

Úřední věstník

Evropské unie

C 122 E

Svazek 51

České vydání

Informace a oznámení

20. května 2008

Oznámení č.

Obsah

Strana

III Přípravné akty

RADA

2008/C 122 E/01	Společný postoj (ES) č. 11/2008 dne 28. února 2008 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o některých aspektech mediace v občanských a obchodních věcech	1
2008/C 122 E/02	Společný postoj (ES) č. 12/2008 ze dne 3. března 2008 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic) ⁽¹⁾	10
2008/C 122 E/03	Společný postoj (ES) č. 13/2008 ze dne 18. dubna 2008 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, 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	19

CS

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

III

(Přípravné akty)

RADA

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 11/2008

přijatý Radou dne 28. února 2008

s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/.../ES ze dne ... o některých aspektech mediace v občanských a obchodních věcech

(2008/C 122 E/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 61 písm. c) a čl. 67 odst. 5 druhou odrážku této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Společenství si stanovilo za cíl udržovat a rozvíjet prostor svobody, bezpečnosti a práva, ve kterém je zajištěn volný pohyb osob. K tomuto účelu má Společenství mimo jiné přijímat opatření v oblasti soudní spolupráce v občanských věcech, která jsou nezbytná pro řádné fungování vnitřního trhu.
- (2) Velký význam má zásada přístupu ke spravedlnosti a Evropská rada vyzvala na svém zasedání v Tampere konaném ve dnech 15. a 16. října 1999 členské státy, aby na podporu lepšího přístupu ke spravedlnosti zavedly alternativní, mimosoudní řízení.
- (3) V květnu roku 2000 Rada přijala závěry o alternativních metodách urovnávání sporů v občanských a obchodních věcech, v nichž prohlásila, že stanovení základních zásad

v této oblasti je důležitým krokem, který umožní náležitý vývoj a fungování mimosoudních řízení za účelem urovnávání sporů v občanských a obchodních věcech s cílem zjednodušit a zlepšit přístup ke spravedlnosti.

- (4) V dubnu roku 2002 představila Komise zelenou knihu o alternativním řešení sporů v občanských a obchodních věcech, která obsahuje přehled současného stavu alternativních metod řešení sporů v Evropské unii a dala podnět k rozsáhlým konzultacím s členskými státy a zúčastněnými subjekty o možných opatřeních na podporu využívání mediace.
- (5) Zajištění lepšího přístupu ke spravedlnosti je cíl, který tvoří součást politiky Evropské Unie pro vytvoření prostoru svobody, bezpečnosti a práva, a měl by zahrnovat přístup k soudním i mimosoudním metodám řešení sporů. Tato směrnice by měla přispět k řádnému fungování vnitřního trhu, zejména pokud jde o dostupnost mediačních služeb.
- (6) Mediace může představovat nákladově efektivní a rychlé mimosoudní řešení sporů v občanských a obchodních věcech prostřednictvím řízení, která jsou přizpůsobena potřebám stran sporu. U dohod vyplývajících z mediace je větší pravděpodobnost, že budou dobrovolně dodržovány a že bude mezi stranami zachován přátelský a udržitelný vztah. Tyto výhody jsou ještě výraznější v situacích, které vykazují přeshraniční prvky.
- (7) V zájmu další podpory využívání mediace a zajištění, aby se strany sporu, které využijí mediaci, mohly spolehnout na předvídatelný právní rámec, je nutné zavést rámcové právní předpisy, které upraví zejména klíčové aspekty občanského řízení.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 286, 17.11.2005, s. 1.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 29. března 2007 (Úř. věst. C 27 E, 31.1.2008, s. 129), společný postoj Rady ze dne 28. února 2008 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

- (8) Tato směrnice by se měla vztahovat pouze na mediaci v přeshraničních sporech, ale nic by nemělo bránit členským státům v tom, aby její ustanovení uplatňovaly i na vnitrostátní mediační řízení.
- (9) Tato směrnice by neměla nijak bránit používání moderních komunikačních technologií v mediačním řízení.
- (10) Tato směrnice by se měla vztahovat na řízení, v němž dvě nebo více stran přeshraničního sporu samy dobrovolně usilují o urovnání svého sporu s pomocí mediátora. Měla by se vztahovat na občanské a obchodní věci. Neměla by se však vztahovat na práva a povinnosti, o kterých strany nemohou podle rozhodného práva rozhodnout samy. Taková práva a povinnosti jsou zvláště časté v rodinném a pracovním právu.
- (11) Tato směrnice by se neměla vztahovat na předmluvní jednání ani na adjudikační řízení, jako jsou některá řízení o soudním smíru, řízení o spotřebitelských stížnostech, rozhodčí řízení a znalecká určení, ani na řízení vedená osobami nebo subjekty, které vydávají formální doporučení ohledně řešení sporu, ať už právně závazná či nikoli.
- (12) Tato směrnice by se měla vztahovat na případy, kdy soud odkáže strany sporu na mediaci nebo kdy mediaci vyžaduje vnitrostátní právo. Kromě toho, pokud podle vnitrostátního práva může mediační funkci plnit soudce, měla by se vztahovat rovněž na mediaci vedenou soudcem, který není příslušný pro žádné soudní řízení týkající se dotyčné věci. Do její působnosti by však neměly spadat snahy o urovnání sporu vynakládané soudem či soudcem, kterému je daný spor předložen k řešení v soudním řízení, ani případy, kdy si příslušný soud či soudce vyžadují pomoc nebo poradenství kvalifikované osoby.
- (13) Mediace podle této směrnice by měla být dobrovolným řízením v tom smyslu, že strany sporu za ně samy odpovídají, mohou je organizovat podle svého uvážení a kdykoli je mohou ukončit. Soudy by však podle vnitrostátního práva měl mít možnost stanovit pro mediační řízení lhůty. Navíc by soudy měly mít možnost v případech, kdy je to vhodné, upozornit strany sporu na možnost mediace.
- (14) Nic v této směrnici by se rovněž nemělo dotýkat vnitrostátních právních předpisů, podle nichž je využití mediace povinné nebo je předmětem pobídek nebo sankcí, za předpokladu, že tyto právní předpisy nebrání stranám sporu ve výkonu jejich práva na přístup k soudnictví. Ničím v této směrnici by rovněž neměly být dotčeny stávající samoregulační mediační systémy, pokud se zabývají aspekty, které tato směrnice neupravuje.
- (15) S cílem zajistit právní jistotu by v této směrnici mělo být upraveno stanovení dne rozhodného pro určení, zda je spor, jež se strany snaží urovnat pomocí mediace, přeshraničním sporem. Pokud neexistuje písemná dohoda, mělo by se mít za to, že strany souhlasí s použitím mediace v okamžiku, kdy učiní konkrétní úkon směřující k zahájení mediačního řízení.
- (16) Pro zajištění vzájemné důvěry, pokud jde o důvěrnost, o vliv na promlčení a prekluzi a o uznávání a výkon dohod vyplývajících z mediace, by členské státy měly veškerými prostředky, které považují za vhodné, podporovat odbornou přípravu mediátorů a zavádění účinných mechanismů kontroly kvality poskytovaných mediačních služeb.
- (17) Členské státy by měly stanovit takové mechanismy, které mohou zahrnovat použití tržních řešení, a nemělo by od nich být v této souvislosti požadováno žádné financování. Tyto mechanismy by měly mít za cíl zachovat pružnost mediačního řízení a autonomii stran a zajistit, že mediace bude vedena efektivně, nestranně a kompetentně. Mediátoři by měli být upozorněni na existenci Evropského kodexu chování pro mediátory, který by měl být rovněž zpřístupněn široké veřejnosti na internetu.
- (18) V oblasti ochrany spotřebitele přijala Komise doporučení⁽¹⁾, kterým se stanoví minimální kritéria kvality, jež by měly mimosoudní subjekty zapojené do řešení spotřebitelských sporů dohodou nabídnout uživatelům. Všichni mediátoři a organizace, na které se uvedené doporučení vztahuje, by měli být vyzváni k dodržování zásad, které jsou v něm stanoveny. Pro usnadnění šíření informací týkajících se těchto subjektů by Komise měla zřídit databázi mimosoudních řízení, která členské státy považují za řízení dodržující zásady uvedeného doporučení.
- (19) Mediace by neměla být považována za slabší alternativu soudního řízení v tom smyslu, že by dodržování dohod vyplývajících z mediace záviselo na dobré vůli stran. Členské státy by měly proto zajistit, že strany písemné dohody vyplývající z mediace mohou učinit obsah

⁽¹⁾ Doporučení Komise 2001/310/ES ze dne 4. dubna 2001 o zásadách pro mimosoudní orgány při řešení spotřebitelských sporů dohodou (Úř. věst. L 109, 19.4.2001, s. 56).

dohody vykonatelným. Členský stát by měl mít možnost odmítnout učinit dohodu vykonatelnou, pouze pokud je její obsah v rozporu s jeho právem, včetně jeho mezinárodního práva soukromého, nebo pokud jeho právo neumožňuje vykonatelnost obsahu konkrétní dohody. To může nastat v případech, kdy závazek uvedený v dohodě není vykonatelný z důvodu své povahy.

(20) Obsah dohody vyplývající z mediace, která byla v některém členském státě učiněna vykonatelnou, by měl být uznán a prohlášen za vykonatelný v ostatních členských státech v souladu s platným právem Společenství nebo vnitrostátním právem. Může to být například na základě nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech⁽¹⁾ nebo na základě nařízení Rady (ES) č. 2201/2003 ze dne 27. listopadu 2003 o příslušnosti a uznávání a výkonu rozhodnutí ve věcech manželských a ve věcech rodičovské zodpovědnosti⁽²⁾.

(21) Nařízení (ES) č. 2201/2003 výslovně stanoví, že k tomu, aby dohody mezi stranami mohly být vykonatelné v jiném členském státě, musí být vykonatelné v členském státě, ve kterém byly uzavřeny. Pokud tedy obsah dohody vyplývající z mediace ve věcech rodinného práva není vykonatelný v členském státě, v němž byla dohoda uzavřena a v němž byla podána žádost o vykonatelnost, neměla by tato směrnice podporovat strany sporu v obcházení práva tohoto členského státu získáním vykonatelnosti dohody v jiném členském státě.

(22) Tato směrnice by se neměla dotýkat pravidel v členských státech týkajících se výkonu dohod vyplývajících z mediace.

(23) V mediačním řízení je důležitá důvěrnost, a tato směrnice by proto měla stanovit minimální stupeň slučitelnosti pravidel občanského práva procesního, pokud jde o způsob, jak chránit důvěrnost mediace ve všech následných občanských a obchodních soudních či rozhodčích řízeních.

(24) S cílem podpory stran ve využívání mediace by měly členské státy zajistit, že jejich právní úprava promlčení a prekluze nebrání stranám obrátit se na soud nebo využít rozhodčího řízení, pokud jejich pokus o mediaci selže. Členské státy by měly zajistit, že tohoto cíle bude dosaženo, přestože tato směrnice neharmonizuje vnitrostátní právní úpravu promlčení a prekluze. Touto směrnicí by neměla být dotčena ustanovení mezinárodních

smluv o promlčení a prekluzi, jak jsou provedena ve členských státech, například v rámci právní úpravy dopravy.

(25) Členské státy by měly podporovat informování široké veřejnosti o tom, jak kontaktovat mediátory a organizace poskytující mediační služby. Měly by rovněž vybízet osoby vykonávající právní praxi, aby své klienty o možnosti mediace informovaly.

(26) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽³⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

(27) Tato směrnice usiluje o prosazování základních práv a bere v úvahu zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie.

(28) Jelikož cíle této směrnice nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu nebo účinků akce lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

(29) V souladu s článkem 3 Protokolu o postavení Spojeného království a Irska, připojeného ke Smlouvě o Evropské unii a ke Smlouvě o založení Evropského společenství, oznámily tyto členské státy své přání účastnit se přijímání a používání této směrnice.

