



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 14.7.2021
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterou se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letecké dopravy k cíli Unie
snížit emise v celém hospodářství a o řádné zavedení celosvětového tržního opatření**

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} -
{SWD(2021) 604 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Tento návrh zavádí změny právních předpisů týkajících se systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) v souvislosti s jeho používáním v oblasti letectví, aby bylo zajištěno, že

- 1) letectví přispěje k cíli snížit emise do roku 2030 v souladu se Zelenou dohodou pro Evropu;
- 2) systém EU ETS bude změněn podle potřeby s ohledem na program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví organizace ICAO a dále
- 3) přidělování emisních povolenek v oblasti letectví bude přezkoumáno za účelem zvýšení draženého podílu.

Cílem je revidovat systém EU ETS v oblasti emisí z letectví nákladově efektivním a soudržným způsobem v souladu se zvýšeným klimatickým cílem Unie, přičemž je třeba zohlednit potřebu spravedlivého přechodu a potřebu, aby k úsilí EU v oblasti klimatu přispěla všechna odvětví.

Zelená dohoda pro Evropu¹, přijatá Komisí v prosinci 2019, a také právní rámec pro klima² a plán dosažení cíle v oblasti klimatu³ mají za úkol posílit závazek Unie v oblasti klimatu podle Pařížské dohody, a to v souladu s jejím cílem dosáhnout do roku 2050 v EU klimatické neutrality celého hospodářství. EU zvyšuje svůj závazek dekarbonizace v rámci celého hospodářství do roku 2030 z alespoň 40 % na alespoň 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990 bez využití mezinárodních kreditů. Aby bylo vyššího klimatického cíle dosaženo, musí k požadovanému úsilí týkajícímu se snížení domácích emisí přispět všechna odvětví, včetně letectví.

Zelená dohoda pro Evropu má transformovat EU ve spravedlivější a více prosperující společnost s moderním a konkurenceschopným hospodářstvím účinně využívajícím zdroje, kde se v roce 2050 nebudou produkovat žádné čisté emise skleníkových plynů a hospodářský růst bude oddělen od využívání zdrojů. Cíl klimatické neutrality schválila Evropská rada a Parlament a je stanoven právně závazným způsobem v politicky schváleném evropském právním rámci pro klima. Cílem Zelené dohody pro Evropu je rovněž chránit, zachovávat a posilovat přírodní kapitál EU a chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. Tato transformace musí současně být spravedlivá a inkluzivní.

Kromě zvýšení ambice EU dosáhnout do roku 2030 snížení domácích emisí skleníkových plynů v celém hospodářství EU alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990 zdůrazňuje sdělení týkající se plánu pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030, že „EU by měla v souladu se svým mezinárodním závazkem, který byl přijat podle Pařížské dohody a vztahuje se na celé hospodářství, i nadále v systému EU ETS regulovat alespoň emise z letecké dopravy uvnitř EU“. Ve svých závěrech z prosince 2020 Evropská rada „vyzývá Komisi, aby posoudila, jak mohou všechna odvětví hospodářství nejlépe přispět k cíli pro rok 2030, a aby předložila

¹ COM(2019) 640 final.

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

³ COM(2020) 562 final.

*nezbytné návrhy doplněné podrobným posouzením environmentálního, hospodářského a sociálního dopadu na úrovni členských států*⁴.

Emise z letecké dopravy činí 2–3 % globálních emisí CO₂ a od roku 1990 se významně zvýšily jak na úrovni EU, tak i na celosvětové úrovni. Na úrovni EU představovaly emise CO₂ z letecké dopravy v roce 2018 3,7 % součtu za celé hospodářství, resp. 15,7 % emisí CO₂ z dopravy⁴⁹. V roce 2018 byla EU odpovědná za 15 % globálních emisí CO₂ z letecké dopravy⁵. Navíc se odhaduje, že klimatické dopady letecké dopravy způsobené emisemi jiných látek než CO₂ jsou celkově přinejmenším stejně důležité jako samotné dopady emisí CO₂⁶.

Bez ohledu na nedávné omezení provozu v důsledku pandemie COVID-19 se předpokládá, že dopady letecké dopravy na klima budou vzhledem k historickému růstu tohoto odvětví, který je v porovnání s ostatními hospodářskými odvětvími nadprůměrný, dále růst. Před pandemií COVID-19 předpokládal Eurocontrol roční nárůst emisí z evropské letecké dopravy do roku 2040 o 53 % ve srovnání s rokem 2017⁵³. Před krizí COVID-19 organizace ICAO odhadovala, že do roku 2040 by se emise z mezinárodní letecké dopravy mohly v porovnání s rokem 2020 zvýšit až o 150 %⁵⁴.

Klíčovým nástrojem pro řešení emisí CO₂ z letecké dopravy v Evropě je systém EU ETS. Při veřejné konzultaci ohledně aktualizovaných pravidel systému ETS v oblasti letecké dopravy 91 % respondentů souhlasí s tím, že by měla letecká doprava na opatření v oblasti klimatu přispívat více. 88 % respondentů se domnívá, že tržní opatření mohou být v boji proti emisím z letecké dopravy v souvislosti s klimatickými cíli účinná. Mezi lety 2013 a 2020 dosáhla letecká doprava prostřednictvím systému EU ETS odhadované čisté úspory 193,4 mil. tun CO₂, a to především prostřednictvím financování snížení emisí v jiných odvětvích³⁹. To představuje příspěvek letecké dopravy k cíli EU v oblasti klimatu do roku 2020 a tento příspěvek by měl pokračovat do roku 2030.

S ohledem na současné a předpokládané emise z leteckého odvětví a v souvislosti se zvýšením cílů EU v oblasti klimatu do roku 2030 je třeba tento příspěvek v oblasti klimatu významně posílit, rovněž s cílem zajistit nezbytný příspěvek pro dosažení klimatické neutrality EU do roku 2050. Tuto potřebu rovněž zdůraznila Evropská zpráva o životním prostředí v oblasti letectví 2019.

Komise připravila řadu posouzení dopadů na podporu plánovaných revizí klíčových legislativních nástrojů pro balíček politik „Fit for 55“. Posouzení dopadů revize pravidel systému EU ETS pro leteckou dopravu analyzuje různé možnosti, jejichž prostřednictvím by revize mohla účinně a efektivně přispět k dosažení aktualizovaného cíle jako součást širšího balíčku. Revizi pravidel v oblasti letecké dopravy je proto třeba řešit společně s revizí systému EU ETS pro stacionární zařízení a jeho rozšířením na další odvětví. Prvky systému ETS, u nichž je propojení revizí obzvláště důležité, jsou ustanovení ohledně celkového množství povolenek pro letectví a použití lineárního redukčního koeficientu na ně, jakož i ustanovení týkající se rezervy tržní stability. Volby týkající se rozsahu provádění systému EU ETS a programu CORSIA budou mít dopad na úroveň snižování emisí v odvětví ETS a poptávku po povolenkách EU. Volby týkající se draženého podílu povolenek pro letectví

⁴ <https://www.consilium.europa.eu/media/47296/1011-12-20-euco-conclusions-cs.pdf>

⁵ Letecká doprava v rámci EHP představovala 7,5 % a odlétající lety do třetích zemí dalších 7,5 %. Odlétající lety jsou zahrnuty ve vnitrostátně stanoveném příspěvku EU podle Pařížské dohody a v iniciativě leteckého průmyslu Destination 2050.

