



V Bruselu dne 14.7.2021
COM(2021) 567 final

Návrh

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o oznámení kompenzace v souvislosti s celosvětovým tržním opatřením pro provozovatele letadel se sídlem v Unii

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Tento návrh zavádí změnu pravidel pro letectví v systému Evropské unie pro obchodování s emisemi (EU ETS), aby se zavedlo oznámení členských států leteckým společnostem se sídlem v EU o kompenzaci pro rok 2021 v rámci programu kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

Cílem je provést toto oznámení způsobem, který minimalizuje administrativní zátěž vnitrostátních orgánů a provozovatelů leteckých společností a zajistí právní jistotu, pokud jde o kompenzaci podle programu CORSIA prováděnou leteckými společnostmi se sídlem v členských státech.

Program CORSIA organizace ICAO je kompenzační mechanismus, v jehož rámci by měly země, v nichž mají letecké společnosti sídlo, kompenzovat emise CO₂, které překračují příslušnou referenční úroveň, prostřednictvím mezinárodních kreditů. Vzhledem k pandemii COVID-19 Rada ICAO v červnu 2020 rozhodla, že v letech 2021–2023 by se jako základní úroveň měly používat emise z roku 2019 namísto průměru emisí z let 2019–2020¹. Přezkum programu CORSIA v roce 2022 bude zkoumat dopad COVID-19 na program CORSIA v různých otázkách.

S výhradou rozdílů oznámených v roce 2018² a způsobu, jakým Evropský parlament a Rada změní právní předpisy Unie, má EU v úmyslu program CORSIA provést. Letecké společnosti se sídlem v EU by proto měly v případě potřeby vyřadit kredity, aby splnily kompenzaci podle programu CORSIA, pokud jde o jejich emise v roce 2021. Jak je předpokládáno v normách a doporučených postupech programu CORSIA, členské státy EU by měly vypočítat kompenzaci svých emisí za rok 2021 a informovat o ní letecké společnosti do 30. listopadu 2022; poté by tyto letecké společnosti měly zrušit příslušný počet kreditů do 31. ledna 2025.

V důsledku pandemie COVID-19 se emise CO₂ v rámci systému obchodování s emisemi pro letectví v roce 2020 snížily oproti roku 2019 o 64 %³. V listopadu 2020 zveřejnila Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) prognózu oživení evropského odvětví letectví na období 2020–2024⁴. Popisuje v ní dopad pandemie COVID-19 na leteckou dopravu. Podle prognózy by ani v nejoptimističtější scénáři nebylo dosaženo úrovně emisí

¹ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-and-Covid-19.aspx>

² 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).

³ https://ec.europa.eu/clima/news/emissions-trading-greenhouse-gas-emissions-reduced-2020_en

⁴ <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024>

z roku 2019 dříve než v roce 2024, zatímco nejhorší scénář předpokládá toto oživení až v roce 2029.

Odhady sice nepředpokládají žádné skutečné požadavky ohledně kompenzace podle programu CORSIA v období 2021–2023, nicméně v právu Unie by měla být stanovena právní povinnost členských států oznámit leteckým společnostem se sídlem v EU údaje ohledně kompenzace do 30. listopadu 2022, pokud jde o emise v roce 2021. Na základě výše uvedených faktických údajů o roce 2020 a první polovině roku 2021 je pravděpodobnost, že se jakékoli skutečné požadavky ohledně kompenzace podle programu CORSIA v roce 2021 naplní, minimální, a pro rok 2022 je rovněž velmi nízká. Proto tento návrh předpokládá, že jakmile bude jasné, jaká je hodnota dodatečné kompenzace ve vztahu k roku 2021, s největší pravděpodobností: nulová, mají členské státy tuto skutečnost leteckým společnostem sdělit v průběhu roku 2022. Tento návrh by měl být přijat Radou a Evropským parlamentem, jakmile budou známy údaje o emisích za rok 2021, tj. po 1. lednu 2022.