(30) V souladu s články 1 a 2 Protokolu o postavení Dánska, připojeného ke Smlouvě o Evropské unii a ke Smlouvě o založení Evropského společenství, se Dánsko neúčastní přijímání této směrnice a tato směrnice pro ně není závazná ani použitelná,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Cíl a oblast působnosti

1. Cílem této směrnice je usnadnit přístup k alternativnímu řešení sporů a podporovat smírné řešení sporů podporou využívání mediace a zabezpečením vyváženého vztahu mezi mediací a soudním řízením.

⁽³⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 12, 16.1.2001, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1791/2006 (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 1).

⁽²⁾ Úř. věst. L 338, 23.12.2003, s. 1. Nařízení ve znění nařízení (ES) č. 2116/2004 (Úř. věst. L 367, 14.12.2004, s. 1).

2. Tato směrnice se vztahuje na přeshraniční spory v občanských a obchodních věcech s výjimkou sporů týkajících se práv a povinností, o kterých nemohou strany podle rozhodného práva rozhodovat samy. Nevztahuje se zejména na daňové, celní či správní věci ani na odpovědnost státu za jednání a opominutí při výkonu státní moci (*acta iure imperii*).

3. Pro účely této směrnice se „členským státem“ rozumí kterýkoli členský stát s výjimkou Dánska.

Článek 2

Přeshraniční spory

1. Pro účely této směrnice se přeshraničním sporem rozumí spor, v němž má alespoň jedna ze stran sporu bydliště nebo se obvykle zdržuje v jiném členském státě než kterákoli jiná strana ke dni, ke kterému

- a) strany souhlasí s využitím mediace po vzniku sporu;
- b) je mediace nařízena soudem;
- c) vnitrostátní právo stanoví povinnost využít mediace; nebo
- d) došlo k vyzvání stran pro účely článku 5.

2. Aniž je dotčen odstavec 1, považuje se pro účely článků 7 a 8 za přeshraniční rovněž spor, v němž je soudní nebo rozhodčí řízení navazující na mediaci mezi stranami zahájeno v jiném členském státě, než kde měly strany bydliště nebo se obvykle zdržovaly ke dni uvedenému v odst. 1 písm. a), b) nebo c).

3. Pro účely odstavce 1 a 2 se bydliště určuje podle článků 59 a 60 nařízení (ES) č. 44/2001.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se použijí tyto definice:

- a) „Mediací“ se rozumí formální řízení, jakkoli nazvané nebo uváděné, ve kterém dvě nebo více stran sporu samy dobrovolně usilují o dosažení dohody o vyřešení sporu za pomoci mediátora. Toto řízení mohou zahájit strany sporu nebo může být navrženo či nařízeno soudem nebo stanoveno právem členského státu.

Řízení zahrnuje mediaci vedenou soudcem, který není příslušný pro žádné soudní řízení týkající se dotčeného sporu. Tento pojem nezahrnuje pokusy příslušného soudu nebo soudce urovnat spor v průběhu soudního řízení týkajícího se dotčeného sporu.

- b) „Mediátorem“ se rozumí třetí osoba, která je požádána o účinné, nestranné a kvalifikované vedení mediace, bez ohledu na její označení nebo povolání v dotyčném členském státě a bez ohledu na způsob, jakým byla tato třetí osoba jmenována nebo požádána o vedení mediace.

Článek 4

Zajištění kvality mediace

1. Členské státy podporují všemi prostředky, které považují za vhodné, vypracovávání a dodržování dobrovolných kodexů chování mediátorů a organizací, které poskytují mediální služby, jakož i jiných účinných mechanismů kontroly kvality poskytovaných mediálních služeb.

2. Členské státy podporují úvodní i další odborné vzdělávání mediátorů s cílem zabezpečit pro strany účinné, nestranné a kvalifikované vedení mediací.

Článek 5

Přistoupení k mediaci

1. Soud, u kterého je podána žaloba, může ve vhodných případech a s ohledem na všechny okolnosti daného případu vyzvat strany, aby k řešení sporu využily mediace. Soud také může vyzvat strany, aby se zúčastnily informativního setkání o možnosti využití mediace, jestliže se taková setkání konají a jsou snadno přístupná.

2. Touto směrnicí nejsou dotčeny vnitrostátní právní předpisy, podle nichž je využití mediace povinné nebo je předmětem pokůdek nebo sankcí, ať už před zahájením soudního řízení, nebo po jeho zahájení, za předpokladu, že tyto právní předpisy nebrání stranám sporu ve výkonu jejich práva na přístup k soudnictví.

Článek 6

Vykonatelnost dohod vyplývajících z mediace

1. Členské státy zajistí, aby strany, nebo jedna z nich s výslovným souhlasem ostatních, mohly žádat, aby byl obsah písemné dohody vyplývající z mediace učiněn vykonatelným. Obsah takové dohody nebude učiněn vykonatelným, pokud je v daném případě v rozporu s právem členského státu, v němž je žádost podávána, nebo pokud právo uvedeného členského státu neumožňuje jeho vykonatelnost.

2. Obsah dohody může učinit vykonatelným soud nebo jiný příslušný orgán rozsudkem nebo rozhodnutím nebo veřejnou listinou v souladu s právem členského státu, ve kterém je žádost podána.

3. Členské státy oznámí Komisi soudy nebo jiné orgány příslušné pro přijímání žádostí podle odstavců 1 a 2.

4. Tímto článkem nejsou dotčena pravidla použitelná na uznání a výkon dohody, jež byla učiněna vykonatelnou podle odstavce 1, v jiném členském státě.

Článek 7

Důvěrnost mediace

1. Vzhledem k tomu, že mediace má probíhat způsobem dodržujícím důvěrnost, zajistí členské státy, aby mediátoři ani osoby zúčastněné na správě mediačního řízení nebyli nuceni předkládat důkazy v občanských a obchodních soudních řízeních nebo v rozhodčích řízeních ohledně informací vyplývajících z mediace nebo souvisejících s mediačním řízením, pokud se strany nedohodnou jinak, a to s výjimkou případů, kdy

a) je to nutné z naléhavých důvodů veřejného pořádku dotčeného členského státu, zejména vyžaduje-li to zabezpečení ochrany nejlepších zájmů dětí nebo zabránění újme na tělesné nebo duševní integritě člověka; nebo

b) je zpřístupnění obsahu dohody vyplývající z mediace nutné k provedení nebo výkonu dané dohody.

2. Žádné ustanovení odstavce 1 členským státům nebrání v tom, aby na ochranu důvěrnosti mediace stanovily přísnější opatření.

Článek 8

Účinek mediace na běh promlčecích a prekluzních dob

1. Členské státy zajistí, aby stranám, jež si ve snaze o urovnání sporu zvolí mediaci, nebránilo v pozdějším zahájení soudních či rozhodčích řízení ve stejné věci uplynutí promlčecí nebo prekluzivní doby během mediačního řízení.

2. Odstavcem 1 nejsou dotčena ustanovení o promlčení nebo prekluzi obsažená v mezinárodních smlouvách, jichž jsou členské státy stranami.

Článek 9

Informování široké veřejnosti

Členské státy podporují všemi prostředky, které považují za vhodné, zpřístupňování široké veřejnosti informací o tom, jak

kontaktovat mediátory a organizace poskytující mediační služby, zejména prostřednictvím internetu.

Článek 10

Informace o příslušných soudech a orgánech

Komise vhodnými prostředky zpřístupní veřejnosti informace o příslušných soudech nebo orgánech, které jí členské státy sdělí v souladu s čl. 6 odst. 3.

Článek 11

Přezkum

Do ... (*) předloží Komise Evropskému parlamentu, Radě a Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru zprávu o uplatňování této směrnice. Tato zpráva posoudí vývoj mediace v celé Evropské unii a dopad této směrnice v členských státech. V případě potřeby se ke zprávě připojí návrhy na změny této směrnice.

Článek 12

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do ... (**), s výjimkou článku 10, u kterého musí být souladu dosaženo do ... (***). Neprodleně o nich uvědomí 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.

(*) 8 let ode dne přijetí této směrnice.

(**) 3 roky ode dne přijetí této směrnice.

(***) 30 měsíců ode dne přijetí této směrnice.

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

Článek 14

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

Článek 13

V ...

Vstup v platnost

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

Za Evropský parlament

předseda

...

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

...

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

1. Komise předložila dne 22. října 2004 návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o některých aspektech mediace v občanských a obchodních věcech.
2. Na svém zasedání konaném ve dnech 1. a 2. prosince 2005 Rada ve složení pro spravedlnost a vnitřní věci vzala na vědomí všeobecnou shodu dosaženou ve Výboru pro otázky občanského práva (ADR) ⁽¹⁾.
3. Evropský parlament přijal stanovisko k návrhu v prvním čtení dne 29. března 2007 ⁽²⁾.
4. Výbor pro otázky občanského práva (ADR) posoudil změny Evropského parlamentu dne 13. dubna 2007. S ohledem na uvedené posouzení bylo vypracováno konsolidované znění návrhu, které bylo následně projednáno na řadě zasedání a pozměněno v řadě bodů.
5. Dne 3. října 2007 Výbor stálých zástupců potvrdil kompromisní znění ⁽³⁾ vyplývající z jednání v tomto výboru jako výchozí bod pro jednání s Evropským parlamentem s cílem dosáhnout dohody ve druhém čtení.
6. V průběhu následných kontaktů s Evropským parlamentem byly schváleny některé změny kompromisního znění. Na svém zasedání ve dnech 8. a 9. listopadu 2007 Rada ve složení pro spravedlnost a vnitřní věci dosáhla politické dohody o tomto novém znění ⁽⁴⁾ Evropský parlament při této příležitosti potvrdil, že je s to uvedené znění přijmout.
7. Rada přijala společný postoj jednomyslně dne 28. února 2008.

II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

8. Společný postoj Rady odpovídá znění politické dohody z listopadu 2007, která odráží výsledek jednání mezi Radou, Komisí a Evropským parlamentem následujících po přijetí stanoviska v prvním čtení v Evropském parlamentu.

A. Změny 1–11 týkající se bodů odůvodnění

9. Rada převzala pokud možno podstatu změn 1–11, avšak mnohé byly přepracovány a vloženy v jiném pořadí tak, aby odrážely konečné znění a strukturu návrhu směrnice.
10. Rada nepřijala změnu 2, avšak zachovala v 18. bodu odůvodnění odkaz na doporučení Komise uvedené v této změně. Změna 4 je vyjádřena v 8. bodu odůvodnění, avšak stručnějším způsobem. Poslední věta změny 6 byla vynechána, neboť Rada zachovala znění článku 7a všeobecné shody z prosince 2005 (článek 8 společného postoje). Změna 10 byla ve své podstatě začleněna do 17. bodu odůvodnění, avšak konkrétní odkazy na doporučení Komise byly vynechány, stejně jako odkaz na zveřejnění Evropského kodexu chování pro mediátory.
11. Rada vložila několik nových bodů odůvodnění s cílem lépe vysvětlit některé aspekty návrhu směrnice. Rada si přála uznat, že moderní komunikační technologie budou bezpochybně v mediačním řízení stále více používány, a vložila proto 9. bod odůvodnění, který se tímto aspektem zabývá. Rada si rovněž přála vyjasnit, že návrh směrnice nestanoví pravidla pro výkon a že tato směrnice se nedotýká stávajících pravidel v členských státech týkajících se výkonu (22. bod odůvodnění). S cílem dodržovat interinstitucionální dohodu o zdokonalení tvorby právních předpisů vložila Rada 26. bod odůvodnění, jímž jsou členské státy vybízeny k tomu, aby sestavily srovnávací tabulky týkající se provádění této směrnice.

⁽¹⁾ Dokument 15043/05 JUSTCIV 217 CODEC 1102.