⁶ Sdělení COM(2020) 777 tyto dopady vyčísľuje, zatímco sdělení COM(2020) 747 a související dokumenty tyto dopady podrobně analyzují.

budou mít dopad na výši příjmů z dražeb, které jsou k dispozici pro boj proti změně klimatu, a také na distribuční prvky.

Aby letecká doprava přispěla k cílům Pařížské dohody, mělo by se rovněž uskutečnit širší globální opatření. EU podpořila program CORSIA organizace ICAO a spolupracuje s ostatními, aby se podpořila přiměřená účast a provádění. Přezkum systému EU ETS pro letectví by měl zajistit, aby byl program CORSIA případně prováděn prostřednictvím systému EU ETS a aby provádění programu CORSIA zajistilo rovné zacházení s leteckými společnostmi. Současně musí být jakákoli změna směrnice o systému EU ETS v souladu s cílem EU stát se do roku 2050 klimaticky neutrální, se závazkem Unie snížit emise skleníkových plynů v rámci celého hospodářství do roku 2030 a s cílem zachovat ekologickou vyváženost a účinnost opatření Unie v oblasti klimatu.

Od roku 2012 byl leteckému odvětví přidělen velký objem povolenek bezplatně. Ve sdělení o Zelené dohodě pro Evropu⁷⁰ bylo oznámeno, že bude předložen návrh na snížení množství povolenek, jež jsou zdarma přidělovány leteckým dopravcům. To je znovu uvedeno ve sdělení o zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030. Jelikož bezplatné přidělování povolenek představuje odchylku od zásady „znečišťovatel platí“, je standardní metodou v systému EU ETS dražba. Podpůrná analýza rovněž naznačuje nízké riziko úniku uhlíku a velmi omezený dopad na spotřebitelské ceny, pokud se dražený podíl v letecké dopravě zvýší.

Hlavní právní změny jsou:

- 1) konsolidovat celkové množství povolenek v letecké dopravě na aktuálních úrovních a použít lineární redukční koeficient v souladu s článkem 9 směrnice o systému ETS;
- 2) zvýšit dražený podíl povolenek v letecké dopravě;
- 3) pokračovat v provádění systému EU ETS v rámci Evropy a na mimoevropské lety příslušným způsobem používat program CORSIA a dále
- 4) zajistit rovné zacházení s leteckými společnostmi na stejné trase, pokud jde o jejich povinnosti související s hospodářskými dopady.

Souběžně s těmito změnami směrnice o systému EU ETS je předkládán samostatný návrh na zavedení oznámení členských států leteckým společnostem se sídlem v EU ohledně nulové kompenzace CORSIA pro rok 2021. Tento samostatný návrh se týká aspektů souvisejících s programem CORSIA, které by měly být provedeny do listopadu 2022, aby do tohoto data proběhlo oznámení nulové dodatečné kompenzace.

• **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Balíček „Fit for 55“ je komplexním krokem při přepracování právních předpisů Unie tak, aby byly v souladu s vyššími cíli EU v oblasti klimatu. Všechny iniciativy v balíčku jsou úzce propojeny a každá z nich závisí na koncepci ostatních.

Přestože je politický mandát na posílení systému EU ETS pro leteckou dopravu jasný, zkoumá se ve spojení s dalšími souvisejícími a významnými iniciativami, jako je revize směrnice o zdanění energie a směrnice o energii z obnovitelných zdrojů, jakož i iniciativa ReFuelEU, které jsou posuzovány samostatně, s náležitým přihlédnutím k rozměru a dopadům systému ETS.

Jak je uvedeno v Zelené dohodě pro Evropu, omezení dopadů letecké dopravy na změnu klimatu vyžaduje kombinaci politických nástrojů, protože jedno samostatné řešení dekarbonizace odvětví neexistuje. Revize systému EU ETS pro leteckou dopravu je proto

součástí takzvaného „souboru opatření“, který zahrnuje tržní opatření, jako jsou systém EU ETS a program CORSIA, posílení výroby a zavádění udržitelných leteckých paliv, zlepšení technologie letadel a provozní zlepšení, např. iniciativa jednotné evropské nebe.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Všechny činnosti a politiky EU musí být v souladu s návrhy balíčku „Fit for 55“ a pomoci EU dosáhnout vyššího cíle do roku 2030 a úspěšného a spravedlivého přechodu ke klimatické neutralitě do roku 2050, jak uvádí Komise ve sdělení Zelená dohoda pro Evropu.

Tato iniciativa je jako taková propojena s mnoha dalšími oblastmi politiky, včetně vnější politiky Unie, např. prostřednictvím povzbuzování partnerských zemí ze strany EU, aby také zavedly program CORSIA, a pomohly tak zajistit, aby letecké společnosti byly provozovány za stejných podmínek. Komise oznámila, že zlepší způsob, jakým pokyny pro zlepšování právní úpravy a podpůrné nástroje řeší otázky udržitelnosti a inovací, aby veškeré iniciativy EU dostály ekologickému mottu „neškodit“. Tato iniciativa je rovněž v souladu s politikou EU pro výzkum a inovace a posílí součinnost mezi zaváděcími programy EU, zejména mezi inovačním fondem a rámcovými programy EU pro výzkum a inovace, a to pobídkou k zavádění a využívání nízkouhlíkových inovativních řešení.

Posouzení dopadů připojené k plánu dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030 pečlivě posoudilo možnost posílení a rozšíření obchodování s emisemi jako jednoho z nástrojů ke snížení emisí skleníkových plynů na úrovni EU.

Soulad s ostatními politikami Unie je rovněž zajištěn provázaností posouzení dopadů systému EU ETS s posouzeními provedenými pro zbývající část rámce pro klima, energetiku a dopravu do roku 2030 a s dalšími opatřeními, která byla představena jako součást souboru opatření k řešení emisí skleníkových plynů z letecké dopravy.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem pro směrnici 2003/87/ES o systému EU ETS, jakož i pro veškeré následné právní předpisy, které ji mění, a další právní předpisy upravující emise skleníkových plynů je článek 192 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tento článek by měl zůstat právním základem pro jakékoliv nové právní předpisy zabývající se dopady letecké dopravy na klima, jelikož hlavním cílem opatření je ochrana životního prostředí prostřednictvím snížení emisí skleníkových plynů.

- **Subsidiarita**

Směrnice o systému EU ETS je stávající nástroj politiky EU. V souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o fungování Evropské unie lze cílů návrhu, který tento nástroj mění, dosáhnout pouze prostřednictvím právního předpisu na úrovni EU.

Právní akt EU je potřebný, aby členské státy uplatňovaly program CORSIA na lety, které spadají do zeměpisné působnosti směrnice 2003/87/ES, jak je stanoveno v její příloze I, tj. lety odlétající z letišť v EHP a přilétající na jiná letiště v EHP nebo do třetích zemí a lety přilétající na letiště v EHP ze třetích zemí.

Opatření na úrovni EU a tam, kde je to možné, na celosvětové úrovni jsou účinnější než opatření na úrovni členských států z důvodu přeshraničních vlivů změny klimatu a z důvodu povahy letectví, která je z velké části nadnárodní. Pomocí opatření na úrovni EU se účinněji

dosáhne domácích a mezinárodních cílů EU v oblasti klimatu a zajistí se harmonizované a příslušné provedení programu CORSIA v EU.

