

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2017/2392****ze dne 13. prosince 2017,****kterým se mění směrnice 2003/87/ES, aby nadále platila stávající omezení rozsahu činností v oblasti letectví a aby se připravilo provádění celosvětového tržního opatření od roku 2021**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru <sup>(1)</sup>,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem <sup>(2)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) 21. konference smluvních stran Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC) se konala v Paříži ve dnech 30. listopadu až 12. prosince 2015. Na této konferenci byla přijata mezinárodní dohoda (dále jen „Pařížská dohoda“), která má posílit celosvětovou reakci na změnu klimatu. Pařížská dohoda stanoví mimo jiné dlouhodobý cíl v souladu s cílem udržet globální nárůst teploty výrazně pod úrovní 2 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí a usilovat o to, aby tento nárůst nepřesáhl 1,5 °C. Pařížská dohoda byla schválena jménem Unie rozhodnutím Rady (EU) 2016/1841 <sup>(3)</sup>. Pařížská dohoda vstoupila v platnost dne 4. listopadu 2016. K dosažení cílů Pařížské dohody budou muset přispět svým dílem všechna odvětví a smluvní strany připraví, oznámí a zachovají po sobě jdoucí vnitrostátně stanovené příspěvky. Opatření ke snížení emisí z mezinárodního letectví je proto třeba přijmout rovněž prostřednictvím Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).
- (2) Ochrana životního prostředí je jednou z nejdůležitějších výzev, kterým Unie čelí. Environmentálními cíli Unie, jak je uvedeno v článku 191 Smlouvy o fungování Evropské unie, je zachování, ochrana a zlepšování kvality životního prostředí, ochrana lidského zdraví, uvážlivé a racionální využívání přírodních zdrojů a podpora opatření na mezinárodní úrovni určených k řešení regionálních a celosvětových problémů životního prostředí, a zejména na boj proti změně klimatu.
- (3) Závazný cíl ve výši minimálně 40 % snížení domácích emisí skleníkových plynů z celého hospodářství do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990 stanovila Evropská rada ve svých závěrech ze dnů 23.– 24. října 2014. Rada dne 6. března 2015 formálně schválila tento příspěvek Unie a jejích členských států jako jejich zamýšlený vnitrostátně stanovený příspěvek podle Pařížské dohody. Ve svých závěrech z října 2014 Evropská rada konstatovala, že tohoto cíle má Unie dosáhnout společně a co nejhospodárnějším způsobem a že do roku 2030 dojde v porovnání s rokem 2005 ke snížením v rámci systému Evropské unie pro obchodování s emisemi (dále jen „systém EU ETS“) o 43 % a v odvětvích mimo systém EU ETS o 30 %. K dosažení tohoto snížení emisí by měla přispět všechna hospodářská odvětví. Komise by měla mezi členskými státy usnadnit výměnu osvědčených postupů a poznatků získaných v odvětví nízkoemisní mobility.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 288, 31.8.2017, s. 75.

<sup>(2)</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 12. prosince 2017 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 12. prosince 2017.

<sup>(3)</sup> Rozhodnutí Rady (EU) 2016/1841 ze dne 5. října 2016 o uzavření Pařížské dohody přijaté v rámci Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu jménem Evropské unie (Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 1).

