



**EVROPSKÁ UNIE**

**EVROPSKÝ PARLAMENT**

**RADA**

**Štrasburk 10. května 2023  
(OR. en)**

**2021/0207 (COD)  
LEX 2234**

**PE-CONS 8/1/23  
REV 1**

**CLIMA 44  
ENV 85  
AVIATION 12  
MI 69  
IND 32  
ENER 50  
ICAO 2  
RELEX 118  
CODEC 104**

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,  
KTEROU SE MĚNÍ SMĚRNICE 2003/87/ES,  
POKUD JDE O PŘÍSPĚVEK LETECTVÍ K CÍLI UNIE SNÍŽIT EMISE  
V CELÉM HOSPODÁŘSTVÍ A O ŘÁDNÉ ZAVEDENÍ  
CELOSVĚTOVÉHO TRŽNÍHO OPATŘENÍ**

# SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2023/...

ze dne 10. května 2023,

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

**(Text s významem pro EHP)**

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>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C 152, 6.4.2022, s. 152.

<sup>2</sup> Úř. věst. C 301, 5.8.2022, s. 116.

<sup>3</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 18. dubna 2023 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 25. dubna 2023.

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES<sup>1</sup> 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 do systému Evropské unie pro obchodování s emisemi (dále jen „systém EU ETS“) začleněny směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/101/ES<sup>2</sup>. Evropská unie má pravomoc rozšířit systém EU ETS na všechny lety, které přilétají na letiště nacházející se v členském státě nebo z něj odlétají.

---

<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 v Unii a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

<sup>2</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).

- (2) Ochrana životního prostředí je jednou z nejdůležitějších výzev, kterým čelí Unie i zbytek světa. Pařížská dohoda<sup>1</sup> přijatá dne 12. prosince 2015 podle Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC) (dále jen „Pařížská dohoda“) vstoupila v platnost dnem 4. listopadu 2016. Smluvní strany Pařížské dohody se dohodly, že udrží nárůst průměrné globální teploty výrazně pod hranicí 2 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí a že budou usilovat o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí. Uvedený závazek byl dne 13. listopadu 2021 posílen přijetím Klimatického paktu z Glasgow v rámci UNFCCC, v němž konference smluvních stran UNFCCC, plnící roli zasedání smluvních stran Pařížské dohody, uznává, že udržení nárůstu průměrné globální teploty na 1,5 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí by výrazně snížilo rizika a dopady změny klimatu, a tyto smluvní strany se zavázaly, že do konce roku 2022 posílí své cíle pro rok 2030, aby urychlily opatření v oblasti klimatu v tomto kritickém desetiletí a odstranily rozdíl v ambicích, pokud jde o cíl 1,5 °C. Aby bylo dosaženo cílů Pařížské dohody, je třeba, aby k dosažení snížení emisí skleníkových plynů přispěla všechna odvětví hospodářství, včetně mezinárodního letectví.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (3) Na letectví připadá 2 až 3 % celosvětových emisí CO<sub>2</sub> a celkový dopad letectví na klima je nejméně dvakrát vyšší než jeho dopad ze samotného CO<sub>2</sub>. Letectví je po silniční dopravě druhým největším zdrojem dopadů dopravy na klima. V roce 2022 předvídal Eurocontrol nárůst evropského leteckého provozu do roku 2050 o 44 % ve srovnání s rokem 2019. Potřeba přijmout opatření ke snížení emisí CO<sub>2</sub> je stále naléhavější, jak uvedl Mezivládní panel pro změnu klimatu ve svých posledních zprávách ze dne 7. srpna 2021 nazvané „Změna klimatu 2021: fyzikální základy“, ze dne 28. února 2022 nazvané „Změna klimatu 2022: dopady, adaptace a zranitelnost“ a ze dne 4. dubna 2022 nazvané „Změna klimatu 2022: zmírňování změny klimatu“. V uvedené zprávě ze dne 4. dubna 2022 je mezinárodní letectví označeno za odvětví, v němž se v odvětvových dohodách přijaly cíle v oblasti zmírňování změny klimatu, které zdaleka nedosahují toho, co by bylo zapotřebí k dosažení dlouhodobého teplotního cíle Pařížské dohody. Unie by proto měla tuto naléhavou potřebu přijmout opatření řešit tím, že zintenzivní své úsilí a zaujme na mezinárodní úrovni vůdčí úlohu v boji proti změně klimatu.

- (4) Dne 27. června 2018 na desáté schůzi svého 214. zasedání přijala Rada Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) první vydání přílohy 16 svazku IV Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, podepsané dne 7. prosince 1944 (dále jen „Chicagská úmluva“) – Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (dále jen „program CORSIA“), kterým se zavádějí mezinárodní normy a doporučené postupy v oblasti ochrany životního prostředí CORSIA (dále jen „normy a doporučené postupy pro program CORSIA“). Unie a její členské státy provádějí program CORSIA od začátku pilotní fáze 2021–2023 v souladu s rozhodnutím Rady (EU) 2020/954<sup>1</sup>.
- (5) V souladu s rozhodnutím Rady (EU) 2018/2027<sup>2</sup> oznámily členské státy sekretariátu ICAO rozdíly mezi programem CORSIA a systémem EU ETS. Cílem bylo zachovat *acquis* Unie a budoucí politické výsady, jakož i úroveň ambicí Unie v oblasti klimatu a výhradní úlohu Evropského parlamentu a Rady při rozhodování o obsahu práva Unie. Po přijetí této směrnice by mělo být oznámení o rozdílech mezi programem CORSIA a systémem EU ETS sekretariátu ICAO aktualizováno druhým oznámením o rozdílech v souladu s právem Unie tak, aby odráželo revize provedené ve směrnici 2003/87/ES.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

- (6) Řešení problémů souvisejících s klimatem a životním prostředím a dosažení cílů Pařížské dohody jsou jádrem sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 s názvem „Zelená dohoda pro Evropu“ (dále jen „Zelená dohoda pro Evropu“).
- (7) V aktualizovaném vnitrostátně stanoveném příspěvku ke snížení emisí předloženém sekretariátu UNFCCC dne 17. prosince 2020 se Unie zavázala snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů v celém svém hospodářství alespoň o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990. Letectví by mělo k tomuto úsilí o snížení emisí přispět.
- (8) Přijetím nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119<sup>1</sup> Unie zakotvila v právních předpisech cíl snížit emise nejpozději do roku 2050 na čistou nulu a poté usilovat o dosažení negativních emisí. Uvedené nařízení rovněž stanoví závazný cíl Unie dosáhnout do roku 2030 čistého domácího snížení emisí skleníkových plynů (emise po odečtení pohlcených emisí) nejméně o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990.

---

<sup>1</sup> 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) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (9) Změny zavedené touto směrnicí mají zásadní význam pro zajištění integrity a účinného řízení systému EU ETS, aby tento systém jako politický nástroj přispíval k dosažení cílů Unie snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů o 55 % a nejpozději do roku 2050 dosáhnout klimatické neutrality, a následně k dosažení cíle negativních emisí, jak je stanoveno v čl. 2 odst. 1 nařízení (EU) 2021/1119. Cílem těchto změn je proto rovněž zavedení příspěvků Unie podle Pařížské dohody týkajících se letectví. Celkové množství povolenek pro letectví by proto mělo být konsolidováno a mělo by podléhat lineárnímu redukčnímu faktoru uvedenému v článku 9 směrnice 2003/87/ES.

- (10) Vedle CO<sub>2</sub> má letectví vliv na klima prostřednictvím emisí jiných látek než CO<sub>2</sub>, jako jsou oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>), částice sazí, oxidované sloučeniny síry a dopady vodních par, jakož i prostřednictvím atmosférických procesů způsobených těmito emisemi, například vytvářením ozonu a cirrů z kondenzačních stop po letadle. Dopad emisí jiných látek než CO<sub>2</sub> na klima závisí na druhu použitého paliva a motorů, místě emisí, zejména na letové hladině letadla, jeho pozici z hlediska zeměpisné šířky a délky, čase uvolnění emisí a na povětrnostních podmínkách. Na základě posouzení dopadů začlenění letectví do systému EU ETS vypracovaného Komisí v roce 2006 bylo ve směrnici 2008/101/ES uznáno, že letectví má dopad na globální klima v důsledku uvolňování emisí jiných látek než CO<sub>2</sub>. V čl. 30 odst. 4 směrnice 2003/87/ES ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/410<sup>1</sup> se požadovalo, aby Komise do 1. ledna 2020 předložila aktualizovanou analýzu dopadů letectví nesouvisejících s CO<sub>2</sub>, ke které měla případně připojit návrh, jak tyto dopady nejlépe řešit. Za účelem splnění tohoto požadavku provedla Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA) aktualizovanou analýzu dopadů letectví na změnu klimatu, které nesouvisí s CO<sub>2</sub>, a dne 23. listopadu 2020 svou studii zveřejnila. Výsledky studie potvrdily dřívější předpoklady, totiž že dopad činností v oblasti letectví na klima, které nesouvisí s emisemi CO<sub>2</sub>, je celkově přinejmenším stejně důležitý jako dopad emisí CO<sub>2</sub> samotných.