- **Proporcionalita**

Tento návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení záměrů v souvislosti s prováděním cíle EU snížit emise skleníkových plynů v období 2021 až 2030 nákladově efektivním způsobem při současném zajištění spravedlnosti, ekologické vyváženosti, řádného fungování vnitřního trhu a provádění programu CORSIA.

Evropská rada potvrdila celohospodářské a domácí snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990. Tento návrh pokrývá velkou část těchto emisí skleníkových plynů a reviduje tuto směrnici za účelem dosažení daného cíle.

- **Volba nástroje**

Cíle tohoto návrhu lze nejlépe dosáhnout prostřednictvím směrnice. Ta je nejvhodnějším právním nástrojem pro provedení změn stávající směrnice o EU ETS (směrnice 2003/87/ES). Směrnice vyžaduje, aby členské státy dosáhly stanovených cílů a provedly opatření do svých vnitrostátních systémů hmotného a procesního práva. Členské státy by měly zajistit, aby ustanovení provádějící směrnici ve vnitrostátním právu nebránila inovacím a byla technologicky neutrální.

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

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

Ustanovení čl. 28b odst. 2 směrnice 2003/87/ES vyžaduje, aby Komise předložila Radě a Evropskému parlamentu zprávu o programu CORSIA, ve které posoudí jeho ambice a celkovou ekologickou vyváženost, včetně jeho obecného záměru s ohledem na cíle vytyčené Pařížskou dohodou, míry účasti, vymahatelnosti, transparentnosti, pokut za neplnění, postupů týkajících se zapojení veřejnosti, kvality kompenzačních kreditů, monitorování, vykazování a ověřování emisí, registrů, odpovědnosti a pravidel upravujících používání biopaliv. S ohledem na výše uvedené by měl být podán návrh na změnu právních předpisů Unie za účelem příslušného provedení programu CORSIA.

Ustanovení čl. 28b odst. 2 směrnice 2003/87/ES navíc stanoví, že zpráva Komise posoudí, zda není zapotřebí upravit ustanovení přijatá podle čl. 28c odst. 2. Ustanovení čl. 28b odst. 3 směrnice o EU ETS předpokládají, že Komise ke zprávě případně připojí „návrh, kterým se mění, ruší, rozšiřují nebo nahrazují“ odchylky stanovené v článku 28a (které omezují působnost systému EU ETS na lety v rámci EHP v období 2017–2023), jenž bude „v souladu se závazkem Unie snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů v celém hospodářství s cílem zajistit ekologickou vyváženost a účinnost opatření Unie v oblasti klimatu“.

Zpráva je součástí posouzení dopadů, které je přiloženo k tomuto návrhu, a vychází ze studie „Posouzení celosvětového tržního opatření (CORSIA) organizace ICAO podle článku 28b a za účelem studia přenášení nákladů podle článku 3d směrnice o EU ETS“⁷.

Ustanovení čl. 3d odst. 2 směrnice o EU ETS vyžaduje, aby Komise provedla „studii o schopnosti odvětví letectví přenést náklady z CO₂ na své zákazníky ve vztahu k systému EU

⁷ SWD [odkaz se vloží při přijetí].

ETS a tržnímu opatření vypracovanému organizací ICAO, a to v porovnání s odvětvími průmyslu a energetiky a s cílem vypracovat návrh na zvýšení procentního podílu dražení na základě přezkumu uvedeného v čl. 28b odst. 2“.

Studie je součástí posouzení dopadů revize systému EU obchodování s emisemi v letecké dopravě a vychází ze zprávy „Posouzení celosvětového tržního opatření (CORSIA) organizace ICAO podle článku 28b a pro studium přenášení nákladů podle článku 3d směrnice o EU ETS“.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Zúčastněné strany byly konzultovány ohledně počátečního posouzení dopadů mezi 3. červencem 2020 a 28. srpnem 2020. Celkem poskytlo zpětnou vazbu 54 subjektů. Pokud jde o respondenty, členské státy EU podpořily koexistenci systému EU ETS a programu CORSIA; země mimo EU vyjádřily znepokojení nad překryvem mezi systémem EU ETS a programem CORSIA, částečným prováděním programu CORSIA, zacházením s dopravci ze zemí mimo EU a exkluzivitou programu CORSIA. Pokud jde o možnosti provádění programu CORSIA, drtivá většina nevládních organizací upřednostnila systém EU ETS v plném rozsahu nebo možnosti udržující stávající oblast působnosti na minimum nebo hybridní možnosti mezi tím. Rovněž podpořily okamžitou úplnou dražbu.

Většina hospodářských sdružení a společností upřednostnila možnost politiky POUZE CORSIA. U dražeb většina hospodářských sdružení a společností upřednostnila stávající stav nebo pomalé snižování a využívání příjmů pro letecký průmysl. Občané EU, kteří odpověděli, byli pro větší cíle odvětví v oblasti klimatu.

Otevřená veřejná konzultace se zúčastněnými stranami proběhla v období od 1. října 2020 do 14. ledna 2021 a obdržela celkem 81 odpovědí. V rámci veřejné konzultace 91 % respondentů souhlasí s tím, že by mělo odvětví letectví na opatření v oblasti klimatu přispívat více. 88 % respondentů se domnívá, že tržní opatření mohou být v boji proti emisím z letectví v souladu s klimatickými cíli účinná. 82 % respondentů v rámci veřejné konzultace souhlasilo, že by tržní nástroje měly být kombinovány s dalšími politikami, jako je podpora inovativních leteckých technologií, provozní zlepšení, zdanění a výroba a používání udržitelných leteckých paliv.

Pokud jde o možnosti provádění programu CORSIA, lišily se názory mezi skupinami zúčastněných stran i v rámci nich. Pro hospodářská sdružení byly nejvíce upřednostňovanými možnosti POUZE CORSIA a MIX s 33 % odpovědí u každé z obou možností. Nejméně upřednostňovanými možnostmi byly plný právní dosah systému ETS a MIX BIS s 33 % odpovědí u obou možností. Pokud jde o orgány veřejné správy, 30 % považovalo možnost POUZE CORSIA za nejvíce upřednostňovanou a 40 % shledalo možnost POUZE CORSIA jako nejméně upřednostňovanou. Pro nevládní organizace byl s 89 % odpovědí nejvíce upřednostňovanou možností plný právní dosah systému EU ETS a možnost POUZE CORSIA s 44 % odpovědí nejméně upřednostňovanou.

Pokud jde o zvýšení draženého podílu povolenek pro leteckou dopravu, většina zúčastněných stran upřednostňovala okamžité ukončení, přičemž zachování současného stavu považovaly za nejméně upřednostňovanou možnost. Názory respondentů byly jasně rozděleny mezi možnosti nebo zvýšení draženého podílu. 53 % hospodářských sdružení upřednostnilo současný stav a označilo okamžité ukončení za nejméně upřednostňovanou možnost (74 %). 56 % nevládních organizací upřednostnilo okamžité ukončení a 63 % označilo za svoji nejméně upřednostňovanou volbu současný stav. 60 % orgánů veřejné správy upřednostnilo pomalé ukončení přidělování bezplatných povolenek.

Velká většina zúčastněných stran se domnívala, že zvýšení draženého podílu by mohlo zvýšit náklady na létání, přičemž většina také souhlasila s tím, že toto opatření by přispělo ke zmírnění změny klimatu.