- (4) Dobře fungující a reformovaný systém EU ETS se zlepšeným nástrojem pro stabilizaci trhu bude hlavním evropským nástrojem pro dosažení cíle snížení o 40 %, uvedeného v závěrech Evropské rady z října 2014, s lineárním faktorem a bezplatnými povolenkami po roce 2020. Uvedená ustanovení by měla být v souladu s cíli Unie v oblasti změny klimatu a s jejími závazky vyplývajícími z Pařížské dohody. Dražený podíl by měl být ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES <sup>(1)</sup> vyjádřen jako procentní podíl, aby se zvýšila jistota při plánování investičních rozhodnutí, zvýšila se transparentnost, snížil se na minimum únik uhlíku a celý systém se zjednodušil a byl snadněji pochopitelný. Komise by v rámci svého pravidelného podávání zpráv podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 <sup>(2)</sup> měla rovněž posoudit výsledky facilitativního dialogu, který se uskutečnil v roce 2018. Ustanovení směrnice 2003/87/ES by měla být pravidelně přezkoumávána s ohledem na mezinárodní vývoj a úsilí vyvinuté k dosažení cílů Pařížské dohody, včetně prvního globálního hodnocení v roce 2023 a následných globálních hodnocení prováděných každých pět let, jejichž cílem je oznámit po sobě jdoucí vnitrostátně stanovené příspěvky.
- (5) Unie a její členské státy se od roku 1997 snaží učinit pokrok v dosažení mezinárodní dohody o snížení dopadů emisí skleníkových plynů z letectví a od roku 2008 mají platnou právní úpravu, která má dopady změny klimatu způsobené činnostmi v oblasti letectví omezit prostřednictvím systému EU ETS, který funguje od roku 2005. Soudní dvůr Evropské unie ve svém rozsudku ze dne 21. prosince 2011 <sup>(3)</sup> rozhodl, že zahrnutí činností v oblasti letectví do systému EU ETS podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/101/ES <sup>(4)</sup> neporušuje mezinárodní právo. V zájmu usnadnění pokroku v ICAO Unie přijala dvakrát časově omezené odchylky od systému EU ETS s cílem omezit povinnosti dodržování předpisů, pokud jde o emise z letů mezi letišti nacházejícími se v zemích Evropského hospodářského prostoru (EHP), přičemž s provozovateli letadel na stejných trasách bylo zacházeno stejně bez ohledu na to, kde jsou usazeni. Nejnovější odchylka od systému EU ETS, stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 421/2014 <sup>(5)</sup>, omezila povinnosti dodržování předpisů pro lety uvnitř EHP v období 2013 až 2016 a předpokládala možné změny oblasti působnosti systému, pokud jde o činnosti prováděné na letištích a z letišť nacházejících se mimo EHP od 1. ledna 2017 v návaznosti na přezkum stanovený v uvedeném nařízení.
- (6) Práce ICAO na tržním opatření týkajícím se emisí z mezinárodního letectví je jedním z prvků tzv. „balíčku opatření“ s cílem dosáhnout ambiciózního cíle uhlíkově neutrálního růstu od roku 2020 (dále jen „cíl CNG 2020“), a měla by být doplněna o pokrok v oblasti uspořádání letového provozu a technologií pohonu. Další vývoj výzkumných strategií a programů bude mít zásadní význam pro technologické inovace a provozní zlepšení potřebné k tomu, aby byl překročen cíl CNG 2020 a dosáhlo se absolutních snížení emisí v celém odvětví.
- (7) Na úrovni Unie bylo přijato několik opatření, jejichž cílem je předejít roztržitosti evropského vzdušného prostoru a zlepšit tak plynulost leteckého provozu a kontrolu využívání vzdušného prostoru, čímž se omezí emise. Členské státy se znovu zavázaly k provedení konceptu jednotného evropského nebe, s přihlédnutím k očekávanému nárůstu hustoty letového provozu v nadcházejících letech. K dosažení pokroku v oblasti uspořádání letového provozu je třeba urychlit provádění výzkumu uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (společný podnik SESAR). Ke zvýšení účinnosti a snížení emisí z letectví přispějí i další opatření, jako je využití GNSS pro družicovou navigaci, společné technologické iniciativy, jako je Clean Sky I a Clean Sky II, a výzkumné programy Unie, jako jsou Horizont 2020 a na něj navazující programy.

<sup>(1)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 ze dne 21. května 2013 o mechanismu monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů a podávání dalších informací na úrovni členských států a Unie vztahujících se ke změně klimatu a o zrušení rozhodnutí č. 280/2004/ES (Úř. věst. L 165, 18.6.2013, s. 13).

<sup>(3)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. prosince 2011, *Air Transport Association of America a další v. Secretary of State for Energy and Climate Change*, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 421/2014 ze dne 16. dubna 2014, kterým se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství s cílem provést do roku 2020 mezinárodní dohodu o uplatňování jednotného celosvětového tržního opatření na emise z mezinárodní letecké dopravy (Úř. věst. L 129, 30.4.2014, s. 1).