---

<sup>1</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/410 ze dne 14. března 2018, kterou se mění směrnice 2003/87/ES za účelem posílení nákladově efektivních způsobů snižování emisí a investic do nízkouhlíkových technologií a rozhodnutí (EU) 2015/1814 (Úř. věst. L 76, 19.3.2018, s. 3).

- (11) Ze zjištění studie EASA ze dne 23. listopadu 2020 vyplývá, že v souladu se zásadou předběžné opatrnosti již nelze dopady jiných látek z letectví než CO<sub>2</sub> ignorovat. K dosažení snížení emisí podle Pařížské dohody jsou zapotřebí regulační opatření Unie. Komise by proto měla vytvořit rámec pro monitorování, vykazování a ověřování dopadů jiných látek z letectví než CO<sub>2</sub>. Na základě jeho výsledků by měla do 1. ledna 2028 předložit zprávu a případně na základě posouzení dopadů předložit legislativní návrh obsahující opatření ke snížení dopadů jiných látek z letectví než CO<sub>2</sub> rozšířením oblasti působnosti systému EU ETS na tyto emise.
- (12) Dosažení vyššího cíle v oblasti klimatu bude vyžadovat nasměrování co největšího množství zdrojů na transformaci související s klimatem, která by rovněž měla být spravedlivou transformací. V důsledku toho by měly být všechny příjmy z dražby, které nejsou zahrnuty do rozpočtu Unie, použity na účely související s klimatem.

- (13) Celkové množství povolenek pro letectví by mělo být konsolidováno na úrovni přidělení pro lety nebo na úrovni povolenek, které je v souladu se směrnicí 2003/87/ES třeba vyřadit. Přidělení pro rok 2024 by mělo být založeno na celkovém množství přiděleném aktivním provozovatelům letadel v roce 2023 sníženém o lineární redukční faktor podle uvedené směrnice. Úroveň přidělení by měla být zvýšena, aby se zohlednily trasy, které nebyly zahrnuty do systému EU ETS v roce 2023, ale od roku 2024 se na ně systém EU ETS bude vztahovat.
- (14) Zvýšený podíl dražeb od roku následujícího po vstupu této směrnice v platnost by měl být pravidlem pro přidělování povolenek v odvětví letectví, s přihlédnutím ke schopnosti odvětví přenést zvýšené náklady z CO<sub>2</sub>. V letech 2024 a 2025 by mělo být postupně ukončováno přidělování bezplatných povolenek a od roku 2026 by měla být zavedena dražba všech povolenek.

- (15) Směrnice 2003/87/EC by měla přispět k pobídkám pro dekarbonizaci obchodní letecké dopravy. K dosažení této dekarbonizace by pomohl přechod od používání fosilních paliv. Vzhledem k velké konkurenci mezi provozovateli letadel, rozvoji trhu Unie s udržitelnými leteckými palivy a významnému cenovému rozdílu mezi fosilním petrolejem (kerosinem) a udržitelnými leteckými palivy by však tento přechod měl být podpořen pobídkami pro ty, kteří se k němu rozhodnou mezi prvními. V období od 1. ledna 2024 do 31. prosince 2030 by proto mělo být vyhrazeno 20 milionů povolenek, které budou přiděleny jednotlivým provozovatelům letadel na pokrytí části zbývajících cenového rozdílu mezi fosilním leteckým palivem a způsobilými leteckými palivy. Tyto povolenky by měly pocházet ze souboru celkových povolenek dostupných pro letectví a měly by být přidělovány nediskriminačním způsobem pouze pro lety, na něž se vztahuje povinnost vyřazování povolenek podle směrnice 2003/87/ES. Na základě hodnocení fungování této rezervy by mohla Komise rozhodnout, že předloží legislativní návrh na přidělování omezeného množství povolenek s časovým omezením. Toto přidělování by mělo trvat pouze do 31. prosince 2034.

- (16) Nadzvukové obchodní lety přestaly být k dispozici mimo jiné z důvodu neúměrně zvýšených škod na životním prostředí, které způsobují. Současné trendy nicméně ukazují, že probíhá intenzivní výzkum opětovného zavedení nadzvukového letectví. Přímá úměrnost mezi rychlostí cestování a úrovní emisí v důsledku spalování paliva ospravedlňuje rozdíl v zacházení mezi podzvukovými a nadzvukovými lety. Je proto vhodné vyloučit možné budoucí nadzvukové lety z podpory poskytované podle této směrnice pro nefosilní paliva.
- (17) Směrnice 2003/87/ES by měla být rovněž pozměněna s ohledem na přijatelné emisní jednotky pro dosažení souladu, aby byla zohledněna kritéria způsobilosti emisních jednotek programu CORSIA přijatá Radou ICAO na jejím 216. zasedání v březnu 2019 jako podstatný prvek programu CORSIA. Provozovatelé letadel se sídlem v Unii by měli mít možnost využívat u letů do třetích zemí, které jsou považovány za účastníky programu CORSIA, z těchto zemí nebo mezi nimi emisní jednotky pro dosažení souladu s programem CORSIA. Aby se zajistilo, že provádění programu CORSIA v Unii podporuje cíle Pařížské dohody a poskytuje pobídky k široké účasti v programu CORSIA, měly by emisní jednotky pro dosažení souladu pocházet ze států, které jsou stranami Pařížské dohody a které se účastní programu CORSIA, a mělo by se zamezit dvojímu započtení.

- (18) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro využívání emisních jednotek v souladu se směrnicí 2003/87/ES by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci týkající se přijetí seznamu emisních jednotek na základě emisních jednotek, které Rada ICAO považuje za přijatelné, pokud jde o jejich využití pro dosažení souladu programu CORSIA, a které splňují podmínky způsobilosti stanovené touto směrnicí. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>1</sup>.
- (19) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro nezbytná opatření pro schvalování zúčastněnými stranami, pro včasné úpravy vykazování antropogenních emisí ze zdrojů a snížení pomoci propadů, na které se vztahují příspěvky stanovené zúčastněnými stranami na vnitrostátní úrovni, a pro zamezení dvojího započtení a čistého nárůstu globálních emisí by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci týkající se stanovení podrobných požadavků na tato opatření. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011.
- (20) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro výpočet kompenzačních požadavků pro program CORSIA pro provozovatele letadel se sídlem v Unii by měly být Komisi svěřeny odpovídající prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011.

---

<sup>1</sup> 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).

- (21) Provádění a prosazování programu CORSIA pro provozovatele letadel se sídlem mimo Unii má být výlučnou odpovědností jejich domovské země, a proto by tyto pozorovatelé neměli mít povinnost rušit emisní jednotky pro dosažení souladu programu CORSIA podle této směrnice.
- (22) Provádění a prosazování programu CORSIA pro provozovatele letadel se sídlem mimo Unii má být výlučnou odpovědností jejich domovské země, a proto může stát, v němž má sídlo takový provozovatel produkuje značné emise z letů uvnitř Evropského hospodářského prostoru (EHP) nebo odlétajících z letiště nacházejícího se v EHP na letiště nacházející se ve Švýcarsku nebo ve Spojeném království, oznámit rovněž rozdíly týkající se uplatňování programu CORSIA u vnitroeuropejských letů. Směrnice 2003/87/ES by měla být s ohledem na vývoj v tomto směru průběžně přezkoumávána.
- (23) K zajištění rovného zacházení na trasách by měly být lety do států a ze států, které neprovádějí program CORSIA pro účely práva Unie, kromě letů odlétajících z letiště nacházejícího se v EHP a přilétajících na letiště nacházející se v EHP, ve Švýcarsku nebo ve Spojeném království, osvobozeny od povinnosti vyřadit povolenky nebo povinnosti zrušit emisní jednotky. Za účelem podpory úplného zavedení programu CORSIA od roku 2027 by se tato výjimka měla v souvislosti s vyřazováním povolenek vztahovat pouze na emise vyprodukované do 31. prosince 2026.