⁽²⁾ Dokument 8117/1/07 REV 1 CODEC 312 JUSTCIV 76.

⁽³⁾ Dokument 13290/07 JUSTCIV 243 CODEC 1000.

⁽⁴⁾ Dokument 14316/07 JUSTCIV 278 CODEC 1130.

B. Změny 12–34 týkající se článků

12. Rada přijala změny 12, 13 a 14 týkající se článku 1, které do značné míry odrážejí znění všeobecné shody z prosince 2005. Navrhované vypuštění první věty odstavce 2 části však nebylo přijato, výjimka však byla formulována jiným způsobem a společný postoj má nyní toto znění: „s výjimkou práv a povinností, o kterých nemohou strany podle příslušného rozhodného práva rozhodovat samy“. Kromě toho se o objasnění tohoto ustanovení zmiňuje 10. bod odůvodnění.
13. Rada začlenila v podstatě změnu 15 týkající se nového článku o přeshraniční povaze této směrnice, ustanovení však do jisté míry přepracovala. Byl rovněž vložen nový bod odůvodnění (15. bod odůvodnění), který dále vyjasňuje odstavec 1.
14. Změny 16 a 17 se odrážejí ve stávajícím článku 3. Rada souhlasila s tím, aby ve znění byla zvláště zmíněna dobrovolná povaha mediačního řízení, což zdůraznila i ve 13. bodě odůvodnění. Rada proto považovala za nezbytné vložit nový odstavec k tomuto aspektu, jak navrhoval Evropský parlament ve změně 21. Pro znění písmene b) stávajícího článku 3 se Rada rozhodla zachovat znění všeobecné shody z prosince 2005, neboť se domnívá, že toto znění dostatečně jasně uvádí, které požadavky musí mediátor při vedení mediace splňovat.
15. Rada začlenila změnu 18 do článku 4 společného postoje s výjimkou navrhovaného odstavce 3, který nebyla s to přijmout.
16. Změny 18 a 19, týkající se článku 3 (článku 5 společného postoje), které plně odpovídají znění všeobecné shody z prosince 2005, byly přijaty v plném rozsahu. Totéž platí i pro změny 22 a 27, týkající se vypuštění ustanovení.
17. Změny 23 až 26 ohledně článku 5 (článku 6 společného postoje) byly Radou přijaty po menším přepracování odstavce 1, čímž se znění vyjasnilo.
18. Rada přijala podstatnou část změny 28, jež se odráží ve znění článku 7 společného postoje. Rada se však rozhodla zachovat ustanovení ve znění uvedeném ve všeobecné shodě z prosince 2005. To znamená, že Rada nepřijala, že by strany účastníci se mediace rovněž neměly mít možnost zpřístupnit informace týkající se mediačního řízení a že zákaz zpřístupnění by se měl vztahovat i na postoupení informací třetím stranám. Při zachování znění všeobecné shody Rada rovněž rozhodla neukládat členským státům povinnost zajistit, aby subjekty zapojené do mediačního řízení neměly ani právo vypovídat jako svědci.
19. Rada nebyla s to přijmout změnu 29, která podle jejího názoru obsahuje ustanovení příliš podrobná pro směrnici. Proto v článku 8 společného postoje zachovala znění všeobecné shody z prosince 2005. Aby však vyzdvihla význam tohoto ustanovení a reagovala na obavy vznesené Evropským parlamentem, vložila Rada nový bod odůvodnění (24. bod odůvodnění), který jasně uvádí, že členské státy mají za povinnost dosáhnout cíle ustanovení. Změna 30 ohledně odstavce 2 téhož článku byla Radou přijata, avšak poslední část ustanovení byla shledána zbytečnou, a byla proto v konečném znění vynechána.
20. Rada přijala změnu 31, která se odráží v novém článku 9 společného postoje a v odpovídajícím bodě odůvodnění (25. bod odůvodnění).
21. Změna 32 byla Radou zamítnuta, protože zveřejnění Evropského kodexu chování pro mediátory v Úředním věstníku by bylo nemožné, neboť se nejedná o oficiálně přijaté znění. Jak však již bylo uvedeno v odstavci 10, Rada vložila odkaz na kodex chování v 17. bodě odůvodnění.

22. Změna 33 obsahující ustanovení o přezkumu byla ve své podstatě Radou přijata a nachází se nyní v článku 11 společného postoj, byť v odlišném znění. Rada nebyla s to přijmout poslední část navrhovaného ustanovení o přezkumu obsahující harmonizaci promlčecích a prekluzních dob, stejně jako nebyla schopna přijmout změnu 29 týkající se článku k tomuto tématu. Toto zvláštní ustanovení bylo součástí jednání s Evropským parlamentem, a stávající znění bylo proto již schváleno.
23. Rada nebyla s to přijmout změnu 34, neboť navrhované provádění prostřednictvím dobrovolných dohod by z právních důvodů bylo nemožné. Aby však bylo jasné, že stávající samoregulační mediační systémy mohou být zachovány, pokud se zabývají aspekty, které tato směrnice neupravuje, byla do 14. bodu odůvodnění vložena příslušná věta. Pokud jde o data ohledně slučitelnosti s touto směrnicí navržené ve změně 34, stanovila Rada data jiná. Členské státy nyní budou mít 36 měsíců ode dne přijetí na dosažení souladu se směrnicí, avšak informace o příslušném soudu nebo orgánech musejí sdělit Komisi do 30 měsíců.

III. ZÁVĚR

24. Rada považuje svůj společný postoj za dobře vyvážené znění, které věrně odráží dohodu dosaženou s Evropským parlamentem při jednáních v říjnu roku 2007.
-

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 12/2008**přijatý Radou dne 3. března 2008****s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/.../ES ze dne ..., kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic)****(Text s významem pro EHP)**

(2008/C 122 E/02)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) S cílem pokračovat v úsilí o vytvoření jednotného trhu služeb železniční dopravy přijal Evropský parlament a Rada směrnici 2004/49/ES ⁽³⁾, která stanoví společný právní rámec pro bezpečnost železnic.
- (2) Schvalovacími postupy pro uvedení železničních vozidel do provozu se původně zabývaly směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému ⁽⁴⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě konvenčního železničního systému ⁽⁵⁾, pokud jde o nové nebo modernizované části železničního systému Společenství, a směrnice 2004/49/ES, pokud jde o vozidla, která jsou již v provozu. V souladu se zlepšením právních předpisů a s cílem zjednodušit a modernizovat právní předpisy Společenství by měla být všechna ustanovení týkající se schvalování pro uvedení železničních vozidel do provozu začleněna do jednoho právního textu. Proto by měl být stávající článek 14 směrnice 2004/49/ES zrušen a nové ustanovení týkající se schválení pro

uvedení již používaných železničních vozidel do provozu by mělo být vloženo do směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/.../ES ze dne ... o interoperabilitě železničního systému ve Společenství ⁽⁶⁾ (dále jen „směrnice o interoperabilitě železnic“), která nahrazuje směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES.

- (3) Vstup v platnost Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z roku 1999, který nastal dnem 1. července 2006, s sebou přinesl nová pravidla vztahující se na používání vozidel. V souladu s jejím dodatkem týkajícím se jednotných pravidel pro smlouvy o používání vozidel v mezinárodní železniční přepravě (CUV) nejsou držitelé železničních vozů již povinni registrovat své vozy u železničního podniku. Dřívější úmluva „Regolamento Internazionale Veicoli“ (RIV) mezi železničními podniky pozbyla platnosti a byla částečně nahrazena novou soukromou a dobrovolnou dohodou (Obecné podmínky užívání kolejových vozidel, GCU) mezi železničními podniky a držiteli železničních vozů, přičemž držitelé jsou odpovědní za údržbu svých vozů. S cílem zohlednit tyto změny a usnadnit provádění směrnice 2004/49/ES, pokud jde o udělování osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům, je třeba vymezit pojem „držitel“ a pojem „subjekt odpovědný za údržbu“, jakož i blíže stanovit vztah mezi těmito subjekty a železničními podniky.
- (4) Definice „držitele“ by měla být co nejbližší definici použité v úmluvě COTIF z roku 1999. Za držitele vozidla je možno označit mnoho subjektů, například vlastníka, společnost využívající k podnikání celou soupravu vozů, společnost pronajímající vozidla železničnímu podniku, železniční podnik či provozovatele infrastruktury využívajícího vozidla pro údržbu své infrastruktury. Tyto subjekty mají kontrolu nad vozidly ohledně jejich využití jako dopravních prostředků dopravními podniky a provozovateli infrastruktury. Aby se předešlo jakýmkoliv pochybnostem, držitel by měl být jasně uveden ve vnitrostátním registru vozidel uvedeném v článku 33 směrnice o interoperabilitě železnic.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 256, 27.10.2007, s. 39.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 29. listopadu 2007 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 3. března 2008 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic) (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44). Opravené znění v Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/32/ES (Úř. věst. L 141, 2.6.2007, s. 63).

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/32/ES.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L ...

- (5) Před uvedením vozidla do provozu nebo jeho použitím na síti by měl být do vnitrostátního registru vozidel zapsán subjekt odpovědný za jeho údržbu. Držitel a subjekt odpovědný za údržbu může být stejná osoba nebo orgán. Avšak ve výjimečných případech, jako například u vozidel uvedených poprvé do provozu ve třetí zemi, u vozidel vlečených za účelem jejich uvedení do provozu na jiném místě sítě nebo u vozidel určených k poskytování zvláštních dopravních služeb není možné nebo není vhodné určit subjekt odpovědný za údržbu. V takových výjimečných případech by měl mít příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán možnost přijmout na síť, která spadá do jeho působnosti, vozidla i bez toho, aby pro ně byl přiřazen subjekt odpovědný za údržbu.
- (6) Pokud je subjektem odpovědným za údržbu železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, jeho systém zajišťování bezpečnosti zahrnuje systém údržby a žádný z nich nepotřebuje další osvědčení. Pokud subjekt odpovědný za údržbu není železničním podnikem ani provozovatelem infrastruktury, může obdržet osvědčení podle systému, který vypracuje Evropská agentura pro železnice a přijme Komise. Osvědčení udělené takovému subjektu by zaručilo, že požadavky na údržbu podle této směrnice jsou splněny u kteréhokoliv vozidla, za něž je odpovědný. Toto osvědčení by mělo být platné v celém Společenství.
- (7) Požadavky na údržbu jsou vypracovány v rámci směrnice o interoperabilitě železnic, zejména v části týkající se technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) kolejových vozidel. V důsledku vstupu této směrnice v platnost je třeba zajistit slučitelnost mezi těmito technickými specifikacemi pro interoperabilitu a požadavky na udělení osvědčení pro subjekt odpovědný za údržbu, jež má přijmout Komise. Komise toho dosáhne případnou změnou příslušných technických specifikací pro interoperabilitu za použití postupu uvedeného ve směrnici o interoperabilitě železnic.
- (8) Jelikož cílů této směrnice, totiž další rozvoj a zlepšení bezpečnosti na železnicích Společenství, není možné uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodu rozsahu činnosti lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je pro dosažení těchto cílů nezbytné.
- (9) Opatření nezbytná k provedení směrnice 2004/49/ES by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (10) Zejména je třeba zmocnit Komisi k přezkumu a úpravě příloh směrnice 2004/49/ES, k přijetí a revizi společných bezpečnostních metod a společných bezpečnostních cílů a ke stanovení systému udělování osvědčení v oblasti údržby. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky směrnice 2004/49/ES, včetně jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (11) Povinnost uplatňovat a provádět tuto směrnici by pro členský stát, který nemá žádný železniční systém a ani jej v nejbližší budoucnosti mít nebude, byla nepřiměřená a zbytečná. Po dobu, po kterou uvedené členské státy nebudou mít železniční systém, by proto měly být osvobozeny od povinnosti provést a uplatňovat tuto směrnici.
- (12) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽²⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.
- (13) Směrnice 2004/49/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny

Směrnice 2004/49/ES se mění takto:

- 1) V článku 3 se doplňují nová písmena, která znějí:

„s) ‚držitelem‘ osoba nebo subjekt, jenž vozidlo vlastní nebo má právo jej užívat, užívá vozidlo jako dopravní prostředek a je zaregistrován jako takový ve vnitrostátním registru vozidel podle článku 33 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/.../ES ze dne ... o interoperabilitě železničního systému ve Společenství ^(*) (dále jen ‚směrnice o interoperabilitě železnic‘).

t) ‚subjektem odpovědným za údržbu‘ subjekt odpovědný za údržbu vozidla a registrovaný jako takový ve vnitrostátním registru vozidel.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

⁽²⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

- u) „vozidlem“ železniční vozidlo, které může být provozováno po vlastní ose na železničních tratích, s trakcí nebo bez ní. Vozidlo se skládá z jednoho nebo několika strukturálních a funkčních subsystémů nebo částí těchto subsystémů.