- (8) S ohledem na usnesení o provádění celosvětového tržního opatření od roku 2021 s cílem vyrovnat emise z mezinárodního letectví, které překračují úroveň roku 2020, přijaté na 39. shromáždění ICAO v říjnu 2016 je naplánováno, že v roce 2018 ICAO přijme normy a doporučené postupy (Standards And Recommended Practices, SARPs) s cílem doplnit uvedené usnesení a provést celosvětový systém. Pro jeho konkrétní zavedení je však nutné, aby členové ICAO přijali opatření na vnitrostátní úrovni. Je také třeba, aby ICAO vyvinula mechanismy řízení, včetně systému registru. V této souvislosti by měla být v zájmu podpory dynamiky jednání v rámci ICAO a snazšího zavedení režimu ICAO prodložena stávající odchylka od povinností v rámci systému EU ETS pro lety do třetích zemí a ze třetích zemí až do 31. prosince 2023, s výhradou přezkumu s cílem umožnit shromáždění nezbytných zkušeností s prováděním režimu ICAO. Prodložení platnosti odchylky by mělo vést k tomu, že množství povolenek, které mají být vydraženy a bezplatně vydány, včetně povolenek ze zvláštní rezervy, zůstane úměrné ke snížení počtu povinně vyrazených povolenek. Od 1. ledna 2021 by měl být počet povolenek přidělených provozovatelům letadel ročně snižován v souladu s lineárním faktorem snížení použitelným pro všechna další odvětví v systému EU ETS, s výhradou přezkumu s ohledem na provádění režimu ICAO. Přezkum bude připraven v plném souladu s pokyny pro zdokonalení tvorby právních předpisů a náležitě konzultován se všemi zúčastněnými stranami, včetně členských států. Povolenky, které nejsou přiděleny ze zvláštní rezervy, by měly být i nadále rušeny.
- (9) Výnosy z dražeb povolenek nebo jejich ekvivalent ve finanční hodnotě by se měly použít na boj proti změně klimatu v Unii a třetích zemích, mimo jiné na opatření ke snižování emisí skleníkových plynů, na přizpůsobení se dopadům změny klimatu v Unii a ve třetích zemích, zejména v rozvojových zemích, na financování výzkumu a vývoje v oblasti zmírňování a přizpůsobování se, včetně oblastí letectví, letecké dopravy a udržitelných alternativních leteckých paliv, na snížení emisí prostřednictvím dopravy s nízkými hodnotami emisí a na pokrytí nákladů na správu systému EU ETS. Zvláště je třeba zohlednit členské státy, které tyto výnosy používají ke spolufinancování programů v oblasti výzkumu a inovací nebo iniciativ v rámci devátého rámcového programu pro výzkum. Zásadní význam pro splnění závazků Unie má zajištění transparentnosti využití výnosů z dražeb povolenek podle směrnice 2003/87/ES prostřednictvím podávání zpráv členskými státy podle článku 17 nařízení (EU) č. 525/2013.
- (10) Ekologickou vyváženost systému EU ETS je třeba zajistit proti nebezpečí, že na provozovatele letadel a jiné provozovatele regulované členským státem tyto povinnosti přestanou vztahovat. Proto by povolenky vydané takovým členským státem měly být použitelné, pouze pokud nehrozí nebezpečí, že povinnosti vyřadit povolenky pro emise nebudou náležitě plněny, což by vedlo k narušení ekologické vyváženosti systému EU ETS. Komisi by měla být udělena pravomoc přijmout odpovídající opatření nezbytná pro ochranu ekologické vyváženosti systému EU ETS. Tato opatření by měla být v platnosti až do doby, kdy již nebudou v důsledku změny okolností nezbytná.
- (11) Vzhledem k tomu, že klíčové prvky celosvětového tržního opatření dosud nejsou vypracovány a že jeho provedení závisí na vnitrostátních právních předpisech, které mají přijmout zúčastněné státy a regiony, měla by Komise pravidelně podávat Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku v jednáních ICAO, zejména o příslušných nástrojích přijatých v rámci ICAO včetně standardů a doporučených postupů, o opatřeních přijatých třetími zeměmi k provedení celosvětového tržního opatření, jež má být na emise uplatňováno v období let 2021–2035, o úsilí směřujícím k vytvoření ambiciózních a závazných opatření k dosažení dlouhodobého cíle odvětví letectví spočívajícího ve snížení emisí CO<sub>2</sub> z letectví do roku 2050 o polovinu ve srovnání s úrovní v roce 2005 a o dalším důležitém mezinárodním vývoji a použitelných nástrojích, například o pravidlech UNFCC a Pařížské dohody o trzích s uhlíkem a uhlíkovém účetnictví. Jakmile bude vyjasněna povaha a obsah nástrojů ICAO, a před zahájením provádění celosvětového tržního opatření ICAO by Komise měla předložit zprávu, v níž by měla uvést, jak by měly být tyto nástroje prostřednictvím úpravy směrnice 2003/87/ES provedeny v právu Unie. Komise by případně měla dále posoudit pravidla platná pro lety uvnitř EHP. Současně by ve své zprávě měla zohlednit potřebu zajistit soudržnost s právem Unie, zejména s cílem předejít jakémukoliv narušení hospodářské soutěže a minimalizovat veškerou zbytečnou administrativní zátěž pro členské státy a provozovatele letadel. K této zprávě by Komise měla případně připojit návrh Evropskému parlamentu a Radě, který bude v souladu s požadavkem zajistit příspěvek letectví k závazku Unie snížit emise skleníkových plynů do roku 2030, jenž platí pro celé hospodářství.
- (12) S cílem připravit se na provádění celosvětového tržního opatření ICAO je nezbytné mít co nejdříve k dispozici příslušné údaje ohledně emisí z činností v oblasti letectví. Tyto emise by měly být monitorovány, vykazovány a ověřovány v souladu se stejnými zásadami, které se vztahují na monitorování, podávání zpráv a ověřování emisí z činností v oblasti letectví podle směrnice 2003/87/ES. Komise by proto měla přijmout ustanovení o monitorování, podávání zpráv a ověřování pro účely provádění celosvětového tržního opatření ICAO, která zabrání jakémukoliv narušení hospodářské soutěže. Tato ustanovení by měla být v souladu se zásadami