- (24) Článek 191 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) stanoví, že politika Unie v oblasti životního prostředí přispívá k podpoře opatření na mezinárodní úrovni v boji proti změně klimatu, a požaduje, aby Unie a členské státy v rámci svých pravomocí spolupracovaly se třetími zeměmi a s příslušnými mezinárodními organizacemi. Tyto cíle jsou relevantní rovněž pro ICAO a další rozvoj programu CORSIA.
- (25) Transparentnost údajů a přístup veřejnosti k informacím mají zásadní význam pro zvýšení odpovědnosti a vymahatelnosti. Komise by proto měla uživatelsky vstřícným způsobem zveřejňovat údaje o emisích a kompenzaci provozovatelů letadel. Takové zveřejnění by usnadnilo posuzování dopadu programu CORSIA na celosvětové snížení emisí CO<sub>2</sub> a jeho úlohy při dosahování cílů Pařížské dohody.
- (26) Lety do většiny a z většiny nejméně rozvinutých zemí a malých ostrovních rozvojových států, jak je definuje Organizace spojených národů, které neprovádějí program CORSIA pro účely práva Unie a nepatří mezi státy, jejichž HDP na obyvatele se rovná průměru Unie nebo jej překračuje, by měly být od povinnosti vyřazovat povolenky nebo povinnosti rušit emisní jednotky osvobozeny. Tato výjimka by neměla být časově omezena.

- (27) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro osvobození provozovatelů letadel od kompenzačních požadavků podle této směrnice, pokud jde o emise z letů do států a ze států, které ve svém vnitrostátním právu používají program CORSIA méně přísně nebo nevymáhají ustanovení programu CORSIA od všech provozovatelů letadel stejně podle této směrnice, by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k osvobození provozovatelů letadel se sídlem v Unii od kompenzačních požadavků týkajících se emisí z letů, u kterých dochází k významnému narušení hospodářské soutěže na úkor provozovatelů letadel se sídlem v Unii v důsledku méně přísného provádění nebo vymáhání programu CORSIA ve třetích zemích. Narušení hospodářské soutěže by mohlo být způsobeno méně přísným přístupem ke způsobilým emisním jednotkám nebo ustanoveními o dvojnásobném započtení. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011.
- (28) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro vytvoření rovných podmínek na trasách mezi dvěma různými státy uplatňujícími program CORSIA, umožňujícími provozovatelům letadel používat jiné emisní jednotky, než jsou emisní jednotky uvedené na seznamu emisních jednotek pro dosažení souladu přijatém podle prováděcího aktu v souladu s touto směrnicí, by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci s cílem umožnit provozovatelům letadel se sídlem v členském státě používat typy emisních jednotek nad rámec uvedeného seznamu emisních jednotek pro dosažení souladu nebo nebyť vázání podmínkami způsobilosti pro emisní jednotky zavedenými touto směrnicí. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011.

- (29) Komise by měla podávat zprávy o provádění programu CORSIA a souboru opatření ICAO ke splnění dlouhodobého globálního aspiračního cíle pro mezinárodní letectví, kterým jsou nulové čisté emise uhlíku do roku 2050 (dále jen „dlouhodobý globální aspirační cíl“), jež přijalo 41. shromáždění ICAO dne 7. října 2022.
- (30) V zájmu usnadnění pokroku v ICAO přijala Unie třikrát časově omezené odchylky od systému EU ETS, kterými omezila povinnosti dodržování předpisů pouze na emise z letů mezi letišti nacházejícími se v zemích EHP a zajistila provozovatelům letadel na stejných trasách stejné zacházení stejně bez ohledu na to, kde mají sídlo. Poslední odchylka od systému EU ETS, stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2392<sup>1</sup>, omezila povinnosti dodržování na emise z letů uvnitř EHP vyprodukované do roku 2023 a předpokládala možné změny oblasti působnosti systému, pokud jde o lety na letiště a z letišť nacházejících se mimo EHP ode dne 1. ledna 2024 v návaznosti na přezkum stanovený v uvedeném nařízení. Aby bylo možné posoudit provádění programu CORSIA, jehož pilotní fáze již začala, a způsob jeho uplatňování v praxi, měla by být stávající odchylka od povinností v rámci systému EU ETS prodloužena pro povinnosti vyřazení povolenek do 31. prosince 2026 ve vztahu k letům provozovaným provozovateli letadel na trasách, na něž se nevztahuje program CORSIA, do relevantních třetích zemí a z nich, na něž by se jinak do 31. března 2027 a 30. září 2027 vztahovaly povinnosti v systému EU ETS týkající se vykazování a vyřazování povolenek.

---

<sup>1</sup> 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 (Úř. věst. L 350, 29.12.2017, s. 7).

Tato odchylka by měla být poslední časově omezenou odchylkou od systému EU ETS. Přezkum programu CORSIA by měl být proveden do 1. července 2026. Pokud shromáždění ICAO do 31. prosince 2025 neposílí program CORSIA v souladu s dosažením svého dlouhodobého globálního aspiračního cíle směrem ke splnění cílů Pařížské dohody, nebo pokud státy uvedené v prováděcím aktu, který přijme Komise, představují podle nejnovějších dostupných údajů méně než 70 % emisí z mezinárodního letectví, měla by Komise případně navrhnout, aby se systém EU ETS vztahoval na emise z odlétajících letů od roku 2027 a aby provozovatelé letadel měli možnost odečíst veškeré vzniklé náklady z kompenzace programu CORSIA na těchto trasách, aby se zabránilo dvojímu zpoplatnění. Souběžně s tím, pokud některá třetí země nebude od roku 2027 uplatňovat program CORSIA, měl by se systém EU ETS vztahovat na emise z letů odlétajících do této třetí země.

- (31) Informace o využívání emisních jednotek pro dosažení souladu s kompenzačními požadavky v rámci programu CORSIA by měly být veřejně dostupné neméně transparentním způsobem, než jak jsou zpřístupněny informace o využívání mezinárodních kreditů podle směrnice 2003/87/ES do roku 2020 podle přílohy XIV nařízení Komise (EU) č. 389/2013<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Nařízení Komise (EU) č. 389/2013 ze dne 2. května 2013 o vytvoření registru Unie podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES, rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 280/2004/ES a č. 406/2009/ES a o zrušení nařízení Komise (EU) č. 920/2010 a č. 1193/2011 (Úř. věst. L 122, 3.5.2013, s. 1).

- (32) Dne 7. října 2022 a v souvislosti s pandemií COVID-19 se 41. shromáždění ICAO rozhodlo změnit předchozí výchozí hodnotu programu CORSIA pro období od roku 2024 do roku 2035 z průměrných emisí CO<sub>2</sub> za roky 2019 a 2020 na 85 % emisí CO<sub>2</sub> v roce 2019. Průměr všech vykázaných emisí CO<sub>2</sub> za roky 2019 a 2020 činil 435 859 594 tun. Emise CO<sub>2</sub> v roce 2019 činily 608 076 604 tun a 85 % z toho 516 865 113 tun. Skutečné výchozí nastavení, které ICAO používá pro výpočet růstového faktoru odvětví, se však určuje za použití podmnožiny emisí CO<sub>2</sub>, přičemž zohledňuje pouze emise na trasách, na které se vztahují kompenzační požadavky. U podmnožiny všech dvojic států, na něž se vztahovaly kompenzační požadavky v roce 2021, organizace ICAO průměr emisí CO<sub>2</sub> za roky 2019 a 2020 nezveřejnila, ale odhaduje se na 245 milionů tun, a emise CO<sub>2</sub> v roce 2019 činily 341 380 188 tun, z čehož 85 % činí 290 173 160 tun. U všech dvojic států, na něž se mají vztahovat kompenzační požadavky v roce 2027, se průměr emisí CO<sub>2</sub> za období 2019 a 2020 odhaduje na přibližně 373 milionů tun, zatímco 85 % odpovídajících emisí CO<sub>2</sub> v roce 2019 se odhaduje na přibližně 439 milionů tun.
- (33) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro sestavení seznamu států, které jsou pro účely směrnice 2003/87/ES považovány za státy používající program CORSIA, by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci týkající se přijetí a spravování seznamu států jiných než 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 (EU) č. 182/2011.