Stejný přístup bude uplatněn i pro následující roky v případě, že příslušné návrhy balíčku „Fit for 55“ ještě nebudou přijaty.

Povinnosti leteckých společností se sídlem v EU v rámci systému obchodování s emisemi zůstávají v platnosti podle práva Unie podle směrnice 2003/87/ES. Tyto povinnosti zahrnují povinnost monitorovat a vykazovat své emise, včetně těch, které se týkají letů mezi EHP a třetími zeměmi.

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

Revize pravidel ETS v oblasti letectví je nedílnou součástí balíčku EU „Fit for 55“. Revize zahrnuje provádění programu CORSIA prostřednictvím směrnice EU ETS.

Tento návrh je jedinou změnou související s programem CORSIA, která by měla být zavedena do 30. listopadu 2022, aby k tomuto datu mohlo dojít k oznámení nulové dodatečné kompenzace.

Další změny související s prováděním programu CORSIA zahrnují ustanovení týkající se používání mezinárodních kreditů pro lety mimo EHP; povinnosti vyřazení pro lety mimo EHP; zacházení s leteckými společnostmi se sídlem mimo EU pro mimoevropské lety; zacházení s leteckými společnostmi se sídlem v EU na trasách, kde není program CORSIA uplatňován stejným způsobem, a působnosti směrnice na lety leteckých společností EU mezi dvěma třetími zeměmi. Tyto další změny týkající se provádění programu CORSIA jsou zahrnuty do širšího návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letectví k cíli Unie snížit emise na úrovni celého hospodářství a vhodně zavést celosvětové tržní opatření.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tento konkrétní návrh není v rozporu s ostatními politikami Unie.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Právním základem pro tento návrh je článek 192 Smlouvy o fungování Evropské unie. V souladu s článkem 191 a čl. 192 odst. 1 SFEU Evropská unie přispívá mimo jiné ke sledování následujících cílů: zachování, ochrana a zlepšování kvality životního prostředí; podpora opatření na mezinárodní úrovni určených k řešení regionálních a celosvětových problémů životního prostředí, a zejména boj proti změně klimatu.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Změna klimatu je problém přesahující hranice států a opatření EU mohou účinně doplňovat a posilovat regionální, vnitrostátní a místní opatření. Koordinace opatření v oblasti klimatu by měla probíhat na evropské úrovni, a pokud je to možné, měla by být podpořena účinná opatření na celosvětové úrovni. Opatření EU jsou odůvodněna na základě subsidiarity, jak je stanoveno v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. Od roku 1992 Evropská unie pracovala na rozvoji společných řešení a prosazování celosvětových opatření k řešení změny klimatu. Opatření na úrovni EU konkrétně zajistí nákladově efektivní plnění cíle pro rok 2030 i dlouhodobého cíle v ohledu snižování emisí a zároveň zajistí spravedlnost a ekologickou vyváženost. Články 191 až 193 SFEU potvrzují a upřesňují pravomoci EU v oblasti změny klimatu.

• Proporcionalita

Tento návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů, jimiž je nákladově efektivní plnění cíle EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů při současném zajištění spravedlnosti a environmentální vyváženosti.

• Volba nástroje

Za vhodný nástroj pro změnu směrnice o ETS se považuje rozhodnutí Parlamentu a Rady prostřednictvím řádného legislativního postupu,⁵ neboť požadovaná opatření mají být prováděna členskými státy. Tato volba je v souladu s precedenty tří předchozích rozhodnutí týkajících se ETS (rozhodnutí o odložení⁶, rozhodnutí o rezervě tržní stability⁷ a první rozhodnutí ETS o „pozastavení času“⁸).

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

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

Vzhledem k rané fázi provádění stávajících právních předpisů, a tudíž omezené dostupnosti údajů, nebylo provedeno žádné hodnocení *ex post* ani kontrola účelnosti těchto návrhů.

