.323	0.293	0.187	0.139	0.339	1.493

¹³ Výdaje, které nespádají pod kapitolu xx 01 příslušné hlavy xx.

¹⁴ Výdaje v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

¹⁵ Výdaje v rámci kapitoly xx 01 kromě článků xx 01 04 nebo xx 01 05.

Podrobnosti o spoluúčasti

Pokud financování návrhu předpokládá spoluúčast členského státu či jiných subjektů (uveďte, o které se jedná), je třeba v níže uvedené tabulce vyplnit odhadovanou výši finanční spoluúčasti (pokud se předpokládá finanční spoluúčast jiných subjektů, lze doplnit další řádky):

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Spolufinancující subjekt		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a násl.	Celkem
.....	f	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
PZ CELKEM včetně spolufinancování	a+c+d+e+f							

4.1.2. Soulad s finančním plánem

- Návrh je v souladu se stávajícím finančním plánem.
- Návrh si vyžadá změnu plánu a úpravu příslušného okruhu finančního výhledu.
- Návrh může vyžadovat použití ustanovení interinstitucionální dohody¹⁶ (tj. nástroje pro flexibilitu nebo revizi finančního výhledu).

4.1.3. Finanční dopady na straně příjmů

- Návrh nemá žádné finanční dopady na příjmy
- Návrh má finanční dopady na příjmy s následujícím účinkem:

Pozn.: Veškeré podrobnosti a poznámky ke způsobu výpočtu účinku na příjmy je třeba uvést v samostatné příloze.

v milionech EUR (zaokrouhлено na 1 desetinné místo)

Rozpočtová linie	Příjem	Před akcí [Rok n-1]	Situace po akci					
			[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 17
	a) Příjmy v absolutním vyjádření							
	b) Změna v příjmech	Δ						

¹⁶ Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

¹⁷ V případě potřeby, např. potrvá-li akce déle než 6 let, je třeba doplnit další sloupce.

(Upřesněte prosím každou rozpočtovou linii, které se to týká, a dochází-li k dopadu na více rozpočtových linií, přidejte příslušný počet řádků.)

4.2. Lidské zdroje – pracovníci na plný úvazek (včetně úředníků, dočasných zaměstnanců a externích pracovníků) – viz podrobnosti v bodě 8.2.1.

Roční potřeba	2007	2008	2009	2010	2011	2012 a násl.
Celkový objem lidských zdrojů	1A*/A D	1A*/ AD	1A*/A D	1A*/A D	1A*/A D	1A*/A D

5. CHARAKTERISTIKY A CÍLE

5.1. Potřeba, která má být uspokojena v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu

Snížit dopady letectví na změnu klimatu začleněním letectví do systému Společenství pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů (viz oddíl důvodové zprávy „Odůvodnění a cíle návrhu“). Vzhledem k tomuto cíli jsou nezbytné finanční zdroje na:

- vypracování prováděcích pravidel a pokynů uvedených v návrhu;
- zadání studií nebo jiné odborné pomoci týkající se provádění;
- provádění úkolů přidělených Komisi směrnicí, včetně rozhodnutí týkajících se přidělování povolenek pro letectví a vypracování a vedení seznamu členských států správy jednotlivých provozovatelů letadel.

Očekává se, že na zadávání studií nebo odborné pomoci týkající se provádění směrnice bude v první roce požadována částka 200 000 EUR, ve druhém roce dalších 140 000 EUR a ve třetím roce 40 000 EUR. S dalšími 200 000 EUR se počítá na další odbornou pomoc a hodnocení v roce 2012.

S úpravami IT systému pro nezávislý protokol transakcí Společenství se počítá v roce 2009 (25 000 EUR).

5.2. Přidaná hodnota zásahu ze strany Společenství, provázanost návrhu s dalšími finančními nástroji a možná synergie

Harmonizovaných opatření na snížení dopadů letectví na změnu klimatu lze nejlépe dosáhnout přijetím právních předpisů a koordinací na úrovni Společenství. (Viz také oddíl 3 důvodové zprávy)

Provozní výdaje jsou stanoveny v rozpočtové části programu LIFE+ a vztahuje se na ně přímé centrální řízení.