- (34) Při transformaci odvětví letectví na udržitelné letectví je třeba zohledňovat sociální rozměr tohoto odvětví a jeho konkurenceschopnost, aby se zajistila sociální spravedlnost této transformace a odborná příprava, rekvalifikace a zvyšování kvalifikace pracovníků. Komise by měla Evropskému parlamentu a Radě předložit zprávu o uplatňování této směrnice a jejích sociálních dopadech na odvětví letectví.
- (35) Lety do vzdálenosti 1 000 kilometrů a méně představují 6 až 9 % celkových emisí CO<sub>2</sub> z letectví. Komise by měla předložit zprávu o opatřeních na podporu přechodu k alternativním, udržitelnějším druhům dopravy, dokud nedojde k technologickému průlomů a nebudou k dispozici letecká paliva a letadla s nulovými emisemi.
- (36) Přestože se systém EU ETS vztahuje na lety od roku 2012, obsahuje balíček „Fit for 55“ doplňující opatření, která by spolu se systémem EU ETS mohla mít na toto odvětví kumulativní dopad. V zájmu zajištění letecké konektivity pro lety obsluhující ostrovní regiony nebo malá letiště by měl mechanismus této směrnice k překlenutí zbývajících cenového rozdílu mezi fosilními palivy a jejich alternativami omezit nepříznivé dopady na leteckou konektivitu a zmírnit riziko úniku uhlíku. Do roku 2026 by Komise měla podat zprávu o možných účincích na leteckou konektivitu.

- (37) Emisní faktor leteckého petroleje (Jet A1 nebo Jet A) v systému EU ETS by měl být sladěn s emisním faktorem pro toto palivo stanoveným v normách a doporučených postupech pro program CORSIA. V důsledku zvýšení emisního faktoru leteckého petroleje by nemělo docházet ke změně úrovní přidělování povolenek, protože v důsledku této směrnice se přidělování bezplatných povolenek pro letectví postupně ukončuje ve prospěch dražeb s cílem dosáhnout většího snížení emisí.
- (38) Obnovitelná paliva nebiologického původu využívající vodík z obnovitelných zdrojů, která jsou v souladu s článkem 25 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001<sup>1</sup>, by měla být hodnocena jako paliva produkující nulové emise pro provozovatele letadel, kteří je používají, dokud nebudou stanovena podrobná pravidla pro vhodné započítávání podle této směrnice.

---

<sup>1</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

- (39) Za účelem stanovení podrobných pravidel pro roční výpočet rozdílu v nákladech mezi fosilním petrolejem a způsobilými palivy v souladu s nařízením o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu, pro přidělování povolenek na čerpání takových způsobilých paliv a pro výpočet emisí skleníkových plynů ušetřených v důsledku použití takových způsobilých paliv, jakož i stanovení opatření pro zohlednění pobídek vyplývajících z ceny uhlíku a z harmonizovaných minimálních úrovní zdanění fosilních paliv, by měla být Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU. Navíc by Komisi měla být svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU za účelem stanovení podrobných ustanovení pro dražby povolenek pro letectví prováděné členskými státy, včetně podrobných ustanovení o dražbách, která jsou nezbytná pro převod podílu z příjmů z těchto dražeb do souhrnného rozpočtu Unie jakožto vlastních zdrojů. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti 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 předpisů<sup>1</sup>. 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 setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (40) Zvláštní pozornost by měla být věnována podpoře dostupnosti pro nejvzdálenější regiony Unie. Proto by měla být do 31. prosince 2030 poskytnuta dočasná odchylka od systému EU ETS pro emise z letů mezi letištěm nacházejícím se v nejvzdálenějším regionu některého členského státu a letištěm nacházejícím se ve stejném členském státě mimo tento nejvzdálenější region, s cílem reagovat na nejdůležitější potřeby obyvatel, pokud jde o zaměstnání, vzdělání a jiné příležitosti. Tato odchylka by se měla ze stejných důvodů vztahovat na lety mezi letišti, která se nacházejí ve stejném nejvzdálenějším regionu nebo v různých nejvzdálenějších regionech téhož členského státu.
- (41) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/136<sup>1</sup> se má na oznámení, které mají členské státy učinit provozovatelům letadel do 30. listopadu 2023 podle směrnice 2003/87/ES, použít za podmínky, že růstový faktor odvětví pro emise za rok 2022, který má zveřejnit ICAO, se rovná nule.

---

<sup>1</sup> Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/136 ze dne 18. ledna 2023, 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 (Úř. věst. L 19, 20.1.2023, s. 1).

- (42) 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 jsou letectví 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 Unie 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 EU ETS.
- (43) Inovační fond zřízený směrnicí 2003/87/ES má podporovat výzkum, vývoj a zavádění dekarbonizačních řešení, včetně technologií s nulovými emisemi, a snižovat dopady odvětví letectví na klima a životní prostředí. Má rovněž podporovat elektrifikaci a opatření ke snížení celkových dopadů letectví.

- (44) Jelikož cílů této směrnice, totiž zajistit příspěvek letectví k cíli Unie v oblasti snižování emisí a vhodně provést program CORSIA v právu Unie, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu rozsahu a účinků této směrnice, 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.
- (45) Členské státy by měly tuto směrnici provést ve svém vnitrostátním právu do 31. prosince 2023 z důvodu potřeby naléhavosti opatření v oblasti klimatu a přispění všech odvětví k nákladově efektivnímu snížení emisí.
- (46) Zjednodušení správních postupů a jejich přizpůsobení osvědčeným postupům by omezilo administrativní zátěž na minimum.
- (47) Směrnice 2003/87/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

*Článek 1*  
*Změny směrnice 2003/87/ES*

Směrnice 2003/87/ES se mění takto:

1) V článku 3 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„v) „dopady jiných látek z letectví než CO<sub>2</sub>“ rozumějí dopady na klima způsobené uvolňováním oxidů dusíku (NO<sub>x</sub>), částic sazí, oxidovaných sloučenin síry a dopady vodních par, včetně kondenzačních stop, z letadla provádějícího činnost v oblasti letectví podle přílohy I.“

2) Článek 3c se mění takto:

a) odstavec 2 se zrušuje;

b) doplňují se nové odstavce, 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 uvedené v příloze I, sníženého o lineární redukční faktor uvedený v článku 9, a zveřejní toto množství, jakož i množství bezplatných povolenek, které by byly přiděleny pro rok 2024, podle pravidel pro bezplatné přidělování povolenek platných před změnami zavedenými směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/...<sup>+</sup>.
6. Na období od 1. ledna 2024 do 31. prosince 2030 je pro obchodní provozovatele letadel vyhrazeno maximálně 20 milionů z celkového množství povolenek uvedených v odstavci 5 na transparentním, rovném a nediskriminačním základě pro používání udržitelných leteckých paliv a jiných leteckých paliv, která nejsou získána z fosilních paliv, určených v nařízení o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu jakožto paliva započítávaná k dosažení minimálního podílu udržitelných leteckých paliv, který musí podle uvedeného nařízení obsahovat letecké palivo, jež dodavatelé leteckých paliv poskytují provozovatelům letadel na letištích v Unii, pro podzvukové lety, pro něž musí být povolenky vyřazeny v souladu s čl. 12 odst. 3 této směrnice.

---

<sup>+</sup> Pro Úř. věst.: Vložte prosím do textu číslo směrnice obsažené v dokumentu PE-CONS 8/23 (2021/0207(COD)) a do poznámky pod čarou vložte číslo, datum a odkaz na vyhlášení uvedené směrnice v Úředním věstníku.

Nelze-li na letišti způsobilé letecké palivo fyzicky přiřadit ke konkrétnímu letu, jsou povolenky vyhrazené podle tohoto pododstavce k dispozici pro způsobilá letecká paliva tankovaná na tomto letišti úměrně k emisím z letů provozovatele letadel z tohoto letiště, pro které musí být povolenky vyřazeny v souladu s čl. 12 odst. 3 této směrnice.