- **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů analyzovalo různé možnosti, jejichž prostřednictvím by revize systému EU ETS v oblasti letectví mohla účinně a efektivně přispět k dosažení aktualizovaného cíle jako součást tohoto širšího balíčku politik „Fit for 55“. Posouzení dopadů analyzuje různé možnosti provádění programu CORSIA prostřednictvím systému EU ETS a zvýšení draženého podílu.

Možnosti provádění programu CORSIA se liší v rozsahu, v jakém bude stávající systém EU ETS zachován, omezen nebo rozšířen. Srovnání možností ukazuje, že ačkoli jsou cenové pobídky systému ETS řádově mnohem smysluplnější než cena kvalitních kompenzací CORSIA, celkový environmentální dopad na globální úrovni napříč politickými možnostmi je omezený kvůli omezené zeměpisné působnosti systému EU ETS. Mezi možnostmi však existují značné rozdíly, pokud jde o jejich příspěvek k cíli EU týkajícímu se snížení emisí. Existují také značné rozdíly, pokud jde o příjmy plynoucí z různých kombinací politických možností, protože systém CORSIA ze své podstaty nevytváří žádné veřejné příjmy od leteckých společností. Upřednostňovanou možností je zachovat stávající rozsah systému EU ETS (lety v rámci EHP, včetně odlétajících letů do Švýcarska a Spojeného království) a zavést příslušná ustanovení související s programem CORSIA pro lety, na které se v současné době nevztahuje systém EU ETS (lety do/z třetích zemí a lety provozované leteckými společnostmi se sídlem v EU mezi dvěma třetími zeměmi).

Možnosti pro zvýšení draženého podílu při přidělování leteckých povolenek se liší rychlostí růstu. Srovnání analyzovaných možností přináší pádný důvod pro přechod na plnou dražbu ode dne vstupu revidovaných právních předpisů v platnost. Přestože byly bezplatné povolenky přidělovány zejména za účelem řešení potenciálních nepříznivých dopadů na konkurenceschopnost a úniku uhlíku, představují odchylku od zásady „znečišťovatel platí“. Analýza naznačuje nízké riziko úniku uhlíku při zvyšování draženého podílu. Přechod na plnou dražbu předpokládá stabilizaci stropu pro leteckou dopravu na současných úrovních, protože dražba v současné době představuje pevné procento bezplatných povolenek. Tím by byla zachována současná úroveň ekologické vyváženosti stropu pro leteckou dopravu a na tento strop by se vztahoval lineární redukční koeficient, jak již požadovali spolunormotvůrci a jak je tomu u všech ostatních provozovatelů v systému EU ETS. Odstranění přidělování bezplatných povolenek ze systému EU ETS by posílilo jeho ekologickou vyváženost. Upřednostňovanou možností je zvýšení draženého podílu od vstupu změny v platnost.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie. Zejména přispívá k cíli vysoké úrovně ochrany životního prostředí v souladu se zásadou udržitelného rozvoje, jak je stanoveno v článku 37 Listiny základních práv Evropské unie.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

V rámci stávajícího systému ETS připadá většina příjmů z dražby na členské státy, a proto jsou dopady na vnitrostátní rozpočty kladné. Úpravy rozpočtového rámce EU předloží Komise jako součást nadcházejícího balíčku týkajícího se vlastních zdrojů, včetně návrhu na změnu víceletého finančního rámce.

Pokud jde o stávající systém EU ETS, neexistují žádné další administrativní dopady na vnitrostátní správní orgány. Dopady spojené s prováděním programu CORSIA by měly být omezeny použitím stejných infrastruktur.

Vývoj informační technologie a volby zadávání zakázek budou předmětem předběžného schválení Výborem Evropské komise pro informační technologie a kybernetickou bezpečnost.

5. OSTATNÍ PRVKY

• Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu

Ustanovení čl. 3c odst. 1 až 3 se mění, aby konsolidovala celkový počet povolenek pro letectví na úrovni přidělení/dražby pro lety v rámci Evropy a lety odlétající z letišť EHP do Švýcarska a Spojeného království. Přidělení pro rok 2024 bude založeno na celkovém množství přiděleném aktivním provozovatelům letadel v roce 2023 sníženém o lineární redukční koeficient určený ve směrnici o ETS. Přidělení se zvýší o úroveň přidělení, které by bylo provedeno, pokud by trasy mezi nejvzdálenějšími regiony a jinými státy, než je členský stát, ve kterém se nejvzdálenější region nachází, byly v roce 2023 pokryty systémem ETS. Dočasná odchylka od povinností spojených se systémem EU ETS pro tyto trasy končí dne 31. prosince 2023. Zvýšený strop se sníží o lineární redukční koeficient uvedený ve směrnici o ETS.

Pro emise z letů mezi letišťem nacházejícím se v nejvzdálenějším regionu členského státu a letišťem nacházejícím se ve stejném členském státě se navrhuje časově omezená odchylka od systému EU ETS.

Ustanovení čl. 3d odst. 1 se nahrazuje za účelem stanovení vyššího draženého podílu povolenek pro leteckou dopravu od následujícího roku po vstupu změny v platnost. Tato změna slouží přechodu na plnou dražbu od roku 2027.

Ustanovení čl. 3d odst. 2 se zrušuje jako neaktuální.

Ustanovení čl. 3d odst. 3 první věty se mění tak, aby odráželo skutečnost, že akty v přenesené pravomoci, které mají být přijímány s cílem doplnit tuto směrnici, týkající se podrobných opatření pro dražbu leteckých povolenek členskými státy, by měly zahrnovat způsoby převodu části příjmů do rozpočtu Unie.

Ustanovení čl. 3d odst. 4 se nahrazuje, aby odráželo důraznější doporučení členským státům, aby příjmy z dražby související se systémem ETS využívaly k boji proti změně klimatu a aby část těchto příjmů byla přidělena do rozpočtu Unie podle rozhodnutí (EU, Euratom) 2020/2053 o systému vlastních zdrojů.

Ustanovení článků 3e a 3f se zrušují, neboť pravidla pro bezplatné přidělování povolenek provozovatelům letadel nejsou po přechodu na plnou dražbu již potřebná.

Ustanovení čl. 11a odst. 1 až 4 se nahrazují tak, aby stanovila, že letecké společnosti se sídlem v EU budou pro dosažení souladu využívat pro lety do třetích zemí nebo ze třetích zemí, které uplatňují program CORSIA, odpovídající mezinárodní kredity. Aby bylo zajištěno, že provádění programu CORSIA v EU podporuje cíle Pařížské dohody a poskytuje pobídky k široké účasti v programu CORSIA, musí být splněny následující podmínky: kredity pro dosažení souladu pocházejí ze států, které jsou stranami Pařížské dohody a které se účastní programu CORSIA, a zamezí se dvojímu započtení kreditů.

V článku 11a se doplňuje nový odstavec 8, který svěřuje Komisi pravomoc přijmout prováděcí akt stanovující kredity, které jsou Radou ICAO považovány za přijatelné, pokud jde o jejich využití pro dosažení souladu programu CORSIA.

V článku 12 se doplňuje nový odstavec 6, kterým se zavádí program CORSIA pro společnosti EU na lety z Evropského hospodářského prostoru, Švýcarska a Spojeného království, na tato území a mimo ně. Povinnost leteckých společností vyřadit povolenky pro tyto lety se snižuje z celkového množství emisí na jejich podíl na kolektivních emisích z letectví podle výchozího nastavení programu CORSIA.

V článku 25a se doplňují nové odstavce 3 až 9.