5.3. Cíle, očekávané výsledky a související ukazatele návrhu v kontextu rámce ABM

Snížit dopady letectví na změnu klimatu začleněním letectví do systému Společenství pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů. Konkrétně:

- začlenit odvětví letecké dopavy do úsilí o zmírnění dopadů na změnu klimatu;
- internalizovat vnější náklady spojené se změnou klimatu a
- přispět ke zlepšování vlivu leteckého provozu na životní prostředí posilováním hospodářských stimulů pro provozovatele letecké dopavy, aby snižovali své dopady na klima.

5.4. Způsob provádění (orientační)

X *Centralizované řízení*

X přímo ze strany Komise

nepřímo na základě pověření pro:

výkonné agentury

subjekty, které Společenství zřídila, uvedené v článku 185 finančního nařízení

vnitrostátní veřejné subjekty / subjekty pověřené veřejnou službou

Sdílené nebo decentralizované řízení

spolu s členskými státy

spolu se třetími zeměmi

Společné řízení s mezinárodními organizacemi (uved'te s kterými)

Příslušné poznámky:

6. MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

6.1. Monitorovací systém

Členské státy budou muset podávat zprávy o všech akcích a opatřeních, která přijmou při provádění směrnice.

Smlouvy podepsané Komisí za účelem provádění směrnice musí obsahovat ustanovení, že Komise (nebo jí pověřený zástupce) provádí dohled a finanční kontrolu a Účetní dvůr provádí, je-li to nezbytné, audity na místě.

6.2. Hodnocení

6.2.1. Hodnocení ex ante

Viz posouzení dopadů připojené k tomuto návrhu coby pracovní dokument útvarů Komise. Byly posouzeny hospodářské, sociální, zdravotní a environmentální dopady všech navrhovaných opatření.

6.2.2. Opatření přijatá po průběžném / následném hodnocení (ex post) (na základě podobných zkušeností z minulosti)

Navrhovaná opatření a připojené posouzení dopadů zohledňují zkušenosti získané z fungování systému Společenství.

6.2.3. Podmínky a periodičita budoucího hodnocení

neuvedeno

7. OPATŘENÍ PROTI PODVODŮM

V plné míře se použijí normy vnitřní kontroly č. 14, 15, 16, 18, 19, 20, a 21 a zásady stanovené v nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002, kterým se stanoví finanční nařízení o souhrnném rozpočtu Evropských společenství.

8. PODROBNOSTI O ZDROJÍCH

8.1. Cíle návrhu z hlediska jejich finanční náročnosti

Položky závazků v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

(Je třeba uvést cílové okruhy, akce a výstupy)	Druh výstupu	Prům. nákl.	2007		2008		2009		2010		2011		2012 a násl.		CELKEM	
			Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem
OPERATIVNÍ CÍL ¹⁸ Vypracování prováděcích pravidel rozhodnutí Komise	Studie a konzultace Úprava prováděcích systémů		1	0.200	1	0.140	1	0.065		0.000		0.000	1	0.200		0.605
NÁKLADY CELKEM				0.200		0.140		0.65		0.000		0.000		0.200		0.605

¹⁸ Jak je popsáno v bodě 5.3.

8.2. Administrativní výdaje

8.2.1. Počet a druh lidských zdrojů

Pracovní místa		Zaměstnanci využití k řízení akce ze stávajících a/nebo dodatečných zdrojů (počet pracovních míst/plných pracovních úvazků)					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci ¹⁹ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Zaměstnanci financování ²⁰ podle čl. XX 01 02							
Ostatní zaměstnanci ²¹ financování podle čl. XX 01 04/05							
CELKEM		1	1	1	1	1	1