Povolenky vyhrazené podle prvního pododstavce tohoto odstavce přidělí členské státy na pokrytí části nebo celého cenového rozdílu mezi používáním fosilního petroleje a cenou relevantních způsobilých leteckých paliv s přihlédnutím k pobídkám vyplývajícím z ceny uhlíku a z harmonizovaných minimálních úrovní zdanění fosilních paliv. Při výpočtu cenových rozdílů Komise zohlední technickou zprávu zveřejněnou Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví podle nařízení o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu. Členské státy zajistí viditelnost financování podle tohoto odstavce způsobem, který odpovídá požadavkům čl. 30m odst. 1 písm. a) a b) této směrnice.

Povolenky přidělené podle tohoto odstavce se vztahují na:

- a) 70 % zbývajících cenového rozdílu mezi používáním fosilního petroleje a vodíku z obnovitelných zdrojů energie a pokročilých biopaliv ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 34 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001\*\*, která mají nulový emisní faktor podle přílohy IV nebo podle prováděcího aktu přijatého podle článku 14 této směrnice;
- b) 95 % zbývajících cenového rozdílu mezi používáním fosilního petroleje a obnovitelných paliv nebiologického původu v souladu s článkem 25 směrnice (EU) 2018/2001 používaných v letectví, která mají nulový emisní faktor podle přílohy IV nebo podle prováděcího aktu přijatého podle článku 14 této směrnice;
- c) 100 % zbývajících cenového rozdílu mezi použitím fosilního petroleje a jakéhokoli způsobitelného leteckého paliva, které není získáno z fosilních paliv uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce, na letištích, která se nacházejí na ostrovech o rozloze menší než 10 000 km<sup>2</sup> a bez silničního nebo železničního spojení s pevninou, na letištích, která nejsou dostatečně velká, aby mohla být definována jako letiště Unie v souladu s nařízením o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu, a na letištích nacházejících se v některém nejbližším regionu;

- d) v jiných případech než v případech uvedených v písmenech a), b) a c) 50 % zbývajícího cenového rozdílu mezi použitím fosilního petroleje a jakéhokoli způsobitelného leteckého paliva, které není získáno z fosilních paliv uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce.

Při přidělování povolenek podle tohoto odstavce lze zohlednit možnou podporu z jiných programů na vnitrostátní úrovni.

Obchodní provozovatelé letadel mohou každoročně požádat o přidělení povolenek na základě množství každého způsobitelného leteckého paliva uvedeného v tomto odstavci používaných na lety, pro něž musí být povolenky vyřazeny v souladu s čl. 12 odst. 3 v období od 1. ledna 2024 do 31. prosince 2030, s výjimkou letů, pro něž se tento požadavek považuje za splněný podle čl. 28a odst. 1. Pokud je pro daný rok poptávka po povolenkách pro použití těchto paliv vyšší než dostupnost povolenek, sníží se množství povolenek jednotným způsobem pro všechny provozovatele letadel, kterých se přidělení pro daný rok týká.

Komise zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* každoročně podrobnosti o průměrném rozdílu v nákladech mezi fosilním petrolejem za předchozí rok, s přihlédnutím k pobídkám vyplývajícím z ceny uhlíku a harmonizovaných minimálních úrovní zdanění fosilních paliv, a relevantními způsobitelnými leteckými palivy.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23, kterými se tato směrnice doplňuje stanovením podrobných pravidel pro roční výpočet rozdílu v nákladech uvedený v šestém pododstavci tohoto odstavce, pro přidělování povolenek na čerpání paliv uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce a pro výpočet emisí skleníkových plynů ušetřených v důsledku použití paliv ohlášeného podle prováděcího aktu přijatého podle čl. 14 odst. 1, a stanovením opatření pro zohlednění pobídek vyplývajících z ceny uhlíku a z harmonizovaných minimálních úrovní zdanění fosilních paliv.

Do 1. ledna 2028 provede Komise hodnocení uplatňování tohoto odstavce a včas předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu s jeho výsledky. Ke zprávě může být případně připojen legislativní návrh na přidělení omezeného a časově omezeného množství povolenek do 31. prosince 2034 s cílem dále motivovat k používání paliv uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce, zejména používání obnovitelných paliv nebiologického původu v souladu s článkem 25 směrnice (EU) 2018/2001 používaných v letectví, která mají nulový emisní faktor podle přílohy IV nebo podle prováděcího aktu přijatého podle článku 14 této směrnice.

Od 1. ledna 2028 Komise vyhodnocuje uplatňování tohoto odstavce ve výročních zprávách, které má předkládat podle čl. 10 odst. 5.

7. Pro lety odlétající z letiště nacházejícího se v EHP, které přilétají na letiště nacházející se v EHP, ve Švýcarsku nebo ve Spojeném království a na které se v roce 2023 nevztahoval systém EU ETS, se celkové množství povolenek, které mají být přiděleny provozovatelům letadel, zvyšuje 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 faktor uvedený v článku 9.
8. Odchylně od čl. 12 odst. 3, čl. 14 odst. 3 a článku 16 považují členské státy požadavky stanovené ve zmíněných ustanoveních za splněné a nepodniknou žádné kroky proti provozovatelům letadel, pokud jde o emise vyprodukované do 31. prosince 2030 z letů mezi letištěm nacházejícím se v nejvzdálenějším regionu členského státu a letištěm nacházejícím se ve stejném členském státě mimo tento nejvzdálenější region, včetně jiného letiště nacházejícího se ve stejném nejvzdálenějším regionu nebo v jiném nejvzdálenějším regionu téhož členského státu.

---

\* Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/... ze dne ..., kterou se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letectví k cíli Unie snížit emise v celém hospodářství a o řádné zavedení celosvětového tržního opatření (Úř. věst. ...).

\*\* Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).“

3) Článek 3d se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. V letech 2024 a 2025 se vydraží 15 % povolenek uvedených v čl. 3c odst. 5 a 7, a dále v roce 2024 25 % a v roce 2025 50 % ze zbývajících 85 % těchto povolenek, které by byly přiděleny bezplatně, s výjimkou množství povolenek uvedených v čl. 3c odst. 6 a čl. 10a odst. 8 čtvrtém pododstavci. Zbývající povolenky pro tyto roky se přidělují bezplatně.

Od 1. ledna 2026 se vydraží veškeré množství povolenek, které by byly v tomto roce přiděleny bezplatně, s výjimkou množství povolenek uvedených v čl. 3c odst. 6 a čl. 10a odst. 8 čtvrtém pododstavci.“;

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„1a. Bezplatně přidělované povolenky se přidělí provozovatelům letadel úměrně k jejich podílu na ověřených emisích z leteckých činností vykázaných za rok 2023. Tento výpočet rovněž zohlední ověřené emise z leteckých činností vykázané v souvislosti s lety, na které se systém EU ETS vztahuje až od 1. ledna 2024. Povolenky, které jsou pro určitý rok přiděleny bezplatně, vydají příslušné orgány do 30. června daného roku.“;

- c) odstavec 2 se zrušuje;
- d) odstavce 3 a 4 se nahrazují tímto:

„3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 za účelem doplnění této směrnice, pokud jde o podrobná ustanovení pro dražby povolenek pro letectví podle odstavců 1 a 1a tohoto článku prováděné členskými státy, včetně podrobných ustanovení o dražbách, která jsou nezbytná pro převod podílu z příjmů z těchto dražeb do souhrnného rozpočtu Unie jakožto vlastních zdrojů v souladu s čl. 311 třetím pododstavcem Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“). Množství povolenek, které mají v každém období jednotlivé členské státy vydražit, je úměrné jejich podílu na celkovém množství emisí způsobených letectvím ve všech členských státech za referenční rok, za který byla podána zpráva podle čl. 14 odst. 3 ověřená podle článku 15. Pro každé období uvedené v článku 13 je referenčním rokem kalendářní rok končící 24 měsíců před začátkem období, k němuž se dražba vztahuje. Akty v přenesené pravomoci zajistí, aby byly dodržovány zásady stanovené v čl. 10 odst. 4 prvním pododstavci.