obsaženými v nařízení uvedeném v čl. 14 odst. 1 směrnice 2003/87/ES a měla by zajistit, že předložené zprávy o emisích budou ověřeny v souladu se zásadami a kritérii ověřování uvedenými v článku 15 zmíněné směrnice. Tato opatření by měla být přijata v souladu s postupy platnými pro monitorování, vykazování a ověřování podle směrnice 2003/87/ES.

- (13) Letectví rovněž ovlivňuje klima vypouštěním oxidů dusíku, vodní páry a částic síranů a sazí ve velkých nadmořských výškách, což by mohlo mít podle vědeckých poznatků značný klimatický účinek. Mezivládní panel pro změnu klimatu odhaduje, že celkové klimatické dopady letectví jsou v současné době dvakrát až čtyřikrát vyšší než vliv samotných emisí oxidu uhličitého v minulosti. V závislosti na vědeckém pokroku by všechny dopady letectví měly být řešeny v co největším rozsahu. Ve směrnici 2008/101/ES byl návrh Komise o oxidech dusíku plánován na rok 2008. Navzdory technickým a politickým problémům v této oblasti by měla Komise svou činnost v tomto ohledu urychlit. Rovněž je nezbytné podporovat výzkum zabývající se vznikem kondenzačních stop, nazývaných rovněž kondenzačními pruhy, jejich přeměnou v tzv. cirrovou oblačnost, slabšími přímými dopady sulfátových aerosolů a sazí a účinnými opatřeními ke zmírňování dopadů, včetně provozních a technických opatření.
- (14) V rámci zjednodušení a s cílem snížit administrativní zátěž by provozovatelé letadel s emisemi nižšími než 3 000 tun CO<sub>2</sub> ročně z letů uvnitř EHP měli mít pro ověření svých emisí možnost využívat nástroj pro malé producenty emisí schválený podle nařízení Komise (EU) č. 606/2010<sup>(1)</sup>. Provozovatelé letadel neobchodní letecké dopravy, kteří vypouštějí méně než 1000 tun CO<sub>2</sub> ročně, by měli být i nadále považováni za provozovatele splňující požadavky směrnice 2003/87/ES po dalších deset let, během kterých by měla být vypracována opatření tak, aby v budoucnu ke snížení emisí přispívali všichni provozovatelé.
- (15) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž prodloužení stávajících omezení rozsahu činností v oblasti letectví do 31. prosince 2023 a přípravy provádění celosvětového tržního opatření od roku 2021, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu jeho rozsahu či účinků, 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 toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (16) Je nezbytné pro provozovatele letadel a vnitrostátní orgány zajistit právní jistotu s ohledem na uplynutí lhůty pro vyřazení povolenek dne 30. dubna 2018, jak je uvedeno ve směrnici 2003/87/ES. Toto nařízení by tedy mělo vstoupit v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
- (17) Směrnice 2003/87/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