8.2.2. Popis úkolů, které vyplývají z akce

- Příprava prováděcích nařízení k dražbám a pokynů k monitorování, podávání zpráv a k ověřování
- Ověřování provádění v členských státech
- Vypracování a aktualizace seznamu členských států správy
- Rozhodnutí Komise týkající se přidělování povolenek pro odvětví letectví

8.2.3. Původ lidských zdrojů (statutární pracovní místa)

- Pracovní místa vyčleněná v současnosti na řízení programu, který má být nahrazen nebo prodloužen
- Pracovní místa předběžně vyčleněná v rámci procesu RSP / PNR na rok n
- Pracovní místa, o něž je třeba požádat v příštím procesu RSP / PNR
- Pracovní místa, jež mají být obsazena převedením stávajících zdrojů v rámci řídicího útvaru (interní přeobsazování)

¹⁹ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční části.

²⁰ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční části.

²¹ Tyto náklady jsou zahrnuty do referenční částky.

- Pracovní místa požadovaná pro rok n, avšak neplánovaná v procesu RSP / PNR dotyčného roku

8.2.4. *Další administrativní výdaje zahrnuté v referenční částce (XX 01 04/05 – Výdaje na správu a řízení)*

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Rozpočtová linie (číslo a okruh)	2007	2008	2009	2010	2011	2012 a násl.	CELKEM
1 Technická a administrativní pomoc (včetně souvisejících personálních nákladů)							
Výkonné agentury ²²							
Další technická a administrativní pomoc							
- interní (<i>intra muros</i>)							
- externí (<i>extra muros</i>)							
Technická a administrativní pomoc celkem							

8.2.5. *Finanční náklady na lidské zdroje a související náklady nezahrnuté v referenční částce*

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Druh lidských zdrojů	2007	2008	2009	2010	2011	2012 a násl.
Úředníci a dočasní zaměstnanci (XX 01 01)	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108
Zaměstnanci financovaní podle čl. XX 01 02 (pomocní pracovníci, přidělení národní odborníci, smluvní zaměstnanci, atd.) (upřesněte rozpočtovou linii)						
Náklady na lidské zdroje a související náklady celkem (NEZAHRNUTÉ do referenční částky)	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108

²² Měl by být uveden odkaz na konkrétní legislativní finanční výkaz dotyčných výkonných agentur.

Výpočet – *Úředníci a dočasní zaměstnanci*

Standardní plat pro úředníka se zařazením 1A*/AD podle bodu 8.2.1 je 0,108 milionu EUR.

Výpočet – *Zaměstnanci financovaní podle článku XX 01 02*

neuveдено

8.2.6. Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012 a násl.	CELKEM
XX 01 02 11 01 – Služební cesty	0.004	0.004	0.004	0.004	0.004	0.004	0.024
XX 01 02 11 02 – Schůze a konference	0.000	0.027	0.027	0.027	0.027	0.027	0.135
XX 01 02 11 03 – Výbory ²³	0.000	0.054	0.027	0.000	0.000	0.000	0.081
XX 01 02 11 04 – Studie a konzultace	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
XX 01 02 11 05 – Informační systémy	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
2 Ostatní výdaje na řízení celkem (XX 01 02 11)							
3 Ostatní výdaje administrativního charakteru (upřesněte i s odkazem na rozpočtovou linii)							
Administrativní výdaje celkem, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů (NEZAHNUTÉ do referenční částky)	0.004	0.085	0.058	0.031	0.031	0.031	0.240

²³ Uveďte přesně druh výboru a skupinu, do níž náleží.

Výpočet – *Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky*

Na každý rok od roku 2009 do roku 2013 jsou za účelem vysvětlení návrhu a usnadnění jeho provádění v členských státech plánovány čtyři služební cesty s průměrnými náklady ve výši 1 000 EUR.

V letech 2008 a 2009 jsou plánována zasedání Výboru pro změnu klimatu (průměrné náklady: 27 000 EUR) za účelem přijetí prováděcích pravidel a pokynů.

Potřeby lidských a administrativních zdrojů jsou pokryty v rámci zdrojů přidělených řídicímu GŘ v rámci postupu pro roční přiděly.