4. Využití příjmů z dražeb povolenek, na které se vztahuje tato kapitola, s výjimkou příjmů stanovených jako vlastní zdroje v souladu s čl. 311 třetím pododstavcem Smlouvy o fungování EU a zapsaných v souhrnném rozpočtu Unie, určují členské státy. Členské státy využívají příjmy z dražeb povolenek nebo ekvivalent těchto příjmů ve finanční hodnotě v souladu s čl. 10 odst. 3 této směrnice.“

4) Články 3e a 3f se zrušují.

5) Článek 11a se mění takto:

a) odstavce 1, 2 a 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 zapsáni v rejstříku v členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů a území či jeho závislých území, využívat následující emisní jednotky, aby splnili své povinnosti zrušit emisní jednotky ve vztahu k množství oznámenému podle čl. 12 odst. 6, jak je stanoveno v čl. 12 odst. 9:

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 Rada ICAO považuje 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. Emisní jednotky uvedené v odst. 1 písm. a) a b) lze využít, pokud jsou splněny následující podmínky:
- a) pocházejí ze státu, který je v době využití stranou Pařížské dohody;
  - b) pocházejí ze státu, který je uveden v prováděcím aktu přijatém podle čl. 25a odst. 3 jako účastník Programu kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (dále jen „program CORSIA“) ICAO. Tato podmínka se nevztahuje na emise vyprodukované před rokem 2027 ani na nejméně rozvinuté země a malé ostrovní rozvojové státy, jak je definuje Organizace spojených národů, s výjimkou těch států, jejichž HDP na obyvatele se rovná průměru Unie nebo jej překračuje.

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

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

- b) odstavec 4 se zrušuje;

c) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„8. Komise přijme prováděcí akty se seznamem emisních jednotek, které Rada ICAO považuje za způsobilé a které splňují podmínky stanovené v odstavcích 2 a 3 tohoto článku. Komise rovněž přijme prováděcí akty za účelem případné aktualizace tohoto seznamu. Tyto prováděcí akty se přijímají 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 prováděcím aktu uvedeném v odstavci 8 tohoto článku vypočítají členské státy každoročně kompenzační požadavky pro předchozí kalendářní rok u letů do států, ze států a mezi státy uvedenými v prováděcím aktu přijatém podle čl. 25a odst. 3, jakož i u letů mezi Švýcarskem nebo Spojeným královstvím a státy uvedenými v prováděcím aktu přijatém podle čl. 25a odst. 3, a do 30. listopadu každého roku informují provozovatele letadel.

V souladu s metodikou stanovenou v prováděcím aktu uvedeném v odstavci 8 tohoto článku vypočítají členské státy rovněž celkové konečné kompenzační požadavky pro dané období souladu s programem CORSIA a do 30. listopadu roku následujícího po posledním roce relevantního období souladu s programem CORSIA informují o těchto požadavcích provozovatele letadel, kteří splňují podmínky stanovené ve třetím pododstavci tohoto odstavce.

Členské státy informují o úrovni kompenzace provozovatele letadel, kteří splňují všechny následující podmínky:

- a) jsou držiteli osvědčení leteckého provozovatele vydaného členským státem nebo jsou zapsáni v rejstříku v členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů a území či jeho závislých území, a
- b) od 1. ledna 2021 produkují roční emise CO<sub>2</sub> vyšší než 10 000 tun z používání letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 5 700 kg při provádění letů podle přílohy I, s výjimkou letů s odletem a příletem v témž členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů.

Pro účely prvního pododstavce tohoto písmene se nezohledňují emise CO<sub>2</sub> z následujících typů letů:

- i) letů pro účely státu;
- ii) humanitárních letů;
- iii) letů souvisejících s poskytováním záchranné lékařské péče;
- iv) vojenských letů;
- v) protipožárních letů;
- vi) letů předcházejících humanitárnímu, lékařskému nebo protipožárnímu letu nebo následujících po těchto letech, pokud byly uskutečněny stejným letadlem a byly nutné k provedení souvisejících humanitárních, lékařských nebo protipožárních činností nebo k přemístění letadla po těchto činnostech pro jeho další činnost.“;

b) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„8. Výpočet kompenzačních požadavků podle odstavce 6 tohoto článku pro účely programu CORSIA se provádí metodikou, kterou určí Komise, pro lety do států, ze států a mezi státy uvedenými v prováděcím aktu přijatém podle čl. 25a odst. 3, jakož i pro lety mezi Švýcarskem nebo Spojeným královstvím a státy uvedenými v prováděcím aktu přijatém podle čl. 25a odst. 3.

Komise přijme prováděcí akty, kterými určí metodiku výpočtu kompenzačních požadavků pro provozovatele letadel uvedené v prvním pododstavci tohoto odstavce.

Tyto prováděcí akty zejména upřesní uplatňování požadavků vyplývajících z příslušných ustanovení této směrnice, zejména článků 3c, 11a, 12 a 25a, a nakolik je to možné s ohledem na příslušná ustanovení této směrnice, požadavků vyplývajících z norem a doporučených postupů pro ochranu životního prostředí pro program CORSIA.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22a odst. 2. První z těchto prováděcích aktů se přijme do 30. června 2024.

9. Provozovatelé letadel, kteří jsou držiteli osvědčení leteckého provozovatele vydaného členským státem nebo kteří jsou zapsáni v rejstříku v členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů a území či jeho závislých území, zruší emisní jednotky uvedené v článku 11a pouze ve vztahu k množství oznámenému tímto členským státem v souladu s odstavcem 6 pro relevantní období souladu s programem CORSIA. Zrušení proběhne do 31. ledna 2025 pro emise v období 2021 až 2023 a do 31. ledna 2028 pro emise v období 2024 až 2026.“

- 7) V článku 14 se doplňují nové odstavce, které znějí:

„5. Provozovatelé letadel podávají jednou ročně zprávu o dopadech jiných látek z letectví než CO<sub>2</sub> za období od 1. ledna 2025. Za tímto účelem přijme Komise do 31. srpna 2024 prováděcí akt podle odstavce 1 s cílem zahrnout dopady jiných látek z letectví než CO<sub>2</sub> do rámce pro monitorování, vykazování a ověřování. Tento rámec musí obsahovat alespoň dostupné trojrozměrné údaje o dráze letu letadla a vlhkosti a teplotě okolí, aby bylo možno stanovit ekvivalent CO<sub>2</sub> na let. Komise v závislosti na dostupných zdrojích zajistí, aby byly k dispozici nástroje, které monitorování, vykazování a ověřování usnadní a co nejvíce zautomatizují, s cílem minimalizovat jakoukoli administrativní zátěž.

Od 1. ledna 2025 členské státy zajistí, aby každý provozovatel letadel monitoroval dopady jiných látek než CO<sub>2</sub> u každého letadla, které provozuje, během každého kalendářního roku, a aby o nich podával zprávu po každém kalendářním roce příslušnému orgánu v souladu s prováděcími akty uvedenými v odstavci 1.

Od roku 2026 předkládá Komise každoročně v rámci zprávy uvedené v čl. 10 odst. 5 zprávu o výsledcích uplatňování systému monitorování, vykazování a ověřování podle prvního pododstavce tohoto odstavce.

Do 31. prosince 2027, na základě výsledků uplatňování rámce pro monitorování, vykazování a ověřování dopadů letectví způsobených dopady jiných látek z letectví než CO<sub>2</sub>, předloží Komise zprávu a případně, po provedení posouzení dopadů, předloží legislativní návrh na zmírnění těchto dopadů rozšířením oblasti působnosti systému EU ETS i na dopady jiných látek z letectví než CO<sub>2</sub>.

6. Nejpozději tři měsíce po lhůtě stanovené pro vykazování emisí zveřejní Komise uživatelsky vstřícným způsobem alespoň následující souhrnné roční údaje o emisích z leteckých činnostech, jak byly nahlášeny členským státům nebo předány Komisi v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2018/2066\* a článkem 7 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1603\*\*:
  - a) agregace podle dvojice letišť uvnitř EHP:
    - i) emise ze všech letů;

- ii) celkový počet letů;
  - iii) celkový počet cestujících;
  - iv) typy letadel;
- b) agregace podle provozovatele letadel:
- i) údaje o emisích z letů uvnitř EHP, z letů odlétajících z EHP, letů přilétajících do EHP a letů mezi dvěma třetími zeměmi v členění podle dvojic států a údaje o emisích, na které se vztahuje povinnost zrušit způsobilé emisní jednotky programu CORSIA;
  - ii) výši kompenzačních požadavků vypočtenou podle čl. 12 odst. 8;
  - iii) částku a druh úvěrů podle článku 11a použitých ke splnění kompenzačních požadavků provozovatele letadel uvedených v bodě ii) tohoto písmene;
  - iv) množství a druh použitých paliv, která mají nulový emisní faktor podle této směrnice nebo která opravňují provozovatele letadel k získání povolenek podle čl. 3c odst. 6.