Směrnice 2003/87/ES se mění takto:

- 1) V článku 3c se vkládá nový odstavec, který zní:

„3a. Veškeré přidělování povolenek pro činnosti v oblasti letectví na letiště a z letišť v zemích mimo Evropský hospodářský prostor (EHP) po 31. prosinci 2023 podléhá přezkumu uvedenému v článku 28b.“

<sup>(1)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 606/2010 ze dne 9. července 2010 o schválení zjednodušeného nástroje vytvořeného Evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) pro odhad spotřeby paliva některých provozovatelů letadel s nízkými emisemi (Úř. věst. L 175, 10.7.2010, s. 25).

2) V článku 3d se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Od 1. ledna 2013 se vydraží 15 % povolenek. Komise provede studii o schopnosti odvětví letectví přenést náklady z CO<sub>2</sub> na své zákazníky ve vztahu k systému EU ETS a celosvětovému tržnímu opatření vypracovanému Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO). Tato studie posoudí schopnost odvětví letectví přenést náklady požadovaných emisních jednotek v porovnání s odvětvími průmyslu a energetiky s cílem vypracovat návrh na zvýšení procentního podílu dražení na základě přezkumu uvedeného v čl. 28b odst. 2, při zohlednění analýzy přenesených nákladů a se zřetelem k možnému uvedení do souladu s jinými odvětvími a ke konkurenceschopnosti různých druhů dopravy.“

3) V článku 3d se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Veškeré výnosy z dražeb povolenek by se měly využít na boj proti změně klimatu v Unii a třetích zemích, mimo jiné na opatření ke snížení emisí skleníkových plynů, na přizpůsobení se dopadům změny klimatu v Unii a ve třetích zemích, zejména v rozvojových zemích, na financování výzkumu a vývoje v oblasti zmírňování a přizpůsobování se, zejména v oblastech letectví a letecké dopravy, na snížení emisí prostřednictvím dopravy s nízkými hodnotami emisí a na pokrytí nákladů na správu systému EU ETS. Výnosy z dražeb by měly být rovněž použity k financování společných projektů na snížení emisí skleníkových plynů z letectví, jako jsou společný podnik pro projekt pro výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR) a společné technologické iniciativy Clean Sky a veškeré iniciativy umožňující rozšíření využívání GNSS pro družicovou navigaci a interoperabilních kapacit ve všech členských státech, a zejména projektů, které zlepšují infrastrukturu letové navigace, poskytování letových navigačních služeb a využívání vzdušného prostoru. Výnosy z dražeb mohou být použity také na financování příspěvků do Globálního fondu pro energetickou účinnost a obnovitelnou energii a na opatření proti odlesňování. Zvláštní pozornost je věnována členským státům, které tyto výnosy používají ke spolufinancování programů v oblasti výzkumu a inovací nebo iniciativ na základě devátého rámcového programu pro výzkum. Transparentnost při využívání výnosů z dražeb povolenek podle této směrnice má zásadní význam pro plnění závazků Unie.“

Členské státy informují Komisi o opatřeních přijatých podle prvního pododstavce tohoto odstavce.“