(*) Úř. věst. L ...“.

- 2) V čl. 4 odst. 4 se slova „uživatelé kolejového vozidla“ nahrazují slovem „držitele“.
- 3) V článku 5 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Do 30. dubna 2009 bude revidována příloha I, zejména za účelem zahrnutí společných definic CSI a společných metod pro stanovení výše škod při nehodách. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.“.

- 4) Článek 6 se mění takto:

- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. První soubor CSM, zahrnující alespoň metody uvedené v odst. 3 písm. a), přijme Komise do 30. dubna 2008. Zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Druhý soubor CSM, zahrnující zbývající metody uvedené v odstavci 3, přijme Komise do 30. dubna 2010. Zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijmou regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.“;

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

„c) metody umožňující kontroly toho, zda jsou strukturální subsystémy železničního systému provozovány a udržovány v souladu s odpovídajícími základními požadavky, pokud tyto metody nejsou dosud zahrnuty v TSI.“;

- c) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. CSM jsou pravidelně revidovány, přičemž jsou zohledňovány zkušenosti získané při jejich používání, celkový vývoj bezpečnosti železnic a povinnosti členských států podle čl. 4 odst. 1. Toto patření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.“

- 5) Článek 7 se mění takto:

- a) v odstavci 3 se první a druhý pododstavec nahrazují tímto:

„První soubor návrhů CST bude založen na posouzení stávajících cílů a na výkonech dosahovaných členskými státy v oblasti bezpečnosti a zajistí, aby v žádném členském státě nedošlo ke snížení současných výkonů železničního systému z hlediska bezpečnosti. Tento soubor přijme Komise do 30. dubna 2009 a zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.

Druhý soubor návrhů CST bude vycházet ze zkušeností získaných s prvním souborem CST a jeho používáním. Návrhy budou odrážet všechny prioritní oblasti, v nichž je třeba bezpečnost dále zvyšovat. Tento soubor přijme Komise do 30. dubna 2011 a zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.“;

- b) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. CST jsou pravidelně revidovány, přičemž je zohledňován celkový vývoj bezpečnosti železnic. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.“

- 6) Článek 10 se mění takto:

- a) v odstavci 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Účelem osvědčení o bezpečnosti je prokázat, že železniční podnik zavedl vlastní systém zajišťování bezpečnosti a je schopen plnit požadavky stanovené v TSI, v jiných souvisejících předpisech Společenství a ve vnitrostátních bezpečnostních předpisech, a zvládat tak rizika a poskytovat bezpečné přepravní služby v rámci sítě.“;

- b) v odstavci 2 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) osvědčení o uznání opatření přijatých železničním podnikem s cílem plnit specifické požadavky nezbytné pro bezpečné poskytování služeb v rámci sítě. Tyto požadavky se mohou týkat používání TSI a vnitrostátních bezpečnostních předpisů, včetně předpisů o provozu sítě, uznávání certifikace personálu a schvalování provozu vozidel, které železniční podnik používá. Udělování osvědčení je založeno na dokumentaci podle přílohy IV předložené železničním podnikem.“

7) Článek 14 se nahrazuje tímto:

„Článek 14

Údržba vozidel

1. Každému vozidlu se před uvedením do provozu nebo použitím na síti přidělí subjekt odpovědný za údržbu a tento subjekt se zapíše do vnitrostátního registru vozidel podle článku 33 směrnice o interoperabilitě železnic.

2. Příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány mohou ve výjimečných případech a pouze ohledně svých příslušných sítí rozhodnout o výjimce z povinnosti stanovené v odstavci 1.

3. Aniž je dotčena odpovědnost železničních podniků a provozovatelů infrastruktury podle článku 4, subjekt odpovědný za údržbu zajistí prostřednictvím systému údržby, že vozidla jsou v bezpečném provozuschopném stavu.

4. Pokud je subjektem odpovědným za údržbu železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, systém uvedený v odstavci 3 tohoto článku se zavede prostřednictvím systému zajišťování bezpečnosti stanoveného v článku 9.

5. Pokud subjekt odpovědný za údržbu není železničním podnikem ani provozovatelem infrastruktury, může tento subjekt obdržet osvědčení podle odstavce 6.

6. Na základě doporučení agentury přijme Komise do ... (*) opatření, kterým se zavádí udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu týkajících se jejich systému údržby. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a. Toto opatření zahrnuje požadavky na udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu na základě schválení jejich systému údržby, formu a dobu platnosti osvědčení a orgánu nebo orgány odpovědné za jeho udělování, a zahrnuje rovněž kontroly nezbytné pro fungování systému udělování osvědčení.

7. Osvědčení udělená podle odstavce 6 tohoto článku potvrdí shodu s požadavky podle odstavce 3 tohoto článku a jsou platná v celém Společenství. Pokud subjekt odpovědný za údržbu není držitelem osvědčení, zajistí železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury prostřednictvím svého systému zajišťování bezpečnosti podle článku 9, že se všechny příslušné postupy údržby použijí odpovídajícím způsobem.“

(*) Jeden rok po vstupu této směrnice v platnost.

8) V článku 16 se odstavec 2 mění takto:

a) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) povolovat uvádění strukturálních subsystémů tvořících železniční systém do provozu podle článku 15 směrnice o interoperabilitě železnic a kontrolovat, že jsou provozovány a udržovány v souladu s příslušnými základními požadavky;“

b) písmeno b) se zrušuje;

c) písmeno g) se nahrazuje tímto:

„g) provádět dozor nad řádnou registrací vozidel ve vnitrostátním registru vozidel a nad tím, aby údaje o bezpečnosti v něm obsažené byly správné a aktuální;“

9) V článku 18 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„e) výjimkách, o nichž bylo rozhodnuto podle čl. 14 odst. 2.“

10) Článek 26 se nahrazuje tímto:

„Článek 26

Přizpůsobování příloh

Přílohy se přizpůsobují vědeckému a technickému pokroku. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.“

11) Článek 27 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec, který zní:

„2a. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.“

b) odstavec 4 se zrušuje.

12) V příloze II se zrušuje bod 3.

Článek 2

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do ... (**). 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.

(**) 24 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

Povinnost provést a uplatňovat tuto směrnici se nevztahuje na Kyprskou republiku a na Republiku Malta po dobu, po kterou na svém území nemají železniční systém.

Článek 4

Určení

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

Tato směrnice je určena členskými státy.

Článek 3

V ...

Vstup v platnost

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

Za Evropský parlament

předseda

...

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

...

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Dne 13. prosince 2006 Komise předložila tři legislativní návrhy zaměřené v první řadě na usnadnění pohybu železničních vozidel v rámci Evropské unie:

- návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství ⁽¹⁾ (dále jen „směrnice o bezpečnosti železnic“),
- návrh směrnice o interoperabilitě železničního systému Společenství ⁽²⁾ (dále jen „směrnice o interoperabilitě železnic“),
- návrh nařízení, kterým se mění nařízení (ES) č. 881/2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice ⁽³⁾ (dále jen „nařízení o agentuře“).

Dne 29. listopadu 2007 Evropský parlament hlasoval v prvním čtení o svém stanovisku.

Dne 3. března 2008 Rada přijme svůj společný postoj. Během své činnosti Rada zohlednila stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽⁴⁾. Výbor regionů se rozhodl nepřijmout stanovisko k výše uvedeným návrhům.

II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

1. Obecně

S cílem umožnit železnicím, aby hrály klíčovou úlohu ohledně udržitelné mobility v Evropské unii, má Rada za cíl postupné rozvíjení integrovaného evropského železničního prostoru. V této souvislosti se Rada domnívá, že tyto tři legislativní návrhy na přepracování směrnic o interoperabilitě pro konvenční železnice a vysokorychlostní železnice a na změnu směrnice o bezpečnosti železnic a nařízení o agentuře, mohou významně zlepšit technickou stránku regulačního rámce pro evropské železnice.

Účelem těchto návrhů je zmírnit stávající překážky pro volný pohyb železničních vozidel na evropské železniční síti, a tím usnadnit vzájemné povolení železničních vozidel mezi členskými státy.

Radě a Parlamentu se podařilo dosáhnout dohody v prvním čtení ohledně návrhu směrnice o interoperabilitě železnic, takže Rada může takto pozměněný navržený akt přijmout. Rada a Parlament však nemohly v prvním čtení uvést v soulad své postoje ohledně návrhů na změnu směrnice o bezpečnosti železnic a nařízení o agentuře. Rada následně přijala k oběma návrhům společný postoj, přičemž řádně zohlednila změny přijaté Parlamentem ve stanoviscích v prvním čtení.

2. Klíčové politické otázky

Níže jsou uvedeny tři hlavní změny, jež Rada provedla v návrhu Komise. Rada dále stanovuje výjimku pro Kypr a Maltu.

2.1 Začlenění všech ustanovení o postupech povolení do jednoho aktu

Stávající platné směrnice o bezpečnosti železnic a směrnice o interoperabilitě železnic obsahují ustanovení pojednávající o postupu povolení pro uvedení železničních vozidel do provozu. Posledně jmenovaná se zabývá novými nebo modernizovanými částmi železničního systému Společenství a první jmenovaná se týká vozidel, jež se již používají. V souladu se zlepšením právních

⁽¹⁾ Úř. věst. C 126, 7.6.2007, s. 7.

⁽²⁾ Úř. věst. C 126, 7.6.2007, s. 7.

⁽³⁾ Úř. věst. C 126, 7.6.2007, s. 7.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 256, 27.10.2007, s. 39.

předpisů a s cílem zlepšit právní předpisy Společenství Rada začleňuje všechna ustanovení týkající se povolování pro uvedení vozidla do provozu do jednoho právního aktu. Proto se stávající, avšak pozměněný článek 14, nový článek 14a a nová příloha návrhu, kterou se mění směrnice o bezpečnosti železnic převádí do přepracované směrnice o interoperabilitě železnic. Parlament s tímto převedením souhlasil v souvislosti s dohodou v prvním čtení o směrnici o interoperabilitě železnic. Proto Rada může v zásadě plně přijmout změny 20, 26 a 27. Dále je Rada v zásadě ochotna souhlasit se změnou 18 s tím, že se normotvůrce v důsledku převedení může zdržet jakéhokoli odkazu na postup povolování v pozměněné směrnici o bezpečnosti železnic.

2.2 Objasnění úloh a odpovědností týkajících se údržby

V důsledku vstupu v platnost nové Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě z roku 1999 (COTIF) dne 1. července 2006 provozovatelé vozidel již nejsou povinni registrovat svá vozidla u železničního podniku. V reakci na tento vývoj a s cílem umožnit železničním podnikům bezpečně poskytovat na síti dopravní služby Rada stanovuje nové uspořádání úloh a odpovědností týkajících se údržby. Rada dále navrhuje novou definici „uživatele“ a zavádí pojem „subjektu odpovědného za údržbu“.