Komise má pravomoc přijmout a spravovat prováděcí akt se seznamem států (mimo EHP, Švýcarsko a Spojené království), které jsou pro účely práva Unie považovány za státy provádějící program CORSIA.

Ověření dodržování programu CORSIA u leteckých společností se sídlem mimo EU má patřit výlučně do pravomoci domovské země těchto leteckých společností. Zavedení programu CORSIA u mimoevropských letů tedy znamená osvobození neevropských leteckých společností od povinností souvisejících se systémem EU ETS u letů mezi Evropou a třetími zeměmi, které provádějí program CORSIA.

Aby bylo zajištěno rovné zacházení na trasách, byly by lety ze zemí, které neprovádějí program CORSIA, a z těchto zemí osvobozeny od povinností souvisejících se systémem EU ETS nebo programem CORSIA.

Lety do většiny nejméně rozvinutých zemí a malých ostrovních rozvojových států, které neprovádějí program CORSIA, a z těchto zemí by byly osvobozeny od povinností souvisejících se systémem EU ETS nebo programem CORSIA bez data ukončení této výjimky.

Je třeba zmocnit Komisi k přijetí prováděcího aktu osvobozujícího letecké společnosti se sídlem v EU od požadavků na vyřazení, pokud jde o emise z letů, u kterých dochází k významnému narušení hospodářské soutěže na úkor leteckých společností se sídlem v EU v důsledku méně přísného provádění nebo vymáhání programu CORSIA ve třetí zemi. Narušení hospodářské soutěže by mohlo být způsobeno méně přísným přístupem ke způsobilým kompenzačním kreditům nebo ustanoveními o dvojím započtení.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kteřou se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letecké dopravy k cíli Unie snížit emise v celém hospodářství a o řádné zavedení celosvětového tržního opatření

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES³ vytvořila systém pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii s cílem podpořit snižování emisí skleníkových plynů nákladově efektivním a ekonomicky účinným způsobem. Činnosti v oblasti letectví byly začleněny do systému EU pro obchodování s emisemi směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/101/ES⁴.
- (2) Pařížská dohoda přijatá v prosinci 2015 podle Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC) (dále jen „Pařížská dohoda“)⁵ vstoupila v platnost v listopadu 2016. Smluvní strany Pařížské dohody se dohodly, že udrží nárůst průměrné globální teploty na úrovni výrazně nižší než 2 °C ve srovnání s úrovní před industrializací a že budou usilovat o omezení tohoto nárůstu na 1,5 °C oproti období před industrializací. Aby bylo dosaženo cílů Pařížské dohody, musí k dosažení snížení emisí přispět všechna odvětví hospodářství, včetně mezinárodního letectví.
- (3) Rada Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) přijala na desáté schůzi svého 214. zasedání dne 27. června 2018 první vydání mezinárodních norem a doporučených postupů v oblasti ochrany životního prostředí – Program kompenzace

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁴ 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 (Úř. věst. L 8, 13.1.2009, s. 3).

⁵ Pařížská dohoda (Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4).

a snižování emisí uhlíku v mezinárodní letecké dopravě (CORSIA) (příloha 16, svazek IV Chicagské úmluvy). Unie a její členské státy pokračují v podpoře programu CORSIA a zavázaly se ho provádět od začátku pilotní fáze 2021–2023⁶.

- (4) V souladu s rozhodnutím Rady (EU) 2018/2027⁷ oznámily členské státy sekretariátu ICAO rozdíly mezi programem CORSIA a systémem EU ETS. Cílem bylo zachovat *acquis* Unie a budoucí politický prostor, jakož i úroveň ambicí Unie v oblasti klimatu a výhradní úlohu Evropského parlamentu a Rady při rozhodování o obsahu právních předpisů Unie. Po přijetí této změny směrnice 2003/87/ES by mělo být oznámení o rozdílech mezi programem CORSIA a systémem EU ETS sekretariátu ICAO aktualizováno tak, aby odráželo revize provedené v právu Unie.
- (5) Jádrem sdělení „Zelená dohoda pro Evropu“, které Komise přijala dne 11. prosince 2019⁸, je řešení výzev spojených s klimatem a životním prostředím a dosažení cílů Pařížské dohody.
- (6) Unie se v aktualizovaném vnitrostátně stanoveném závazku Unie a jejích členských států předloženém dne 17. prosince 2020⁹ sekretariátu UNFCCC zavázala snížit do roku 2030 své čisté emise skleníkových plynů v celém hospodářství alespoň o 55 % v porovnání s úrovní z roku 1990.
- (7) Unie právně zakotvila svůj cíl dosáhnout do roku 2050 v EU celohospodářské klimatické neutrality do nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119¹⁰. Toto nařízení rovněž stanoví závazný cíl Unie dosáhnout čistého domácího snížení emisí skleníkových plynů (emisí po odečtení propadů) do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990.
- (8) Účelem této změny směrnice 2003/87/ES je zavedení příspěvků Unie podle Pařížské dohody pro leteckou dopravu a regulačního rámce k dosažení závazného cíle Unie v oblasti klimatu do roku 2030 spočívajícího v čistém domácím snížení emisí skleníkových plynů alespoň o 55 % do roku 2030 ve srovnání s úrovní z roku 1990, stanoveného v nařízení (EU) 2021/....
- (9) Letecká doprava by měla přispět k úsilí o snížení emisí, které je nezbytné pro dosažení cíle Unie v oblasti klimatu do roku 2030. Proto by celkové množství povolenek pro leteckou dopravu mělo být konsolidováno a mělo by podléhat lineárnímu redukčnímu koeficientu.

⁶ Rozhodnutí Rady (EU) 2020/954 ze dne 25. června 2020 o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO), pokud jde o oznamování dobrovolné účasti v programu kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA) od 1. ledna 2021 a o zvolenou možnost výpočtu kompenzačních požadavků vztahujících se na provozovatele letounů pro období 2021–2023 (Úř. věst. L 212, 3.7.2020, s. 14).

⁷ Rozhodnutí Rady (EU) 2018/2027 ze dne 29. listopadu 2018 o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, pokud jde o první vydání mezinárodních norem a doporučených postupů v oblasti ochrany životního prostředí – Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA) (Úř. věst. L 325, 20.12.2018, s. 25).

⁸ COM(2019) 640 final.