4) V článku 12 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Po dobu do 31. prosince 2020 členské státy zajistí, aby do 30. dubna každého roku provozovatel každého zařízení vyřadil počet povolenek jiných než povolenek vydaných podle kapitoly II rovnající se celkovým emisím z uvedeného zařízení během předchozího kalendářního roku ověřeným podle článku 15 a aby uvedené povolenky byly následně zrušeny. Po dobu od 1. ledna 2021 členské státy zajistí, aby do 30. dubna každého roku provozovatel každého zařízení vyřadil počet povolenek rovnající se celkovým emisím z uvedeného zařízení během předchozího kalendářního roku ověřeným podle článku 15 a aby tyto povolenky byly následně zrušeny, s výhradou přezkumu podle článku 28b.“

5) V článku 12 se před odstavcem 3a vkládá nový odstavec, který zní:

„3-a. Pokud a dokud je to nezbytné za účelem ochrany ekologické vyváženosti systému EU ETS, nesmějí provozovatelé letadel a jiní provozovatelé využívající systém EU ETS využívat povolenky vydané členským státem, v němž se na jemu podléhající provozovatele letadel a jiné provozovatele přestanou vztahovat povinnosti. Právní akt uvedený v článku 19 zahrnuje opatření nezbytná v případech uvedených v tomto odstavci.“

6) Článek 28a se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

**„Odchyłky platné před provedením celosvětového tržního opatření ICAO“;**

b) odstavec 1 se mění takto:

i) písmena a) a b) se nahrazují tímto:

„a) veškeré emise z letů na letiště nebo z letišť v zemích mimo EHP za každý kalendářní rok, a to od 1. ledna 2013 do 31. prosince 2023, s výhradou přezkumu uvedeného v článku 28b;

b) veškeré emise z letů mezi letištěm, které se nachází v některém z nejbližších regionů ve smyslu článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie, a letištěm nacházejícím se v jiném regionu EHP za každý kalendářní rok, a to od 1. ledna 2013 do 31. prosince 2023, s výhradou přezkumu uvedeného v článku 28b.;

ii) písmeno c) se zrušuje;

c) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Odchylně od článků 3e a 3f se provozovatelům letadel, kteří využívají odchylek stanovených v odst. 1 písm. a) a b) tohoto článku, vydají každý rok bezplatné povolenky v počtu sníženém úměrně ke snížení počtu povinně vyřazených povolenek, které jsou v uvedených písmenech stanoveny.

Odchylně od čl. 3f odst. 8 se povolenky, které nejsou přiděleny ze zvláštní rezervy, zruší.

Od 1. ledna 2021 se na počet povolenek přidělený provozovatelům letadel uplatní lineární faktor podle článku 9, s výhradou přezkumu uvedeného v článku 28b.

Pokud jde o činnost v období od 1. ledna 2017 do 31. prosince 2023, zveřejní členské státy nejpozději dne 31. srpna 2018 počet povolenek pro odvětví letecké dopravy přidělených každému provozovateli letadel.“;

d) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Odchylně od čl. 3d odst. 3 se počet povolenek, který má být jednotlivými členskými státy vydražen na období od 1. ledna 2013 do 31. prosince 2023, sníží tak, aby odpovídal podílu emisí z letectví u letů, které nepodléhají odchylkám stanoveným v odst. 1 písm. a) a b) tohoto článku.“;

e) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Odchylně od článků 3g, 12, 15 a 18a platí, že je-li celkový roční objem emisí provozovatele letadel nižší než 25 000 tun CO<sub>2</sub> nebo má-li provozovatel letadel celkové roční emise nižší než 3 000 tun CO<sub>2</sub> z letů jiných než těch uvedených v odst. 1 písm. a) a b) tohoto článku, považují se jeho emise za ověřené, jestliže jsou stanoveny pomocí nástroje pro malé producenty emisí, který byl schválen nařízením Komise (EU) č. 606/2010 (\*) a do kterého organizace Eurocontrol doplnila údaje ze svého nástroje pro podporu systému ETS. Členské státy mohou pro provozovatele letadel neobchodní letecké dopravy zavést zjednodušené postupy, pokud tyto postupy zajišťují alespoň takovou přesnost jako nástroj pro malé producenty emisí.