Rada vychází co nejtěsněji z definice uvedené v úmluvě COTIF a vytváří jasné spojení mezi uživatelem a jeho vozidlem, a to prostřednictvím povinnosti pro uživatele zaregistrovat se jako uživatel ve vnitrostátním registru vozidel. Rada je ochotna plně přijmout změnu 8, protože Rada a Parlament souhlasí s definicí „uživatele“. Dále je v zásadě možno přijmout změnu 9, jež byla navržena s cílem použít správnou terminologii.

Ve společném postoji je stanoveno, že subjekty odpovědné za údržbu zajistí, aby vozidla byla prostřednictvím systému údržby v bezpečném provozuschopném stavu. Dále musí být každému vozidlu před uvedením do provozu nebo použitím na síti přidělen takový subjekt odpovědný za údržbu. Navíc každý subjekt odpovědný za údržbu musí být zaregistrován ve vnitrostátním registru vozidel. Vnitrostátní bezpečnostní orgán může jen ve výjimečných případech a s omezením na příslušnou síť rozhodnout o odchylce od povinnosti přidělit vozidlu subjekt odpovědný za údržbu. Tento orgán musí tyto odchylky zveřejnit ve své výroční zprávě. Prostřednictvím tohoto systému má Rada v úmyslu umožnit železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury snadno zjistit, kdo je odpovědný za údržbu vozidel, jež provozují.

2.3 Certifikace v oblasti údržby

S cílem zajistit pro vnitrostátní bezpečnostní orgány a pro účastníky dopravního řetězce účinnou kontrolu údržby vozidel Rada se rozhodla zpřísnit ustanovení v návrhu Komise o certifikaci v oblasti údržby. Komise navrhla, aby byl pro uživatele zaveden odpovídající systém certifikace v oblasti údržby. Rada naproti tomu souhlasí s ustanovením zavazujícím Komisi k přijetí nejpozději jeden rok po vstupu v platnost návrhu, kterým se mění směrnice o bezpečnosti železnic, opatření stanovujícího certifikaci subjektů odpovědných za údržbu ohledně jejich systémů údržby. V návrhu Komise i ve společném postoji Rady tento systém certifikace vychází z doporučení Evropské agentury pro železnice. Rada zajistí, aby udělené osvědčení bylo platné v rámci celého Společenství a aby zaručilo, že subjekt vlastníci osvědčení splňuje požadavky na údržbu stanovené ve směrnici o bezpečnosti železnic pro všechna vozidla, za něž je zodpovědný.

Dále se mohou subjekty pověřené údržbou dobrovolně podílet na tomto systému certifikace. S cílem objasnit, že pro železniční podniky a provozovatele infrastruktury se nezavádí žádné nové

požadavky Rada stanovuje, že systém řízení bezpečnosti, jenž musí železniční podniky a provozovatelé infrastruktury zavést podle stávající směrnice o bezpečnosti železnic, zahrnuje systém údržby.

Ve změně 21 parlament navrhuje systém údržby železničních vozidel, jenž se od systému stanoveném Radou liší ve dvou hlavních bodech. Za prvé tam, kde Rada zavádí pojem subjektu odpovědného za údržbu v souladu s rozhodnutím Komise ze dne 28. července 2006, kterým se přijímají technické specifikace pro interoperabilitu u vozidel a v souladu s rozhodnutím Komise ze dne 9. listopadu 2007, kterým se přijímají společné specifikace týkající se vnitrostátního registru vozidel, Parlament uděluje přímou odpovědnost za údržbu vozidla uživateli. Za druhé Parlament požaduje závazný systém certifikace z hlediska údržby, zatímco Rada v souladu s celkovým přístupem navrženým Evropskou agenturou pro železnice stanoví systém dobrovolný.

Rada nemůže přijmout změnu 21 ze tří důvodů. První důvod je ten, že se nezdá být v souladu s celkovou odpovědností železničních podniků a provozovatelů infrastruktury za bezpečný provoz dopravy, jak je stanoveno v dalších klíčových ustanoveních směrnice o bezpečnosti železnic, zejména článku 4, aby byli za údržbu vozidla činěni odpovědní uživatelé. Druhý důvod je ten, že se Rada obává, že závazná účast na systému údržby není vždy vhodná a mohla by mít za následek zbytečné administrativní náklady, například u vagonů příjíždějících ze třetích zemí nebo u jiných druhů vozidel, jako jsou lokomotivy nebo osobní vozy. Třetí důvod je ten, že se Rada obává, že přidělení uživatelům odpovědnosti za údržbu, jež vyžaduje zvláštní know-how, by mohlo brzdit rozvoj jejich hospodářské činnosti.

2.4 Výjimka pro Kypr a Maltu

Vzhledem ke skutečnosti, že Kypr a Malta nemají železniční systémy, Rada stanovuje ve svém společném postoji výjimku ohledně převzetí a provedení směrnice, kterou se mění směrnice o bezpečnosti železnic, pokud na jejich příslušných územích není zřízen žádný železniční systém.

III. ZMĚNY EVROPSKÉHO PARLAMENTU

Odpověď Rady na změny 8, 9, 18, 20, 21, 26 a 27 je uvedena výše v souvislosti s uvedenými klíčovými otázkami.

Rada je navíc ochotna plně přijmout změnu 2 týkající se srovnávacích tabulek. Změny 16 a 17 týkající se opravy jazykového znění jsou v zásadě přijatelné. Rada však nemůže z právních nebo technických důvodů přijmout tyto změny:

- změnu 3, protože cíle týkající se bezpečnosti a zdraví pracovníků spadají mimo působnost návrhu Komise,
- vzájemně související změny 4 až 7, protože navrhovaná definice „vnitrostátních bezpečnostních předpisů“ je neslučitelná s přílohou II směrnice o bezpečnosti železnic, v níž je uveden popis vnitrostátních bezpečnostních předpisů a protože se pojem „základní požadavky“ používá ve smyslu, jenž je považován za příliš úzký,
- změnu 14, protože Rada je toho názoru, že o společných bezpečnostních cílech (CST) se jednalo v době přijetí směrnice o bezpečnosti železnic a tato jednání by neměla být znovu otevřena. Rada dále podotýká, že na základě čl. 6 odst. 4 nařízení o agentuře je podrobná analýza nákladů a přínosů již požadována podle doporučení Evropské agentury pro železnice, mimo jiné o společných bezpečnostních cílech,
- změnu 19, neboť není slučitelná se strukturou společného postoje,
- změnu 22, neboť se týká otázky, kdo by měl mít právo požadovat technické stanovisko od Evropské agentury pro železnice. Tato otázka by však již neměla být sporná, protože Rada a Parlament dosáhly v souvislosti se směrnicí o interoperabilitě železnic ve stejné otázce dohody,

- změny 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 a 25 týkající se postupu projednávání ve výborech, v nichž Parlament zavádí u několika opatření postup pro naléhavé případy. Vzhledem k tomu, že tato opatření jsou obecného rozsahu a navržena ke změně nebo doplnění prvků směrnice o bezpečnosti železnic, jež nejsou základní povahy, Rada souhlasí s Komisí a s Parlamentem, že by se u těchto opatření měl Parlament zapojit prostřednictvím regulativního postupu s kontrolou. Avšak stanovení možnosti použít postup pro naléhavé případy se zdá být nepřiměřené, protože všechna tato opatření jsou již spojena s konkrétní lhůtou nebo s potřebou je pravidelně přezkoumávat.

IV. ZÁVĚR

Tři legislativní návrhy o interoperabilitě, bezpečnosti a Evropské agentuře pro železnice, jejichž cílem je usnadnit pohyb železničních vozidel na území Evropské unie významným způsobem přispívají k další integraci evropského železničního prostoru. Rada a Parlament již dosáhly významného pokroku na těchto třech návrzích, zejména dosažením dohody v prvním čtení o směrnici o interoperabilitě železnic. Tím byl položen pevný základ pro oba spolutvůrce právních předpisů, aby našly kompromisní řešení návrhů na změny směrnice o bezpečnosti železnic a nařízení o agentuře v průběhu jednání v rámci druhého čtení.

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 13/2008**přijatý Radou dne 18. dubna 2008****s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/.../ES, 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**

(2008/C 122 E/03)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství ⁽⁴⁾ zavedla systém pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství s cílem podpořit snižování emisí skleníkových plynů nákladově efektivním a ekonomicky účinným způsobem.

(2) Konečným cílem Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu (UNFCCC), která byla jménem Evropského společenství schválena rozhodnutím Rady 94/69/ES ⁽⁵⁾, je stabilizovat koncentrace skleníkových plynů v atmosféře na úrovni, která by zabránila nebezpečnému působení lidské činnosti na klimatický systém.

(3) Evropská rada na zasedání dne 8. a 9. března 2007 v Bruselu zdůraznila, že dosažení strategického cíle, kterým je omezit zvýšení průměrné globální teploty o nejvýše 2 °C oproti úrovni před průmyslovou revolucí, má zásadní význam. Nejnovější vědecké poznatky, které

Mezivládní panel pro změnu klimatu (IPCC) uvedl ve své čtvrté hodnotící zprávě, ještě jasněji dokazují, že negativní dopady změny klimatu stále více ohrožují ekosystémy, produkci potravin a dosažení udržitelného rozvoje a rozvojových cílů tisíciletí, jakož i lidské zdraví a bezpečnost. K tomu, aby bylo možné dosáhnout cíle 2 °C, je nezbytné stabilizovat koncentrace skleníkových plynů v atmosféře v souladu s objemovou koncentrací ekvivalentu CO₂ ve výši okolo 450 ppm, což vyžaduje, aby celosvětové emise skleníkových plynů dosáhly vrcholu během příštích 10 až 15 let a aby se na celém světě do roku 2050 výrazně snížily emise nejméně na 50 % jejich hodnoty před rokem 1990.

(4) Evropská rada zdůraznila, že Evropská unie je odhodlána přeměnit Evropu v energeticky vysoce účinnou ekonomiku s nízkými emisemi skleníkových plynů, a předtím, než bude uzavřena celosvětová a komplexní dohoda pro období po roce 2012, přijala pevný nezávislý závazek, že EU sníží do roku 2020 emise skleníkových plynů ve srovnání s rokem 1990 alespoň o 20 %. Omezení emisí skleníkových plynů z letecké dopravy je zásadním příspěvkem v souladu s tímto závazkem.

(5) Evropská rada zdůraznila, že se EU zavázala k dosažení celosvětové a komplexní dohody pro snižování emisí skleníkových plynů po roce 2012, která by měla být účinnou, účelnou a vyváženou reakcí na problémy spojené se změnou klimatu v rozsahu, v němž je zapotřebí. Potvrdila, že příspěvkem EU k celosvětové a komplexní dohodě pro období po roce 2012 je do roku 2020 snížení emisí skleníkových plynů o 30 % ve srovnání s úrovněmi v roce 1990, a to za předpokladu, že se další rozvinuté země zaváží ke srovnatelnému snížení emisí a že se hospodářsky vyspělejší rozvojové země zaváží přispět úměrně svým povinnostem a odpovídajícím možnostem. EU i nadále zaujímá vedoucí postavení v jednáních o ambiciózní mezinárodní dohodě, jejímž prostřednictvím bude dosaženo cíle omezení nárůstu celkové teploty o 2 °C, a je povzbuzena pokrokem, kterého bylo v souvislosti s tímto cílem dosaženo na 13. zasedání Konference smluvních stran UNFCCC, která se v prosinci roku 2007 konala na Bali. EU bude usilovat o to, aby tato celosvětová dohoda zahrnovala opatření na snížení emisí skleníkových plynů z letecké dopravy, a v tomto případě by Komise měla posoudit, jaké změny této směrnice jsou zapotřebí, pokud jde o její použití na provozovatele letadel.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 175, 27.7.2007, s. 47.