⁵ Na rozdíl od aktů zaměřených pouze na postoje v mezinárodních orgánech podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy, které se týkaly pouze Rady, např. rozhodnutí Rady o oznámení rozdílů organizaci ICAO.

⁶ Rozhodnutí č. 1359/2013/EU o změně směrnice 2003/87/ES za účelem vyjasnění ustanovení o harmonogramu dražeb povolenek na emise skleníkových plynů (Úř. věst. L 343, 19.12.2013, s. 1).

⁷ Rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů a o změně směrnice 2003/87/ES (Úř. věst. L 264, 9.10.2015, s. 1).

⁸ Rozhodnutí č. 377/2013/EU, kterým se stanoví dočasná odchylka od směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství (Úř. věst. L 113, 25.4.2013, s. 1).

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Dle potřeby proběhly konzultace se zúčastněnými stranami ohledně politických možností provádění programu CORSIA prostřednictvím systému EU ETS. Počáteční posouzení dopadů aktualizovaných pravidel pro systém ETS v oblasti letectví bylo zveřejněno dne 3. července 2020 s obdobím pro zpětnou vazbu trvajícím do 28. srpna 2020 a otevřená veřejná konzultace probíhala prostřednictvím online průzkumu od 1. října 2020 do 14. ledna 2021. Výsledky konzultací se zúčastněnými stranami jsou shrnuty v příloze posouzení dopadů, která je připojena k návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letectví k cíli Unie snížit emise na úrovni celého hospodářství a vhodně zavést celosvětové tržní opatření⁹.

- **Posouzení dopadů**

Předmět tohoto návrhu se týká oznámení kompenzace členskými státy a nemá žádné environmentální ani ekonomické dopady ve srovnání se současnou situací.

Možnosti politiky pro provádění programu CORSIA a zvýšené dražby v oblasti letectví byly posouzeny v posouzení dopadů připojeném k návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letectví k cíli Unie snížit emise na úrovni celého hospodářství a vhodně zavést celosvětové tržní opatření¹⁰.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a dodržuje zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie. Přispívá zejména k dosažení cíle vysoké úrovně ochrany životního prostředí v souladu se zásadou udržitelného rozvoje, jak je stanovena v článku 37 Listiny základních práv Evropské unie¹¹.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Tento návrh nemá žádné rozpočtové důsledky.

5. OSTATNÍ PRVKY

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

Vnitrostátní orgány a provozovatelé letadel mohou využít stávající infrastrukturu v souvislosti s monitorováním a vykazováním emisí provozovatelů letadel. Vzhledem k tomu, že se nepředpokládají žádné transakce, nejsou zapotřebí žádná opatření týkající se registrů.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

V článku 12 směrnice 2003/87/ES se vkládá nový odstavec, který ukládá vnitrostátním orgánům členských států právní povinnost oznámit [pravděpodobně: nulovou] dodatečnou kompenzaci pro provozovatele letadel se sídlem v EU, pokud jde o jejich emise za rok 2021.

Provozovatelé letadel, kterým má být poskytováno oznámení, jsou provozovatelé letadel uvedení v článku 1 nařízení Komise v přenesené pravomoci 2019/1603, kterým se provádí program CORSIA, pokud jde o monitorování a vykazování emisí.

⁹ SWD [odkaz bude přidán]

¹⁰ SWD [odkaz bude přidán]

¹¹ Úř. věst. C 326, 26.10.2012, s. 391.