(\*) Nařízení Komise (EU) č. 606/2010 ze dne 9. července 2010 o schválení zjednodušeného nástroje vytvořeného Evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) pro odhad spotřeby paliva některých provozovatelů letadel s nízkými emisemi (Úř. věst. L 175, 10.7.2010, s. 25).“;

f) odstavec 7 se nahrazuje tímto:

„7. Odstavec 1 tohoto článku se použije na země, s nimiž bylo dosaženo dohody podle článku 25 nebo článku 25a, pouze v souladu s podmínkami této dohody.“;

g) odstavec 8 se zrušuje.

7) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 28b

### **Zprávy a přezkum Komise týkající se provádění celosvětového tržního opatření ICAO**

1. Komise nejpozději dne 31. prosince 2018 a poté pravidelně podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku v jednáních ICAO za účelem provedení celosvětového tržního opatření, které se má na emise od roku

2021 vztahovat, zejména o: i) příslušných nástrojích ICAO včetně standardů a doporučených postupů; ii) doporučeních ICAO schválených Radou důležitých pro celosvětové tržní opatření; iii) zřízení celosvětového registru; iv) opatřeních přijatých třetími zeměmi na vnitrostátní úrovni s cílem provést celosvětové tržní opatření tak, aby se začalo uplatňovat na emise od roku 2021; v) důsledcích výhrad třetích zemí a vi) dalším relevantním vývoji na mezinárodní úrovni použitelných nástrojích.

Komise v souladu s globálním přezkumem UNFCCC podává též zprávy o úsilí v oblasti plnění ambiciózního dlouhodobého cíle odvětví letectví v oblasti snižování emisí, jímž je snížit do roku 2050 emise CO<sub>2</sub> z letectví o polovinu ve srovnání s úrovní roku 2005.

2. Do dvanácti měsíců od přijetí příslušných nástrojů organizací ICAO a než začne fungovat celosvětové tržní opatření, předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž zváží způsoby, jak prostřednictvím úpravy této směrnice provést tyto nástroje v právu Unie. Komise v této zprávě podle potřeby rovněž posoudí pravidla platná pro lety uvnitř EHP. Rovněž posoudí ambice a celkovou ekologickou vyváženost celosvětového tržního opatření, včetně jeho obecného záměru s ohledem na cíle vytyčené Pařížskou dohodou, míry účasti, jeho vymahatelnosti, transparentnosti, pokut za neplnění, postupů týkajících se zapojení veřejnosti, kvality kompenzačních kreditů, monitorování, vykazování a ověřování emisí, registrů, odpovědnosti a pravidel používání biopaliv. Zpráva kromě toho posoudí, zda není zapotřebí upravit ustanovení přijatá podle čl. 28c odst. 2.

3. Ke zprávě uvedené v odstavci 2 tohoto článku Komise případně připojí návrh určený Evropskému parlamentu a Radě, kterým se mění, ruší, rozšiřují nebo nahrazují odchylky stanovené v článku 28a, jež 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.

#### Článek 28c

#### **Ustanovení pro monitorování, vykazování a ověřování za účelem provádění celosvětového tržního opatření**

1. Komise přijme ustanovení pro náležité monitorování, vykazování a ověřování emisí za účelem provádění celosvětového tržního opatření ICAO na všech trasách, na něž se vztahuje. Tato ustanovení musí být založena na příslušných nástrojích přijatých ICAO, nesmějí způsobovat žádné narušení hospodářské soutěže, musí být v souladu se zásadami obsaženými v nařízení uvedeném v čl. 14 odst. 1 a musí zajišťovat, aby byly předkládané zprávy o emisích ověřeny v souladu se zásadami a kritérii ověřování uvedenými v článku 15.

2. Ustanovení uvedená v odstavci 1 tohoto článku se přijímají postupem podle článků 14 a 15.“

8) V článku 30 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„5. Komise nejpozději dne 31. prosince 2019 předloží aktualizovanou analýzu dopadů letectví nesouvisících s CO<sub>2</sub>, ke které případně připojí návrh, jak tyto dopady nejlépe řešit.“

9) V písmeni k) přílohy I se rok „2020“ nahrazuje rokem „2030“.

#### Článek 2

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 13. prosince 2017.

*Za Evropský parlament*

*předseda*

A. TAJANI

*Za Radu*

*předseda*

M. MAASIKAS

---