⁽²⁾ Úř. věst. C 305, 15.12.2007, s. 15.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 13. listopadu 2007 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) společný postoj Rady ze dne 18. dubna 2008 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Rozhodnutí Rady ze dne ...

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32. Směrnice ve znění směrnice 2004/101/ES (Úř. věst. L 338, 13.11.2004, s. 18).

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 33, 7.2.1994, s. 11.

- (6) UNFCCC požaduje, aby všechny strany vypracovaly a provedly národní a případně regionální programy obsahující opatření na zmírnění změny klimatu.
- (7) Kjótský protokol k UNFCCC, který byl jménem Evropského společenství schválen rozhodnutím Rady 2002/358/ES ⁽¹⁾, vyžaduje, aby rozvinuté země v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) omezily nebo snížily emise skleníkových plynů z letecké dopravy, na které se nevztahuje Montrealský protokol.
- (8) I když Společenství není smluvní stranou Chicagské úmluvy z roku 1944 o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“), jsou všechny členské státy smluvními stranami uvedené úmluvy a členy ICAO. Členské státy nadále podporují spolupráci s ostatními státy, jež jsou členy ICAO, na vypracování opatření, včetně tržně orientovaných nástrojů, zaměřených na řešení dopadů letectví na změnu klimatu. Na šestém zasedání výboru ICAO pro ochranu životního prostředí v letectví v roce 2004 bylo dohodnuto, že systém obchodování s emisemi určený pro letectví založený na novém právním nástroji pod záštitou ICAO se nezdá být dostatečně zajímavý, a neměl by tedy být nadále prováděn. Proto rezoluce A35-5 přijatá na 35. shromáždění ICAO, které se konalo v září roku 2004, nenavrhovala nový právní nástroj, ale místo toho potvrdila otevřené obchodování s emisemi a možnost, aby státy začlenily emise z mezinárodního letecké dopravy do svých systémů obchodování s emisemi. Příloha L rezoluce A36-22 přijaté na 36. shromáždění ICAO, které se konalo v září roku 2007, naléhavě vyzývá smluvní státy, aby nepoužívaly systém obchodování s emisemi na provozovatele letadel jiných smluvních států, pokud spolu tyto státy neuzavřou vzájemnou dohodu. Členské státy Evropského společenství a patnáct dalších evropských států připomněly, že Chicagská úmluva výslovně uznává právo každé smluvní strany uplatňovat nediskriminačním způsobem vlastní právní předpisy týkající se letectví na letadla všech států, vznesly k této rezoluci námitku a vyhradily si podle Chicagské úmluvy právo na přijetí a nediskriminační uplatňování opatření na všechny provozovatele letadel všech států poskytující služby z jejich území, na něj nebo v rámci něj.
- (9) V šestém akčním programu Společenství pro životní prostředí zavedeném rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES ⁽²⁾ se stanoví, že Společenství určí a přijme zvláštní opatření na snížení emisí skleníkových plynů z letectví, pokud takové opatření nebylo schváleno v rámci ICAO do roku 2002. Ve svých závěrech z října roku 2002, prosince roku 2003 a října roku 2004 Rada opakovaně vyzvala Komisi, aby navrhla opatření na snížení dopadů mezinárodní letecké dopravy na změnu klimatu.
- (10) Aby se dosáhlo nezbytného podstatného snížení, je třeba politiky a opatření provádět na úrovni členských států a na úrovni Společenství ve všech odvětvích hospodářství Společenství. Pokud by vliv letectví na změnu klimatu nadále vzrůstal, značně by to oslabilo snížení, jichž za účelem boje proti změně klimatu dosáhla jiná odvětví.
- (11) Ve sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 27. září 2005 nazvaném „Snižování dopadů letectví na změny klimatu“ nastínila Komise strategii týkající se snižování dopadů letectví na klimatické podmínky. Jako součást komplexního souboru opatření navrhovala strategie začlenit letectví do systému Společenství pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů a stanovila vytvoření vícestranné pracovní skupiny pro letectví jako součást druhé etapy Evropského programu pro změnu klimatu, která posoudí, jakým způsobem letectví do systému Společenství začlenit. V závěrech ze dne 2. prosince 2005 Rada uznala, že začlenění letectví do systému Společenství se jeví jako nejlepší řešení z hlediska hospodářského i z hlediska životního prostředí, a vyzvala Komisi, aby do konce roku 2006 předložila legislativní návrh. Ve svém usnesení ze dne 4. července 2006 o omezování dopadu letectví na změnu klimatu ⁽³⁾ uznal Evropský parlament, že obchodování s emisemi by mohlo hrát klíčovou úlohu v rámci komplexního souboru opatření pro řešení dopadů letectví na klimatické podmínky za předpokladu, že bude vhodně navrženo.
- (12) Cílem změn směrnice 2003/87/ES provedených touto směrnicí je snížit dopady na změnu klimatu, které souvisejí s letectvím, začleněním emisí z činností v oblasti letectví do systému Společenství.
- (13) Provozovatelé letadel se nejvíce podílejí na přímé kontrole typu provozovaných letadel a způsobu jejich letu, a proto by měli být odpovědní za plnění povinností ukládaných touto směrnicí, včetně povinnosti vypracovat plán monitorování a v souladu s ním monitorovat a podávat zprávy o emisích. Provozovatele letadel lze označit prostřednictvím kódu ICAO nebo jiného uznávaného kódu užívaného pro označení letu. Pokud není

⁽¹⁾ Úř. věst. L 130, 15.5.2002, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 242, 10.9.2002, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. C 303 E, 13.12.2006, s. 119.

- totožnost provozovatele letadla známa, měl by za něj být považován vlastník letadla, pokud neprokáže, která jiná osoba je provozovatelem letadla.
- (14) Od roku 2012 by měly být do systému začleněny emise z letů přilétajících na letiště ve Společenství a odlétajících z letišť ve Společenství. Systém Společenství může proto sloužit jako vzor pro využití obchodování s emisemi na celém světě. Pokud třetí země přijme opatření na omezení dopadu letů do Společenství na klimatické podmínky, měla by Komise po konzultaci s touto třetí zemí zvážit dostupné možnosti s cílem zajistit optimální součinnost mezi systémem Společenství a opatřeními dané země.
- (15) V souladu se zásadou zlepšení tvorby právních předpisů by některé lety měly být ze systému vyňaty. S cílem předejít nepřiměřené administrativní zátěži by měly být ze systému vyňaty provozovatelé obchodní letecké dopravy, kteří po tři po sobě jdoucí čtyřměsíční období uskuteční v každém tomto období méně než 243 letů. Pomohlo by to leteckým společnostem poskytujícím omezené služby v rámci systému Společenství, a to i společnostem z rozvojových zemí.
- (16) Letectví ovlivňuje klimatické podmínky na celém světě prostřednictvím vypouštění oxidu uhličitého, oxidů dusíku, vodní páry a částic síranů a sazí. Mezivládní panel pro změnu klimatu (IPCC) dospěl k závěru, že celkové dopady letectví jsou v současné době dvakrát až čtyřikrát vyšší, než jaké měly v minulosti samotné emise oxidu uhličitého. Nedávný výzkum ve Společenství ukázal, že celkové dopady letectví by mohly být přibližně dvakrát vyšší než dopady samotného oxidu uhličitého. Žádný z těchto odhadů však nezohledňuje vysoce nestálé účinky cirové oblačnosti. V souladu s čl. 174 odst. 2 Smlouvy musí být politika Společenství v oblasti životního prostředí založena na zásadě obezřetnosti. Dokud nedojde k dalšímu vědeckému pokroku, všechny dopady letectví by měly být řešeny v co největším rozsahu. Otázka emisí oxidů dusíku bude řešena v jiném právním předpise, který navrhne Komise v roce 2008.
- (17) Aby nedošlo k narušení hospodářské soutěže, měla by být stanovena harmonizovaná metodika přidělování pro stanovení celkového množství vydávaných povolenek a pro jejich distribuci provozovatelům letadel. Určitá část povolenek bude přidělena v dražbě v souladu s pravidly, která vypracuje Komise. Měla by být vyčleněna zvláštní rezerva povolenek, která by zajistila přístup na trh novým provozovatelům letadel a podporu provozovatelům, kteří prudce zvýší počet tunokilometrů provozovaných letadel. Provozovatelům letadel, kteří ukončují svou činnost, by měly být i nadále vydávány povolenky do konce období, pro které již byly bezplatné povolenky přiděleny.
- (18) Plná harmonizace podílu povolenek vydaných zdarma všem provozovatelům letadel účastnícím se na systému je vhodná za účelem zajištění stejných podmínek pro provozovatele letadel, a to s ohledem na skutečnost, že každý provozovatel letadla bude, pokud jde o všechny lety uskutečňované do EU, z ní nebo v jejím rámci, podléhat regulaci jediného členského státu, a ustanovením nediskriminací dvoustranných dohod o leteckých službách se třetími zeměmi.
- (19) Letectví přispívá k celkovému dopadu lidské činnosti na změnu klimatu a dopad emisí skleníkových plynů z letadel na životní prostředí lze zmírnit prostřednictvím opatření zaměřených na boj proti změně klimatu v EU a ve třetích zemích a na financování výzkumu a vývoje v oblasti snižování emisí a přizpůsobování se změnám klimatu. Rozhodnutí o státních veřejných výdajích jsou v souladu se zásadou subsidiarity ponechána členským státům. Aniž je dotčen tento postoj, příjmy z dražby povolenek nebo rovnocenná částka v případě nadřazených rozpočtových zásad členských států, jako je jednotnost a všeobecnost, by měly být použity na snižování emisí skleníkových plynů, na přizpůsobení se dopadům změny klimatu v EU a ve třetích zemích, na financování výzkumu a vývoje v oblasti zmírňování a přizpůsobování a k pokrytí nákladů na správu systému. To by mohlo zahrnovat opatření na podporu dopravy šetrnější k životnímu prostředí. Výnosy z dražby by měly být zejména použity na financování příspěvků do Globálního fondu pro energetickou účinnost a obnovitelnou energii a opatření proti odlesňování a usnadnění přizpůsobování se změnám klimatu v rozvojových zemích. Ustanoveními této směrnice týkajícími se použití příjmů by nemělo být dotčeno rozhodnutí o budoucím použití příjmů z dražeb povolenek v širší souvislosti celkového přezkumu směrnice 2003/87/ES.
- (20) Ustanovení právních předpisů týkající se využívání finančních prostředků z dražby by měly být sděleny Komisi. Toto sdělení nezabývá členské státy povinností informovat o některých vnitrostátních opatřeních, jak stanoví čl. 88 odst. 3 Smlouvy. Touto směrnicí by neměly být dotčeny výsledky jakýchkoli budoucích postupů a řízení o státní podpoře podle článků 87 a 88 Smlouvy.
- (21) Za účelem zvýšení nákladové efektivnosti systému by měli mít provozovatelé letadel možnost používat certifikované jednotky snížení emisí (dále jen „CER“) a jednotky snížení emisí (dále jen „ERU“) z projektových činností, aby mohli plnit závazky ohledně vyřazování povolenek až do harmonizovaného limitu. Používání CER a ERU by mělo odpovídat kritériím schvalování systému obchodování s povolenkami, jak je stanoveno v této směrnici.