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o oznámení kompenzace v souvislosti s celosvětovým tržním opatřením pro provozovatele letadel se sídlem v Unii

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) Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSA) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) je používán od roku 2019, pokud jde o monitorování, vykazování a ověřování emisí, a má být celosvětově uplatňovaným tržním opatřením, jehož cílem je kompenzovat emise oxidu uhličitého v mezinárodním letectví ode dne 1. ledna 2021 nad stanovenou úroveň emisí pomocí určitých kompenzačních kreditů.
- (2) S výhradou rozdílů mezi právními předpisy EU a programem CORSA, které byly oznámeny organizaci ICAO v návaznosti na rozhodnutí Rady (EU) 2018/2027³, a způsobu, jakým Evropský parlament a Rada změní právní předpisy Unie, hodlá Unie program CORSA provádět.
- (3) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1603⁴ bylo přijato za účelem vhodného provedení pravidel CORSA pro monitorování, vykazování a ověřování emisí v letectví. Kompenzace ve smyslu mezinárodních norem a doporučených postupů pro program CORSA⁵ se vypočítává na základě emisí CO₂ ověřených v souladu s uvedeným nařízením.

¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

³ 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 (CORSA) (Úř. věst. L 325, 20.12.2018, s. 25).

⁴ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1603 ze dne 18. července 2019, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES, pokud jde o opatření přijatá Mezinárodní organizací pro civilní letectví pro monitorování, vykazování a ověřování emisí z letectví pro účely provádění celosvětového tržního opatření (Úř. věst. L 250, 30.9.2019, s. 10).

⁵ První vydání mezinárodních norem a doporučených postupů v oblasti ochrany životního prostředí – Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (příloha 16 svazek IV Chicagské úmluvy).

- (4) Vzhledem k velkému poklesu emisí z letecké dopravy v roce 2020 v důsledku pandemie COVID-19 Rada ICAO na svém 220. zasedání v červnu 2020 rozhodla, že emise z roku 2019 by měly být použity jako výchozí hodnota pro výpočet kompenzace ze strany provozovatelů letadel na období 2021–2023.
- (5) Je velmi pravděpodobné, že emise z letectví v roce 2021 nepřekročí své kolektivní úrovně z roku 2019. Proto se očekává, že dodatečná kompenzace ze strany provozovatelů letadel bude pro rok 2021 nulová.
- (6) Členské státy by měly provést program CORSIA tak, že do 30. listopadu 2022 oznámí provozovatelům letadel se sídlem v těchto členských státech jejich kompenzaci za rok 2021.
- (7) Jelikož cílů tohoto rozhodnutí nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale spíše jich může být z důvodu rozsahu a účinků 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 toto rozhodnutí rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (8) Aby byla zajištěna jistota ohledně úrovně kompenzace pro rok 2021, mělo by být toto rozhodnutí přijato po 1. lednu 2022, kdy bude známa celková úroveň emisí pro rok 2021.
- (9) Je důležité zajistit právní jistotu pro vnitrostátní orgány a provozovatele letadel, pokud jde o kompenzaci podle programu CORSIA pro rok 2021, co nejdříve v průběhu roku 2022. Toto rozhodnutí by proto mělo neprodleně vstoupit v platnost.
- (10) Směrnice 2003/87/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

V článku 12 směrnice 2003/87/ES se doplňuje nový odstavec 6, který zní:

„6. Do 30. listopadu 2022 členské státy oznámí provozovatelům letadel, že pro rok 2021 mají [nulovou] kompenzaci ve smyslu mezinárodních norem a doporučených postupů ICAO pro ochranu životního prostředí pro program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví. Členské státy tuto skutečnost oznámí provozovatelům letadel, kteří splňují 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) ročně produkují více než 10 000 tun emisí CO₂ z využívání letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností přesahující 5 700 kg při provozování letů uvedených v příloze I, s výjimkou letů s odletem a příletem v rámci téhož členského státu (včetně nejvzdálenějších regionů téhož členského státu), a to od 1. ledna 2019.

Pro účely písm. b) prvního pododstavce se nezohledňují emise CO₂ z následujících typů letů:

- i) letů pro účely státu;
- ii) humanitárních letů;
- iii) zdravotnických letů;

- iv) vojenských letů;
- v) protipožárních letů.“

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne

*Za Evropský Parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*