U prvního pododstavce písm. a) i b) platí, že za zvláštních okolností, kdy provozovatel letadel působí v rámci velmi omezeného počtu dvojic letišť nebo velmi omezeného počtu dvojic států, na které se vztahují kompenzační požadavky, nebo velmi omezeného počtu dvojic států, na které se nevztahují kompenzační požadavky, může požádat členský stát správy, aby tyto údaje nebyly na úrovni provozovatele letadel zveřejňovány, přičemž musí vysvětlit, proč by zveřejnění těchto údajů mělo poškozovat jeho obchodní zájmy. Na základě této žádosti může členský stát správy požádat Komisi, aby tyto údaje zveřejnila na obecnější agregační úrovni. Komise o této žádosti vydá rozhodnutí.

---

\* Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/2066 ze dne 19. prosince 2018 o monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES a o změně nařízení Komise (EU) č. 601/2012 (Úř. věst. L 334, 31.12.2018, s. 1).

\*\* 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).“

8) Článek 18a se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Pokud v prvních dvou letech kteréhokoliv období uvedeného v článku 13 žádné emise způsobené leteckým provozem a pocházející z letů uskutečněných provozovatelem letadla, na něž se vztahuje odst. 1 písm. b) tohoto článku, nejsou způsobeny jeho členskému státu správy, je v následujícím období tento provozovatel letadla převeden k jinému členskému státu správy. Novým členským státem správy se stává členský stát s nejvyšším odhadovaným množstvím emisí způsobených leteckým provozem pocházejících z letů uskutečněných uvedeným provozovatelem během prvních dvou let předchozího období.“;

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

„b) aktualizuje počínaje rokem 2024 a nejméně každé dva roky seznam tak, aby obsahoval provozovatele letadel, kteří začali vykonávat činnost v odvětví letectví uvedenou v příloze I po uvedeném datu; pokud provozovatel letadel nevykonával takovou činnost během čtyř po sobě následujících kalendářních let předcházejících aktualizaci seznamu, na seznam se nezařadí.“

9) Článek 25a se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Unie a její členské státy i nadále usilují o dosažení dohod o celosvětových opatřeních na snížení emisí skleníkových plynů z letectví v souladu s cíli nařízení (EU) 2021/1119 a Pařížské dohody. S ohledem na případné takové dohody Komise zváží, zda jsou nezbytné změny této směrnice, pokud jde o provozovatele letadel.“;

b) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„3. Komise přijme prováděcí akt se seznamem zemí mimo státy EHP, Švýcarsko a Spojené království, u nichž se má za to, že pro účely této směrnice uplatňují program CORSIA, s výchozí hodnotou z roku 2019 pro období 2021 až 2023 a s výchozí hodnotou na úrovni 85 % emisí z roku 2019 pro každý rok od roku 2024. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 22a odst. 2.

4. U emisí vyprodukovaných do 31. prosince 2026 z letů do států nebo ze států, které jsou uvedeny v prováděcím aktu přijatém podle odstavce 3 tohoto článku, se vyřazení povolenek v souladu s čl. 12 odst. 3 od provozovatelů letadel nevyžaduje.
5. U emisí vyprodukovaných do 31. prosince 2026 z letů mezi EHP a státy, které nejsou uvedeny v prováděcím aktu přijatém podle odstavce 3 tohoto článku, kromě letů do Švýcarska a do Spojeného království, se vyřazení povolenek v souladu s čl. 12 odst. 3 od provozovatelů letadel nevyžaduje.
6. U emisí z letů do států, které jsou nejméně rozvinutými zeměmi a malými ostrovními rozvojovými státy podle definice Organizace spojených národů a které nejsou uvedeny v prováděcím aktu přijatém podle odstavce 3 tohoto článku, a do států, jejichž HDP na obyvatele se rovná průměru Unie nebo jej překračuje, a u emisí z letů z těchto zemí se vyřazení povolenek v souladu s čl. 12 odst. 3 od provozovatelů letadel nevyžaduje.

7. Pokud Komise rozhodne, že dochází k významnému narušení hospodářské soutěže, například způsobenému tím, že třetí země uplatňuje program CORSIA ve svém vnitrostátním právu méně přísně nebo že ustanovení programu CORSIA nevymáhá od všech provozovatelů letadel stejně v neprospěch provozovatelů letadel, kteří jsou držiteli osvědčení leteckého provozovatele vydaného členským státem nebo jsou zapsáni v rejstříku v členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů a území či jeho závislých území, přijme prováděcí akty s cílem osvobodit tyto provozovatele letadel od kompenzačních požadavků podle čl. 12 odst. 9, pokud jde o emise z letů do těchto států a z nich. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22a odst. 2.

8. Pokud provozovatelé letadel, kteří jsou držiteli osvědčení leteckého provozovatele vydaného členským státem nebo kteří jsou zapsáni v rejstříku v členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů a území či jeho závislých území, provozují lety mezi dvěma různými státy uvedenými v prováděcím aktu přijatém podle odstavce 3 tohoto článku, včetně letů, které se uskutečňují mezi Švýcarskem, Spojeným královstvím a státy uvedenými v prováděcím aktu přijatém podle odstavce 3 tohoto článku, a tyto státy umožňují provozovatelům letadel využívat jiné emisní jednotky než ty, které jsou na seznamu přijatém podle čl. 11a odst. 8, má Komise pravomoc přijmout prováděcí akty, jež těmto provozovatelům letadel umožní, aby využili jiné typy emisních jednotek, než které jsou na seznamu, nebo aby nebyli 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) Články 28a a 28b se nahrazují tímto:

*„Článek 28a*

*Odchylky platné před povinným provedením celosvětového tržního opatření ICAO*

1. Odchylně od čl. 12 odst. 3, čl. 14 odst. 3 a článku 16 členské státy považují požadavky stanovené v uvedených ustanoveních za splněné a nepřijímají žádná opatření vůči provozovatelům letadel, pokud jde o:
  - a) veškeré emise z letů na letiště a z letišť nacházejících se ve státech mimo EHP, s výjimkou letů na letiště nacházející se ve Spojeném království nebo ve Švýcarsku, za každý kalendářní rok od 1. ledna 2021 do 31. prosince 2026, s výhradou přezkumu uvedeného v článku 28b;
  - b) veškeré emise z letů mezi letištěm, které se nachází se v některém z nejvzdálenějších regionů ve smyslu článku 349 Smlouvy o fungování EU, a letištěm nacházejícím se v jiném regionu EHP za každý kalendářní rok od 1. ledna 2013 do 31. prosince 2023, s výhradou přezkumu uvedeného v článku 28b.

Pro účely článků 11a, 12 a 14 se ověřené emise z jiných letů, než jsou lety uvedené v prvním pododstavci tohoto odstavce, považují za ověřené emise provozovatele letadel.

2. Odchylně od čl. 3d odst. 3 se množství povolenek, které má být jednotlivými členskými státy vydraženo na období od 1. ledna 2013 do 31. prosince 2026, sníží tak, aby odpovídalo podílu přidělených emisí z letectví u letů, které nepodléhají odchylkám stanoveným v odst. 1 písm. a) a b) tohoto článku.
3. Odchylně od článku 3g nejsou provozovatelé letadel povinni předkládat plány pro monitorování stanovující opatření pro monitorování a vykazování emisí u letů, které podléhají odchylkám stanoveným v odst. 1 písm. a) a b) tohoto článku.
4. 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 je-li jeho celkový roční objem emisí z letů, které nejsou uvedeny v odst. 1 písm. a) a b) tohoto článku, nižší než 3 000 tun CO<sub>2</sub>, 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 Eurocontrol doplnil údaje ze svého nástroje pro podporu systému ETS. Členské státy mohou pro neobchodní provozovatele letadel zavést zjednodušené postupy, pokud tyto postupy zajišťují alespoň takovou přesnost jako nástroj pro malé producenty emisí.
5. Odstavec 1 tohoto článku se použije na země, s nimiž bylo dosaženo dohody podle článku 25 nebo 25a, pouze v souladu s podmínkami takové dohody.