- (22) Aby se snížila administrativní zátěž provozovatelů letadel, měl by být za každého provozovatele letadla odpovědný jeden členský stát. Po členských státech by se mělo požadovat, aby zajistily, že provozovatelé letadel, jimž byla v uvedeném státě vydána provozní licence, nebo provozovatelé letadel bez provozní licence nebo ze třetích zemí, jejichž emise ve výchozím roce lze většinou připsat uvedenému členskému státu, splňují požadavky této směrnice. V případě, že provozovatel letadla nesplňuje požadavky této směrnice a jiná donucovací opatření členského státu správy jejich dodržování nezajistila, měly by členské státy postupovat společně. Členský stát správy by tedy měl mít možnost požádat v krajním případě Komisi, aby u daného provozovatele letadla rozhodla o uložení zákazu provozu na úrovni Společenství.
- (23) S cílem zachovat celistvost účetního systému pro systém Společenství vzhledem ke skutečnosti, že emise z mezinárodní letecké dopravy nejsou začleněny do závazků členských států podle Kjótského protokolu, by měly být povolenky přidělené odvětví letectví použity pouze ke splnění závazků provozovatelů letadel týkajících se vyřazení povolenek podle této směrnice.
- (24) S cílem zajistit celistvost systému z hlediska životního prostředí by měly být jednotky vyřazené provozovateli letadel započteny pouze do těch cílů snižování emisí skleníkových plynů, které tyto emise zohledňují.
- (25) Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu (Eurocontrol) může mít informace, které by mohly pomoci členským státům nebo Komisi při plnění jejich závazků vyplývajících z této směrnice.
- (26) Ustanovení systému Společenství týkající se monitorování, podávání zpráv, ověřování emisí a sankcí použitelných vůči provozovatelům by se měla rovněž vztahovat na provozovatele letadel.
- (27) S ohledem na zkušenosti s uplatňováním směrnice 2003/87/ES by měla Komise přezkoumat její fungování v souvislosti s činnostmi v oblasti letectví, a poté by měla podat zprávu Evropskému parlamentu a Radě.
- (28) Přezkum fungování směrnice 2003/87/ES v souvislosti s činnostmi v oblasti letectví by měl zohlednit strukturální závislost na letectví v zemích, v nichž neexistují odpovídající a srovnatelné alternativní způsoby dopravy, a které jsou proto ve značné míře závislé na letecké dopravě, a v nichž z odvětví cestovního ruchu plyne vysoký příspěvek k HDP těchto zemí. Zvláště je třeba zohlednit opatření ke zmírnění, nebo dokonce odstranění jakýchkoli problémů spojených s dostupností a konkurenceschopností, jimž čelí nejvzdálenější regiony ve smyslu čl. 299 odst. 2 Smlouvy, a problémů v případě závazků veřejné služby, k nimž dochází v souvislosti s prováděním této směrnice.
- (29) Prohlášení ministrů o letišti Gibraltar dohodnuté dne 18. září 2006 v Córdobě během prvního ministerského zasedání fóra pro dialog o Gibraltaru nahradí společné prohlášení o tomto letišti učiněné dne 2. prosince 1987 v Londýně a plné dodržování tohoto prohlášení ministrů bude považováno za dodržování prohlášení z roku 1987.
- (30) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (31) Zejména je třeba zmocnit Komisi k přijetí opatření týkající se dražby povolenek, které nemusí být vydány bezplatně, k přijetí prováděcích pravidel pro fungování zvláštní rezervy pro určité provozovatele letadel a pro postupy související s žádostmi adresovanými Komisi, aby rozhodla o uložení zákazu provozu v případě určitého provozovatele letadla, a ke změnám činností v oblasti letectví uvedených v příloze I, pokud třetí země zavede opatření na snížení dopadů letectví na změnu klimatu. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice včetně jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (32) Jelikož cíle této směrnice nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni jednotlivých členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu či účinků navrhované směrnice lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (33) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽²⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.
- (34) Směrnice 2003/87/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

⁽²⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

vykonávajících v kalendářních letech 2004, 2005 a 2006 činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I.“

Článek 1

Změny směrnice 2003/87/ES

Směrnice 2003/87/ES se mění takto:

- 1) Před článek 1 se vkládá nový nadpis, který zní:

„KAPITOLA I

Obecná ustanovení“;

- 2) V článku 2 se doplňuje odstavec, který zní:

„3. Tato směrnice se použije pro letiště Gibraltar, aniž jsou dotčeny právní postoj Španělského království a Spojeného království ve sporu o svrchovanost nad územím, kde se letiště nachází“;

- 3) Článek 3 se mění takto:

- a) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) ‚emisemi‘ rozumí uvolňování skleníkových plynů do atmosféry ze zdrojů v zařízení nebo uvolňování plynů určených ve vztahu k činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I z letadel vykonávajících takovou činnost“;

- b) doplňují se nová písmena, která znějí:

„o) ‚provozovatelem letadla‘ rozumí osoba, která provozuje letadlo v době, kdy vykonává činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I, nebo v případě, že tato osoba není známa či ji vlastník letadla neidentifikoval, vlastník letadla;

p) ‚provozovatelem komerční letecké dopravy‘ rozumí provozovatel, jenž za úplaty poskytuje pravidelné nebo nepravidelné letecké služby veřejnosti za účelem přepravy cestujících, nákladu nebo poštovních zásilek;

q) ‚členským státem správy‘ rozumí členský stát odpovědný za správu systému Společenství ve vztahu k provozovateli letadla podle článku 18a;

r) ‚emisemi způsobenými letectvím‘ rozumí emise ze všech letů v rámci činností v oblasti letectví uvedených v příloze I, které odlétají z letiště umístěného na území členského státu nebo přilétají na takové letiště ze třetí země;

s) ‚historickými emisemi z letectví‘ rozumí průměrná střední hodnota ročních emisí z letadel

- 4) Za článek 3 se vkládá nová kapitola, která zní:

„KAPITOLA II

Letectví

Článek 3a

Oblast působnosti

Tato kapitola se vztahuje na přidělování a vydávání povolenek, pokud jde o činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I.

Článek 3b

Činnosti v oblasti letectví

Do ... (*) vypracuje Komise regulativním postupem podle čl. 23 odst. 2 pokyny týkající se podrobného výkladu činností v oblasti letectví uvedených v příloze I, zejména pokud jde o pátrací a záchranné lety, protipožární lety, humanitární lety, lety letecké záchranné služby a lety vykonávané provozovateli komerční letecké dopravy, kteří po tři po sobě jdoucí čtyřměsíční období uskuteční v každém z těchto období méně než 243 letů.

Článek 3c

Celkový počet povolenek pro letectví

1. Pro období od 1. ledna 2012 do 31. prosince 2012 se celkové množství povolenek, které mají být přiděleny provozovatelům letadel, rovná 100 % historických emisí z letectví.

2. Pro období uvedené v čl. 11 odst. 2 počínající dnem 1. ledna 2013 a nedojde-li k žádným změnám v návaznosti na přezkum podle čl. 30 odst. 4 pro každé následující období se celkové množství povolenek, které mají být přiděleny provozovatelům letadel, rovná 100 % historických emisí z letectví vynásobených počtem let v daném období.

3. Komise přezkoumá celkové množství povolenek, jež mají být přiděleny provozovatelům letadel podle čl. 30 odst. 4.

4. Do ... (*) Komise rozhodne o historických emisích z letectví na základě nejlepších dostupných údajů, včetně odhadů vycházejících z aktuálních informací o dopravě. Toto rozhodnutí bude posouzeno výborem uvedeným v čl. 23 odst. 1.

(*) Šest měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

Článek 3d

Způsob přidělování povolenek pro letectví prostřednictvím dražby

1. V období uvedeném v čl. 3c odst. 1 se vydraží 10 % povolenek.
2. Pro další období lze procentní podíl podle odstavce 1, který má být vydražen, zvýšit v rámci všeobecného přezkumu této směrnice.
3. Bude přijato nařízení obsahující podrobná ustanovení pro dražby povolenek, které nemusí být vydány zdarma, podle odstavců 1 a 2 tohoto článku nebo čl. 3f odst. 8 prováděné členskými státy. Množství povolenek, která mají v každém období jednotlivé členské státy vydražit, je úměrný 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 období uvedené v čl. 3c odst. 1 je referenčním rokem rok 2010 a pro každé následující období uvedené v článku 3c je referenčním rokem kalendářní rok končící 24 měsíců před začátkem období, k němuž se dražba vztahuje.

Uvedené nařízení, jež má za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijme regulačním postupem s kontrolou podle čl. 23 odst. 3.

4. Způsob použití příjmů z dražby povolenek určí členské státy. Tyto příjmy by se měly využít za účelem boje proti změně klimatu v EU a třetích zemích a na pokrytí nákladů členského státu správy v souvislosti s touto směrnicí.

5. Poskytnutí informací Komisi na základě této směrnice nezbavuje členské státy oznamovací povinnosti podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy.

Článek 3e

Přidělování (alokace) a vydávání povolenek provozovatelům letadel

1. Pro každé období uvedené v článku 3c mohou všichni provozovatelé letadel požádat o přidělení povolenek, které mají být přiděleny zdarma. Žádost lze podat u příslušného orgánu v členském státě správy prostřednictvím předložených ověřených údajů o tunokilometrech pro činnost v oblasti letectví uvedené v příloze I vykonané uvedeným provozovatelem letadel za sledovaný rok. Pro účely tohoto článku se sledovaným rokem rozumí kalendářní rok končící 24 měsíců před začátkem období, k němuž se v souladu s přílohami IV a V vztahuje, nebo, pokud jde o období

uvedené v čl. 3c odst. 1, rok 2010. Žádosti se podávají nejmeně 21 měsíců před začátkem období, ke kterému se vztahují, nebo, pokud jde o období uvedené v čl. 3c odst. 1, do 31. března 2011.

2. Nejmeně 18 měsíců před začátkem období, k němuž se žádost vztahuje, nebo v souvislosti s obdobím uvedeným v čl. 3c odst. 1 do 30. června 2011, předloží členské státy Komisi žádosti, které obdržely podle odstavce 1.

3. Nejmeně 15 měsíců před začátkem každého období podle čl. 3c odst. 2, nebo v souvislosti s obdobím uvedeným v čl. 3c odst. 1 do 30. září 2011, vypočte Komise a rozhodnutím stanoví:

- a) celkový počet povolenek, které mají být přiděleny pro uvedené období v souladu s článkem 3c;
- b) počet povolenek, u nichž má být v daném období provedena dražba v souladu s článkem 3d;
- c) počet povolenek ve zvláštní rezervě pro provozovatele letadel pro dané období v souladu s článkem 3f odst. 1;
- d) počet povolenek, jež mají být přiděleny zdarma v daném období odečtením počtu povolenek podle písm. b) a c) z celkového množství povolenek, o nichž bylo rozhodnuto podle písm. a); a
- e) referenční hodnotu, která bude použita při přidělování povolenek zdarma provozovatelům letadel, jejichž žádosti byly předloženy Komisi v souladu s odstavcem 2.

Referenční hodnota uvedená v písmenu e), vyjádřená jako počet povolenek na tunokilometr, se vypočítá vydělením počtu povolenek uvedených v písmenu d) součtem tunokilometrů uvedených v žádostech předložených Komisi v souladu s odstavcem 2.

4. Do tří měsíců od data, kdy Komise přijme rozhodnutí podle odstavce 3, vypočte a zveřejní každý členský stát správy:

- a) celkový počet povolenek přidělených na období jednotlivým provozovatelům letadel, jejichž žádost byla předložena Komisi v souladu s odstavcem 2, vypočtený vynásobením tunokilometrů uvedených v žádosti referenční hodnotou uvedenou v odst. 3 písm. e); a
- b) počet povolenek přidělených jednotlivým provozovatelům letadel na každý rok, který se stanoví vydělením celkového počtu přidělených povolenek za období vypočtených podle písmene a) počtem let v období, v němž uvedený provozovatel provádí činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I.

5. Do 28. února 2012 a v následujících letech vždy do 28. února vydá příslušný orgán členského státu správy každému provozovateli letadla počet povolenek přidělený uvedenému provozovateli pro daný rok podle tohoto článku nebo podle článku 3f.