⁹

https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (10) Dosažení vyššího cíle v oblasti klimatu bude vyžadovat nasměrování co největšího množství zdrojů na transformaci související s klimatem. V důsledku toho by měly být všechny příjmy z dražby, které nejsou zahrnuty do rozpočtu Unie, použity na účely související s klimatem.
- (11) V souladu s čl. 28b odst. 3 směrnice 2003/87/ES má Unie posoudit program CORSIA organizace ICAO a podle potřeby jej provést způsobem, který je v souladu se závazkem Unie snížit do roku 2030 emise v celém hospodářství.
- (12) Celkové množství povolenek pro letectví by mělo být konsolidováno na úrovni přidělení pro lety odlétající z letiště v EHP a přilétající na letiště v EHP, ve Švýcarsku nebo ve Spojeném království. Přidělení pro rok 2024 by mělo být založeno na celkovém množství přiděleném aktivním provozovatelům letadel v roce 2023 sníženém o lineární redukční koeficient určený v článku 9 směrnice 2003/87/ES. Úroveň přidělení by měla být zvýšena, aby se zohlednily trasy, které nebyly zahrnuty do systému EU ETS v roce 2023, ale od roku 2024 dále se na ně systém EU ETS vztahuje.
- (13) Vyšší dražený podíl od roku následujícího po vstupu této změny směrnice 2003/87/ES v platnost by měl být pravidlem pro přidělování povolenek v leteckém odvětví, s přihlédnutím ke schopnosti odvětví přenést zvýšené náklady z CO₂.
- (14) Směrnice 2003/87/ES by měla být rovněž pozměněna s ohledem na přijatelné jednotky pro dosažení souladu, aby byla zohledněna kritéria způsobilosti jednotek přijatá Radou ICAO na jejím 216. zasedání v březnu 2019 jako podstatný prvek programu CORSIA. Letecké společnosti se sídlem v Unii by měly mít možnost využívat u letů do třetích zemí, které jsou považovány za účastníky programu CORSIA, nebo z těchto zemí mezinárodní kredity pro dosažení souladu. Aby se zajistilo, že provádění programu CORSIA v Unii podporuje cíle Pařížské dohody a poskytuje pobídky k široké účasti v programu CORSIA, měly by kredity pocházet ze států, které jsou stranami Pařížské dohody a které se účastní programu CORSIA, a mělo by se zamezit dvojímu započtení kreditů.
- (15) Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro využívání mezinárodních kreditů v souladu s článkem 11a směrnice 2003/87/ES, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci týkající se přijetí seznamu kreditů, které jsou Radou ICAO považovány za přijatelné, pokud jde o jejich využití pro dosažení souladu programu CORSIA, a které splňují podmínky způsobilosti uvedené výše. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹¹.
- (16) Aby bylo zajištěno zavedení nezbytných opatření pro schválení zúčastněnými stranami, včasné úpravy vykazování antropogenních emisí ze zdrojů a snížení pomocí propadů, na které se vztahují příspěvky stanovené zúčastněnými stranami na vnitrostátní úrovni, a zamezilo se dvojímu započtení a čistému nárůstu globálních emisí, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ohledně stanovení

¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

podrobných požadavků na tato opatření. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹².

- (17) Při provádění programu CORSIA u jiných letů, než jsou lety odlétající z letiště nacházejícího se v EHP a přilétající na letiště v EHP, ve Švýcarsku nebo ve Spojeném království, by měly být provozovatelům letadel se sídlem v Unii provozujícím tyto lety sníženy povinnosti související s vyřazováním povolenek. Povinnosti provozovatelů letadel vyřadit povolenky pro tyto lety by měly být sníženy pouze na jejich podíl na kolektivních emisích z mezinárodní letecké dopravy nad kolektivní úrovní z roku 2019, pokud jde o emise v letech 2021–2023, a nad kolektivní úrovní v letech 2019–2020 pro následující roky používání programu CORSIA.
- (18) Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro zařazení zemí, které jsou pro účely směrnice 2003/87/ES podle čl. 25a odst. 3 této směrnice považovány za země používající program CORSIA, na seznam, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ohledně přijetí a spravování seznamu států mimo země EHP, Švýcarsko a Spojené království, které jsou pro účely práva Unie považovány za účastníky programu CORSIA. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011.
- (19) Jelikož má provádění a prosazování programu CORSIA u provozovatelů letadel se sídlem mimo Unii patřit výlučně do pravomoci domovské země těchto provozovatelů letadel, znamená zavádění programu CORSIA pro lety jiné než lety odlétající z letiště v EHP a přilétající na letiště v EHP, ve Švýcarsku nebo ve Spojeném království osvobození provozovatelů letadel se sídlem mimo Unii od povinností souvisejících s programem EU ETS pro tyto lety.
- (20) Aby bylo zajištěno rovné zacházení na trasách, měly by být lety do zemí, které neprovádějí program CORSIA, a z těchto zemí osvobozeny od povinností souvisejících se systémem EU ETS nebo programem CORSIA. Za účelem podpory úplného zavedení programu CORSIA od roku 2027 by se tato výjimka měla vztahovat pouze na emise do 31. prosince 2026.
- (21) Lety do většiny a z většiny nejméně rozvinutých zemí a malých ostrovních rozvojových států, jak je definuje Organizace spojených národů, které neprovádějí program CORSIA a nepatří mezi státy, jejichž HDP na obyvatele se rovná průměru Unie nebo jej překračuje, by měly být osvobozeny od povinností souvisejících se systémem EU ETS nebo programem CORSIA bez data ukončení této výjimky.
- (22) Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro osvobození provozovatelů letadel od požadavků na vyřazení podle čl. 12 odst. 8 směrnice 2003/87/ES, pokud jde o emise z letů do zemí a ze zemí, které ve svém vnitrostátním právu používají program CORSIA méně přísným způsobem nebo nevymáhají ustanovení programu CORSIA od všech provozovatelů letadel stejným způsobem podle čl. 25a odst. 7 této směrnice, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k osvobození leteckých společností se sídlem v Unii od požadavků na vyřazení týkajících se emisí z letů, u kterých dochází k významnému narušení hospodářské soutěže na úkor leteckých společností se sídlem v Unii v důsledku méně přísného provádění nebo vymáhání programu CORSIA ve třetí zemi. Narušení hospodářské soutěže by mohlo být způsobeno méně přísným

¹² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

přístupem ke způsobilým kompenzačním kreditům nebo ustanoveními o dvojím započtení. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011.

- (23) Aby byly zajištěny jednotné předpoklady pro vytvoření rovných podmínek na trasách mezi dvěma různými zeměmi uplatňujícími program CORSIA, kde tyto země umožňují provozovatelům letadel používat jiné jednotky, než jsou jednotky uvedené na seznamu přijatém podle čl. 11a odst. 8 směrnice 2003/87/ES, podle čl. 25a odst. 8 této směrnice, by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby provozovatelům letadel se sídlem v členském státě umožnila, aby používali typy jednotek neuvedené na seznamu přijatém podle čl. 11a odst. 8 nebo aby nebyli vázáni podmínkami čl. 11a odst. 2 a 3. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011.
- (24) Za účelem zajištění rovných podmínek na trasách mezi dvěma třetími zeměmi, které provádějí program CORSIA, by měla být Komisi svěřena pravomoc přijmout akty v souladu s článkem 290 Smlouvy, pokud jde o přijímání dalších kreditů na těchto trasách. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů¹³. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (25) Zvláštní pozornost by měla být věnována podpoře dostupnosti pro nejvzdálenější regiony Unie. Proto by měla být pro emise z letů mezi letištěm nacházejícím se v nejvzdálenějším regionu členského státu a letištěm nacházejícím se ve stejném členském státě poskytnuta odchylka od systému EU ETS.
- (26) Pro dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu a pro konkurenceschopnost evropského průmyslu je důležitý komplexní přístup k inovacím. To je obzvláště důležité pro odvětví, která je obtížné dekarbonizovat, jako je letecká a lodní doprava, kde je potřebné zavést kombinaci provozních vylepšení, alternativních klimaticky neutrálních paliv a technologických řešení. Proto by členské státy měly zajistit, aby ustanovení provádějící směrnici ve vnitrostátním právu nebránila inovacím a byla technologicky neutrální. Na úrovni EU je nezbytné úsilí v oblasti výzkumu a inovací podporováno mimo jiné prostřednictvím rámcového programu Horizont Evropa, který zahrnuje významné finanční krytí a nové nástroje pro odvětví, která spadají do systému ETS.
- (27) Jelikož cílů této směrnice nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu rozsahu a účinků tohoto nařízení, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (28) Směrnice 2003/87/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

¹³ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2003/87/ES se mění takto:

1) článek 3c se mění takto:

- a) odstavec 2 se zrušuje;
- b) doplňují se nové odstavce 5, 6 a 7, které znějí:

„5. Komise stanoví celkové množství povolenek, které má být přiděleno provozovatelům letadel pro rok 2024 na základě celkového množství povolenek přidělených provozovatelům letadel, kteří v roce 2023 vykonávali činnosti v oblasti letectví spadající do přílohy I, sníženého o lineární redukční koeficient uvedený v článku 9, a zveřejní toto množství, jakož i množství bezplatných povolenek, které by byly přiděleny pro rok 2024, kdyby nebyla aktualizována pravidla pro bezplatné přidělování povolenek.