## *Článek 28b*

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

1. Komise do 1. ledna 2027 a poté každé tři roky podává Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku v jednáních ICAO za účelem provedení celosvětového tržního opatření, které se má na emise uplatňovat od roku 2021, zejména pokud jde o:
  - a) relevantní nástroje ICAO, včetně norem a doporučených postupů, jakož i pokrok v provádění všech prvků souboru opatření ICAO za účelem dosažení dlouhodobého globálního aspiračního cíle přijatého na 41. shromáždění ICAO;
  - b) doporučení schválená Radou ICAO ve vztahu k celosvětovému tržnímu opatření, včetně případných změn výchozích hodnot;
  - c) zřízení celosvětového registru;
  - d) opatření přijatá třetími zeměmi na vnitrostátní úrovni s cílem provést celosvětové tržní opatření, které by se mělo na emise uplatňovat od roku 2021;
  - e) míru účasti třetích zemí na kompenzaci v rámci programu CORSIA, a to i s ohledem na to, jak jejich výhrady jejich účast ovlivňují, a

- f) další relevantní mezinárodní vývoj a použitelné nástroje, jakož i pokrok při snižování celkových dopadů letectví na změnu klimatu.

Komise v souladu s globálním hodnocením Pařížské dohody podává též zprávy o úsilí při plnění dlouhodobého globálního aspiračního cíle odvětví letectví v rámci snižování emisí, totiž cíle snížit do roku 2050 emise CO<sub>2</sub> z letectví na čistou nulu, což je posuzováno na základě kritérií uvedených v prvním pododstavci písm. a) až f).

- 2. Do 1. července 2026 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž posoudí ekologickou vyváženost celosvětového tržního opatření ICAO, a to i pokud jde o jeho obecný záměr s ohledem na cíle vytčené Pařížskou dohodou, míru účasti na kompenzaci v rámci programu CORSIA, jeho vymahatelnost, transparentnost, pokuty za neplnění, postupy pro zapojení veřejnosti, kvalitu kompenzačních kreditů, monitorování, vykazování a ověřování emisí, registry, odpovědnost a pravidla pro používání biopaliv. Tuto zprávu Komise zveřejní rovněž do 1. července 2026.

3. S cílem zajistit ekologickou vyváženost a účinnost opatření Unie v oblasti klimatu se případně ke zprávě Komise uvedené v odstavci 2 připojí legislativní návrh na změny této směrnice v souladu s teplotním cílem Pařížské dohody, se závazkem Unie snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů v celém hospodářství a s cílem dosáhnout nejpozději do roku 2050 klimatické neutrality. Návrh připojený ke zprávě v případě potřeby zahrne uplatnění systému EU ETS na lety odlétající z letišť nacházejících se ve státech EHP na letiště nacházející se mimo EHP od ledna 2027 a vyloučí lety přilétající z letišť nacházejících se mimo EHP, pokud ze zprávy uvedené v odstavci 2 vyplýne, že:
- a) shromáždění ICAO do 31. prosince 2025 program CORSIA neposílilo natolik, aby bylo možno dosáhnout jeho dlouhodobého globálního aspiračního cíle v zájmu splnění cílů Pařížské dohody, nebo
  - b) státy uvedené v prováděcím aktu přijatém podle čl. 25a odst. 3 produkují podle nejnovějších dostupných údajů méně než 70 % emisí z mezinárodního letectví.

Návrh rovněž v případě potřeby umožní provozovatelům letadel odečíst veškeré vzniklé náklady z kompenzace v rámci programu CORSIA na těchto trasách, aby se zabránilo dvojímu zpoplatnění. Nebudou-li platit podmínky uvedené v prvním pododstavci písm. a) a b) tohoto odstavce, bude v případě potřeby navrženo změnit směrnici tak, aby se systém EU ETS nadále uplatňoval pouze na lety v rámci EHP, na lety do Švýcarska a Spojeného království a na lety do států, které nejsou uvedeny v prováděcím aktu přijatém podle čl. 25a odst. 3.

---

\* 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).“

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

„8. V roce 2026 zahrne Komise do zprávy stanovené v čl. 10 odst. 5 tato hodnocení:

- a) hodnocení dopadů letů kratších než 1 000 km na životní prostředí a klima a posouzení možností, jak tyto dopady omezit, včetně analýzy dostupných alternativních způsobů veřejné dopravy a většího využívání udržitelných leteckých paliv;
- b) hodnocení dopadů, které mají na životní prostředí a klima lety zajišťované provozovateli, jimž byla udělena výjimka podle písmene h) nebo k) záznamu „Letectví“ ve sloupci „Činnosti“ v tabulce v příloze I, a posouzení možností, jak tyto dopady omezit;
- c) hodnocení sociálních dopadů této směrnice v odvětví letectví, včetně dopadů na jeho náklady na pracovní sílu a na leteckou dopravu, a
- d) hodnocení letecké konektivity ostrovů a odlehlých území, včetně posouzení konkurenceschopnosti a úniku uhlíku, jakož i dopadů na životní prostředí a klima.

Zpráva uvedená v čl. 10 odst. 5 se ve vhodných případech rovněž zohlední pro budoucí revizi této směrnice.“

- 12) Přílohy I a IV se mění v souladu s přílohou této směrnice.

## Článek 2

### *Provedení ve vnitrostátním právu*

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

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

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

*Článek 3*  
*Vstup v platnost*

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

*Článek 4*  
*Určení*

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne ...

*Za Evropský parlament*  
*předsedkyně*

*Za Radu*  
*předseda nebo předsedkyně*

## PŘÍLOHA

1) Ve sloupci „Činnosti“ tabulky v příloze I směrnice 2003/87/ES se položka „Letectví“ mění takto:

a) za první odstavec se vkládá nový odstavec, který zní:

„Lety mezi letišti, která se nacházejí ve dvou různých státech uvedených v prováděcím aktu přijatém podle čl. 25a odst. 3, jakož i lety mezi Švýcarskem nebo Spojeným královstvím a státy uvedenými v prováděcím aktu přijatém podle čl. 25a odst. 3, a pro účely čl. 12 odst. 6 a 8 a článku 28c jakékoli další lety mezi letišti, která se nacházejí ve dvou různých třetích zemích, uskutečněné provozovateli letadel, kteří splňují všechny tyto podmínky:

a) jsou držiteli osvědčení leteckého provozovatele vydaného členským státem nebo jsou zapsáni v rejstříku v členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů a území či jeho závislých území, a

- b) od 1. ledna 2021 produkují roční emise CO<sub>2</sub> vyšší než 10 000 tun z používání letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 5 700 kg při provádění letů podle této přílohy, s výjimkou letů s odletem a příletem v témž členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů; pro účely tohoto písmene se nezohledňují emise z následujících typů letů:
- i) letů pro účely státu;
  - ii) humanitárních letů;
  - iii) letů souvisejících s poskytováním záchranné lékařské péče;
  - iv) vojenských letů;
  - v) protipožárních letů;
  - vi) letů předcházejících humanitárnímu, lékařskému nebo protipožárnímu letu nebo následujících po těchto letech, pokud byly uskutečněny stejným letadlem a byly nutné k provedení souvisejících humanitárních, lékařských nebo protipožárních činností nebo k přemístění letadla po těchto činnostech pro jeho další činnost.“;
- b) v bodě i) se číslo „30 000“ nahrazuje číslem „50 000“.

2) V části B přílohy IV směrnice 2003/87/ES se oddíl „Monitorování emisí oxidu uhličitého“ mění takto:

a) ve čtvrtém odstavci se doplňuje nová věta, která zní:

„Emisní faktor pro letecký petrolej (Jet A1 nebo Jet A) je 3,16 (t CO<sub>2</sub>/t paliva).“;

b) za čtvrtý odstavec se vkládá nový odstavec, který zní:

„Emise z obnovitelných paliv nebiologického původu využívající vodík z obnovitelných zdrojů v souladu s článkem 25 směrnice (EU) 2018/2001 se hodnotí jako nulové emise pro provozovatele letadel, kteří je používají, až do přijetí prováděcího aktu podle čl. 14 odst. 1 této směrnice.“