6. Pokud jde o lety odlétající z letiště nacházejícího se v EHP, které přilétají na letiště v EHP, ve Švýcarsku nebo ve Spojeném království a na které se v roce 2023 nevztahoval systém EU ETS, celkové množství povolenek, které mají být přiděleny provozovatelům letadel, se zvýší o úroveň přidělení, včetně přidělení bezplatných povolenek a dražeb, které by byly provedeny, pokud by se na ně v daném roce vztahoval systém EU ETS, snížené o lineární redukční koeficient uvedený v článku 9.

7. Odchylně od čl. 12 odst. 2a, čl. 14 odst. 3 a článku 16 považují členské státy požadavky stanovené v těchto ustanoveních za splněné a nepodniknou žádné kroky proti provozovatelům letadel, pokud jde o emise, ke kterým dojde do roku 2030 z letů mezi letištěm v nejvzdálenějším regionu členského státu a letištěm nacházejícím se ve stejném členském státu mimo tento nejvzdálenější region.“;

2) článek 3d se mění takto:

- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. V roce 2024 se vydraží 25 % z množství povolenek, které by byly přiděleny bezplatně, zveřejněného v souladu s článkem 3c.“;

- b) doplňují se nové odstavce 1a, 1b, 1c a 1d, které znějí:

„1a. V roce 2025 se vydraží 50 % z množství povolenek, které by byly v tomto roce přiděleny bezplatně, vypočteno ze zveřejnění v souladu s článkem 3c.

1b. V roce 2026 se vydraží 75 % množství povolenek, které by byly v tomto roce přiděleny bezplatně, vypočteno ze zveřejnění v souladu s článkem 3c.

1c. Od 1. ledna 2027 se vydraží veškeré množství povolenek, které by byly v tomto roce přiděleny bezplatně.

1d. Povolenky, které jsou přidělovány bezplatně, se přidělí provozovatelům letadel úměrně k jejich podílu na ověřených emisích z leteckých činností vykázaných v roce 2023. Tento výpočet rovněž zohlední ověřené emise z leteckých činností vykázané v souvislosti s lety, na které se od 1. ledna 2023 vztahuje pouze systém EU ETS.“;

- c) odstavec 2 se zrušuje;
- d) v odstavci 3 se první věta nahrazuje tímto:

„Komise má pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 s cílem doplnit tuto směrnici, pokud jde o podrobná opatření pro dražbu leteckých povolenek členskými státy v souladu s odstavci 1, 1a, 1b, 1c a 1d tohoto článku, včetně způsobů převodu podílu z příjmů z těchto dražeb do souhrnného rozpočtu Unie.“;

e) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Členské státy určují využití příjmů z dražeb povolenek, na které se vztahuje tato kapitola, s výjimkou příjmů stanovených jako vlastní zdroje v souladu s čl. 311 odst. 3 Smlouvy a zapsaných v souhrnném rozpočtu Unie. Členské státy využívají příjmy z dražeb povolenek v souladu s čl. 10 odst. 3.“;

3) články 3e a 3f se zrušují;

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

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

5) článek 11a se mění takto:

a) odstavce 1 až 3 se nahrazují tímto:

„1. S výhradou odstavců 2 a 3 tohoto článku mohou provozovatelé letadel, kteří jsou držiteli osvědčení leteckého provozovatele vydaného členským státem nebo jsou registrováni v členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů a (závislých) území, využívat následující jednotky, aby splnili své povinnosti stanovené v článku 12, pokud jde o emise z letů do zemí a ze zemí, které jsou uvedeny v prováděcím aktu přijatém podle čl. 25a odst. 3:

- a) kredity schválené stranami účastnicími se mechanismu zřízeného podle čl. 6 odst. 4 Pařížské dohody;
- b) kredity schválené stranami účastnicími se programů produkujících kredity, které jsou Radou ICAO považovány za způsobilé, jak je uvedeno v prováděcím aktu přijatém podle odstavce 8;
- c) kredity schválené smluvními stranami podle odstavce 5;
- d) kredity vydané v souvislosti s projekty na úrovni Unie podle článku 24a.

2. Jednotky uvedené v odst. 1 písm. a) a b) lze využít, pokud jsou splněny následující podmínky:

- a) pocházejí ze země, která je v době využití stranou Pařížské dohody;
- b) pocházejí ze země, která je uvedena v prováděcím aktu přijatém podle čl. 25a odst. 3 jako účastník programu kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA). Tato podmínka se nevztahuje na emise před rokem 2027 ani na nejméně rozvinuté země a malé ostrovní rozvojové státy, jak je definuje Organizace spojených národů, s výjimkou těch zemí, jejichž HDP na obyvatele se rovná průměru Unie nebo jej překračuje.

3. Jednotky uvedené v odst. 1 písm. a), b) a c) lze využít, pokud jsou zavedena opatření pro schválení zúčastněnými stranami, jsou včas upravována vykazování antropogenních emisí ze zdrojů a jejich snížení pomocí propadů, jež jsou kryté vnitrostátně stanovenými příspěvky zúčastněných stran, a pokud se zamezí dvojímu započtení a čistému nárůstu globálních emisí.

Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví podrobnější požadavky na opatření uvedená v prvním pododstavci, které mohou zahrnovat požadavky na vykazování a registr, a na seznam států nebo programů, které tato opatření uplatňují. Opatření zohlední flexibilitu přiznanou nejméně rozvinutým zemím a malým ostrovním rozvojovým státům. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22a odst. 2.“;

- c) odstavec 4 se zrušuje;
- d) doplňuje se nový odstavec 8, který zní:

„8. Komise přijme prováděcí akt se seznamem kreditů, které Rada ICAO považuje za způsobilé a které splňují podmínky stanovené v odstavcích 2 a 3. Komise tento seznam podle potřeby upravuje. Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 22a odst. 2.“;

6) článek 12 se mění takto:

- a) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. V souladu s metodikou stanovenou v aktu v přenesené pravomoci uvedeném v odstavci 7 členské státy každý rok vypočítají kompenzaci za předchozí kalendářní rok ve smyslu mezinárodních norem a doporučených postupů v oblasti ochrany životního prostředí a programu kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví organizace ICAO, kromě těch, které platí pro lety odlétající z letiště v EHP a přilétající na letiště v EHP, ve Švýcarsku nebo ve Spojeném království, a každoročně do 30. listopadu informují o úrovni kompenzace provozovatele letadel, kteří splňují všechny následující podmínky:

- a) provozovatel letadla je držitelem osvědčení leteckého provozovatele vydaného členským státem nebo je registrován v členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů a (závislých) území;
- b) od 1. ledna 2019 produkuje roční emise CO₂ vyšší než 10 000 tun z používání letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 5 700 kg při provádění letů podle přílohy I kromě těch, které odlétají a přilétají v rámci jednoho členského státu (včetně nejvzdálenějších regionů tohoto členského státu).

Pro účely prvního pododstavce písm. b) nebudou zohledňovány emise CO₂ z následujících typů letů:

- i) lety pro účely státu;
- ii) humanitární lety;
- iii) lety související s poskytováním záchranné lékařské péče;
- iv) vojenské lety;
- v) protipožární lety.“;

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

„7. Komise má pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 s cílem doplnit tuto směrnici stanovením metodiky pro výpočet kompenzačních odpovědností pro provozovatele letadel.

8. Pokud jde o lety do zemí, ze zemí a mezi zeměmi, které jsou uvedeny v prováděcím aktu přijatém podle čl. 25a odst. 3, provozovatelé letadel, kteří jsou

držiteli osvědčení leteckého provozovatele vydaného členským státem nebo kteří jsou registrováni v členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů a (závislých) území, zruší jednotky uvedené v článku 11a pouze vzhledem k množství oznámenému tímto členským státem pro příslušný kalendářní rok. Zrušení proběhne do 31. ledna 2025 pro emise v období 2021 až 2023, do 31. ledna 2028 pro emise v období 2024 až 2026, do 31. ledna 2031 pro emise v období 2027 až 2029, do 31. ledna 2031 pro emise v období 2027 až 2029, do 31. ledna 2034 pro emise v období 2030 až 2032 a do 31. ledna 2037 pro emise v období 2033 až 2035.“;

7) v čl. 18a odst. 3 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) aktualizuje počínaje rokem 2024 a minimálně každé dva roky seznam tak, aby obsahoval provozovatele letadel, kteří začali vykonávat činnost v odvětví letectví uvedenou v příloze I po uvedeném datu.“;

8) článek 23 se mění takto:

a) odstavce 2 a 3 se nahrazují tímto:

„2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 3d odst. 3, čl. 10 odst. 4, čl. 10a odst. 1 a 8, čl. 10b odst. 5, čl. 12 odst. 7 třetím pododstavci, čl. 19 odst. 3, článku 22, čl. 24 odst. 3, čl. 24a odst. 1, čl. 25a odst. 1 a článku 28c je Komisi svěřena na dobu neurčitou ode dne 8. dubna 2018.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 3d odst. 3, čl. 10 odst. 4, čl. 10a odst. 1 a 8, čl. 10b odst. 5, čl. 12 odst. 7 třetím pododstavci, čl. 19 odst. 3, článku 22, čl. 24 odst. 3, čl. 24a odst. 1, čl. 25a odst. 1 a článku 28c kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.“;

b) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 3d odst. 3, čl. 10 odst. 4, čl. 10a odst. 1 a 8, čl. 10b odst. 5, čl. 12 odst. 6 třetího pododstavce, čl. 19 odst. 3, článku 22, čl. 24 odst. 3, čl. 24a odst. 1, čl. 25a odst. 1 a článku 28c vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“;

9) v článku 25a se doplňují nové odstavce 3 až 9, které znějí:

„3. Komise přijme prováděcí akt se seznamem zemí mimo země EHP, Švýcarsko a Spojené království, u nichž se má za to, že pro účely této směrnice uplatňují program CORSIA, s výchozím stavem z roku 2019 pro období 2021 až 2023 a s výchozím stavem z období 2019–2020 pro každý další následující rok. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 22a odst. 2.

4. Pokud jde o emise z letů do zemí nebo ze zemí, které jsou uvedeny v prováděcím aktu přijatém podle odstavce 3, nevyžaduje se od provozovatelů letadel, kteří jsou držiteli osvědčení leteckého provozovatele vydaného zemí, jež je uvedena v seznamu, nebo kteří jsou v takové zemi registrováni, zrušení jednotek za tyto emise.

5. Pokud jde o emise do 31. prosince 2026 vznikající z letů mezi EHP a zeměmi, které nejsou uvedeny v prováděcím aktu přijatém podle odstavce 3, kromě letů do Švýcarska a Spojeného království, zrušení jednotek se od provozovatelů letadel nevyžaduje.

6. Pokud jde o emise z letů do nejméně rozvinutých zemí a malých ostrovních rozvojových států, jak je definuje Organizace spojených národů, a z těchto zemí, které nejsou uvedeny v prováděcím aktu přijatém podle odstavce 3, zrušení jednotek se od provozovatelů letadel nevyžaduje.

7. Pokud Komise rozhodne, že dochází k významnému narušení hospodářské soutěže, jež je škodlivé pro provozovatele letadel, kteří jsou držiteli osvědčení leteckého provozovatele vydaného členským státem nebo jsou registrováni v členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů a (závislých) území, má Komise pravomoc přijmout prováděcí akty s cílem osvobodit tyto provozovatele letadel od požadavků na vyřazení podle čl. 12 odst. 8, pokud jde o emise z letů do těchto zemí a z těchto zemí. Narušení hospodářské soutěže může být způsobeno tím, že třetí země uplatňuje program CORSIA ve svém vnitrostátním právu méně přísným způsobem nebo že ustanovení programu CORSIA nevymáhá od všech provozovatelů letadel stejným způsobem. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22a odst. 2.

8. Pokud provozovatel letadel, který je držitelem osvědčení leteckého provozovatele vydaného členským státem nebo který je registrován v členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů a (závislých) území, provozuje lety mezi dvěma různými zeměmi uvedenými v prováděcím aktu přijatém podle odstavce 3, včetně letů, které se uskutečňují mezi Švýcarskem, Spojeným královstvím a zeměmi uvedenými v prováděcím aktu přijatém podle odstavce 3, a tyto země umožňují provozovatelům letadel využívat jiné jednotky než ty, které jsou na seznamu přijatém podle čl. 11a odst. 8, má Komise pravomoc přijmout prováděcí akty, jež těmto provozovatelům letadel umožní využívat jiné typy jednotek, než které jsou na seznamu, nebo nebýt vázáni podmínkami čl. 11a odst. 2 a 3, pokud jde o emise z těchto letů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22a odst. 2.“;

- 10) v příloze I se do tabulky za první odstavec záznamu „Letectví“ ve sloupci „Činnosti“ vkládá nový text, který zní:

„Lety mezi letišti, která jsou umístěna ve dvou různých zemích, jež jsou uvedeny v prováděcím aktu přijatém podle čl. 25a odst. 3, vykonávané provozovatelem letadel, který splňuje všechny tyto podmínky:

- a) provozovatel letadla je držitelem osvědčení leteckého provozovatele vydaného členským státem nebo je registrován v členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů a (závislých) území;
- b) od 1. ledna 2019 produkuje roční emise CO₂ vyšší než 10 000 tun z používání letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 5 700 kg při provádění letů podle přílohy I kromě těch, které odlétají a přilétají v rámci jednoho členského státu (včetně nejvzdálenějších regionů tohoto členského státu). Pro účely tohoto písmene nebudou zohledňovány emise z následujících typů letů: i) lety pro účely státu; ii) humanitární lety; iii) lety související s poskytováním záchranné lékařské péče; iv) vojenské lety; v) protipožární lety.“

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 31. prosince 2023. Okamžitě sdělí Komisi znění těchto opatření.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnicí 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.

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*