Článek 3f

Zvláštní rezerva pro určité provozovatele letadel

1. V každém období podle čl. 3c odst. 2 se vyčlení 3 % z celkového počtu povolenek, které mají být přiděleny, do zvláštní rezervy pro provozovatele letadel:

a) kteří začínají s vykonáváním činnosti v oblasti letectví podle přílohy I po sledovaném roce, za který byly předloženy údaje o tunokilometrech podle čl. 3e odst. 1 s ohledem na období uvedené v čl. 3c odst. 2; nebo

b) u jejichž údajů o tunokilometrech dochází k růstu v průměru o více než 18 % ročně mezi sledovaným rokem, za který byly předloženy údaje o tunokilometrech podle čl. 3e odst. 1 s ohledem na období uvedené v čl. 3c odst. 2, a druhým kalendářním rokem tohoto období

a jejichž činnost podle písm. a) nebo dodatečná činnost podle písm. b) není zcela ani zčásti pokračováním činnosti v oblasti letectví, jež byla dříve vykonávána jiným provozovatelem letadla.

2. Provozovatel letadla, jenž je podle odstavce 1 způsobilý, může požádat o přidělení povolenek zdarma ze zvláštní rezervy tak, že podá žádost příslušnému orgánu členského státu správy. Žádost se podává do 30. června třetího roku období uvedeného v čl. 3c odst. 2, k němuž se vztahuje.

3. Žádost podle odstavce 2:

a) musí obsahovat ověřené údaje o tunokilometrech pro činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I uskutečněné provozovatelem činnosti v oblasti letectví ve druhém kalendářním roce období uvedeného v čl. 3c odst. 2, k němuž se tato žádost vztahuje, v souladu s přílohami IV a V;

b) poskytuje důkazy o tom, že kritéria pro způsobilost podle odst. 1 jsou splněna; a

c) v případě provozovatelů letadel spadajících pod odst. 1 písm. b) uvede:

i) procentní nárůst tunokilometrů dosažených daným provozovatelem letadla mezi sledovaným rokem, za nějž byly údaje o tunokilometrech předloženy podle čl. 3e odst. 1 s ohledem na období uvedené v čl. 3c odst. 2, a druhým kalendářním rokem tohoto období,

ii) absolutní nárůst tunokilometrů dosažených daným provozovatelem letadla mezi sledovaným rokem, za nějž byly údaje o tunokilometrech předloženy podle čl. 3d odst. 1 s ohledem na období uvedené v čl. 3c odst. 2, a druhým kalendářním rokem tohoto období, a

iii) absolutní nárůst tunokilometrů dosažených daným provozovatelem letadla mezi sledovaným rokem, za nějž byly údaje o tunokilometrech předloženy podle čl. 3e odst. 1 s ohledem na období uvedené v čl. 3c odst. 2, a druhým kalendářním rokem tohoto období, jehož hodnota je vyšší než procentní podíl uvedený v odst. 1 písm. b).

4. Členské státy předloží Komisi žádosti přijaté podle odstavce 2 nejpozději do šesti měsíců od uplynutí lhůty pro podávání těchto žádostí.

5. Komise rozhodne o referenční hodnotě, jež se použije pro přidělení povolenek zdarma provozovatelům letadel, jejichž žádosti byly předány Komisi v souladu s odstavcem 4, nejpozději do dvanácti měsíců od uplynutí lhůty pro podávání žádostí podle odstavce 2.

S výhradou odstavce 6 se referenční hodnota vypočítá vydělením počtu povolenek ve zvláštní rezervě součtem:

a) údajů o tunokilometrech pro provozovatele letadel spadajících pod odst. 1 písm. a) zahrnutých do žádostí předložených Komisi v souladu s odst. 3 písm. a) a odstavcem 4; a

b) hodnoty absolutního nárůstu tunokilometrů, jež je vyšší než procentní podíl uvedený v odst. 1 písm. b) pro provozovatele letadel spadající pod odst. 1 písm. b) zahrnuté do žádostí předložených Komisi v souladu s odst. 3 písm. c) bodem iii) a odstavcem 4.

6. Následkem referenční hodnoty vypočtené podle odstavce 5 nesmí být roční přidělení povolenek na tunokilometr vyšší než roční přidělení povolenek na tunokilometr provozovatelům letadel podle čl. 3e odst. 4.

7. Do tří měsíců ode dne, kdy Komise přijme rozhodnutí podle odstavce 5, vypočte a zveřejní každý členský stát správy:

a) přidělení povolenek ze zvláštní rezervy všem provozovatelům letadel, jejichž žádost byla předložena Komisi v souladu s odstavcem 4. Toto přidělení se vypočte vynásobením referenční hodnoty zveřejněné podle odstavce 5:

i) v případě provozovatelů letadel spadajících pod odst. 1 písm. a) tunokilometrů zahrnutých do žádostí předložených Komisi v souladu s odst. 3 písm. a) a s odstavcem 4,

- ii) v případě provozovatelů letadel spadajících pod odst. 1 písm. b) hodnoty absolutního nárůstu tunokilometrů, jež je vyšší než procentní podíl uvedený v odst. 1 písm. b), zahrnutých do žádostí předložených Komisi v souladu s odst. 3 písm. c) bodem iii) a odstavcem 4; a

- b) přidělení povolenek všem provozovatelům letadel na každý rok, které se stanoví vydělením počtu povolenek přidělených danému provozovateli podle písm. a) počtem celých kalendářních let zbývajících v období podle čl. 3c odst. 2, k němuž se přidělení vztahuje.

8. Nepřidělené povolenky ve zvláštní rezervě členské státy vydraží.

9. komise může přijmout podrobná pravidla pro nakládání se zvláštní rezervou podle tohoto článku, včetně hodnocení zaměření na to, jak jsou splněna kritéria způsobilosti podle odstavce 1. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 23 odst. 3.

Článek 3g

Plány pro monitorování a vykazování

Členský stát správy zajistí, aby každý provozovatel letadla předložil příslušnému orgánu v daném státě plán pro monitorování stanovující opatření pro monitorování a vykazování emisí a údajů o tunokilometrech pro účely podání žádosti podle článku 3e, a že tyto plány příslušný úřad schválí v souladu s pokyny přijatými podle článku 14.“

- 5) Vkládají se nový nadpis a článek, které znějí:

„KAPITOLA III

Stacionární zařízení

Článek 3h

Oblast působnosti

Tato kapitola se vztahuje na povolení k vypouštění emisí skleníkových plynů a na přidělování a vydávání povolenek, pokud jde o činnosti uvedené v příloze I kromě činností v oblasti letectví.“

- 6) V čl. 6 odst. 2 se písmeno e) nahrazuje tímto:

„e) povinnost vyřadit povolenky jiné než povolenky vydané podle kapitoly II ve výši rovnající se celkovým emisím

zařízení v každém kalendářním roce, ověřené podle článku 15, do čtyř měsíců od konce uvedeného roku.“

- 7) Za článek 11 se vkládá nadpis, který zní:

„KAPITOLA IV

Ustanovení týkající se leteckých a stacionárních zařízení“.

- 8) V článku 11a se vkládá nový odstavec, který zní:

„1a. S výhradou odstavce 3 povolí členské státy pro každé období uvedené v článku 3c jednotlivým provozovatelům letadel využívat CER a ERU z projektových činností. Pro období uvedené v čl. 3c odst. 1 mohou provozovatelé letadel využívat CER a ERU až do výše 15 % počtu povolenek, které musí být podle čl. 12 odst. 2a vyřazeny.

Pro následující období se procentní podíl určí v souladu s postupem pro stanovení využití CER a ERU z projektových činností jako součást přezkumu této směrnice a při zohlednění vývoje mezinárodního režimu změny klimatu.

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

- 9) V čl. 11b odst. 2 se slova „ze zařízení“ nahrazují slovy „z činností“.

- 10) Článek 12 se mění takto:

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

- b) vkládá se nový odstavec, který zní:

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

- c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. 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.“.

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

12) Článek 14 se mění takto:

a) v odstavci 1 první větě:

i) se za slova „těchto činností“ doplňují slova „a údajů o tunokilometrech pro účely žádosti podle článku 3e nebo 3f“,

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

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Členské státy zajistí, aby každý provozovatel nebo provozovatel letadla v souladu s těmito pokyny podal příslušnému orgánu zprávu o emisích ze zařízení během každého kalendářního roku nebo od 1. ledna 2010 z letadel, která provozuje, po skončení uvedeného roku.“.

13) Článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Ověřování

Členské státy zajistí, aby zprávy, které provozovatelé nebo provozovatelé letadel předložili podle čl. 14 odst. 3, byly ověřeny v souladu s kritérii stanovenými v příloze V a veškerými podrobnými ustanoveními přijatými Komisí v souladu s tímto článkem a aby o tom byl příslušný orgán informován.

Členské státy zajistí, aby provozovatel nebo provozovatel letadla, jehož zpráva nebyla do 31. března každého roku se zřetelem na emise předchozího roku posouzena jako uspokojující v souladu s kritérii stanovenými v příloze V veškerými podrobnými ustanoveními přijatými Komisí v souladu s tímto článkem a, nemohl provádět další převody povolenek do doby, než bude zpráva uvedeného provozovatele nebo provozovatele letadla posouzena jako uspokojující.

Komise může přijmout podrobná ustanovení týkající se ověření zpráv předkládaných provozovateli letadel podle čl. 14 odst. 3 a žádostí podle článků 3e a 3f regulativním postupem podle čl. 23 odst. 2.“.

14) Článek 16 se mění takto:

a) v odstavci 1 se zrušují slova „nejpozději do 31. prosince 2003“;

b) odstavce 2 a 3 se nahrazují tímto:

„2. Členské státy zajistí, aby byla zveřejněna jména provozovatelů a provozovatelů letadel, kteří porušují

požadavky na vyřazení dostačujícího množství povolenek podle této směrnice.

3. Členské státy zajistí, aby každý provozovatel a provozovatel letadla, který do 30. dubna každého roku nevyřadí dostačující množství povolenek ke krytí svých emisí během předchozího roku, musel zaplatit pokutu za překročení emisí. Pokuta za překročení emisí činí 100 EUR za každou vypuštěnou tunu ekvivalentu oxidu uhličitého, pro kterou provozovatel nebo provozovatel letadla nevyřadil povolenky. Platba pokuty za překročení emisí nezproštuje provozovatele nebo provozovatele letadla povinnosti vyřadit povolenky ve výši tohoto překročení emisí, až bude vyřazovat povolenky pro následující kalendářní rok.“;

c) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„5. V případě, že provozovatel letadla nesplňuje požadavky této směrnice a jiná donucovací opatření jejich dodržování nezajistila, může jeho členský stát správy požádat Komisi, aby rozhodla o uložení zákazu provozování letecké dopravy dotčenému provozovateli letadla.

6. Jakákoliv žádost členského státu správy podle článku 5 musí obsahovat:

a) důkazy, že provozovatel letadla nesplnil své povinnosti stanovené touto směrnicí;

b) podrobné informace o donucovacích opatřeních přijatých daným členským státem;

c) odůvodnění uložení zákazu provozování letecké dopravy na úrovni Společenství; a

d) doporučení týkající se oblasti působnosti zákazu provozování letecké dopravy na úrovni Společenství a veškeré podmínky, jež by měly být požadovány.

7. Pokud jsou žádosti, jako například žádosti uvedené v odstavci 5, určeny Komisi, uvědomí Komise ostatní členské státy (prostřednictvím jejich zástupců ve výboru uvedeném v čl. 23 odst. 1 v souladu s jednacím řádem výboru).

8. Před přijetím rozhodnutí na základě žádosti podle odstavce 5 proběhnou, je-li to možné a proveditelné, konzultace orgánů zodpovědných za regulační dohled nad dotčeným provozovatelem letadla. Konzultace budou pokud možno prováděny společně s Komisí a členskými státy.

9. Pokud Komise zvažuje přijetí rozhodnutí na základě žádosti podle odstavce 5, sdělí dotčenému provozovateli letadla základní údaje a důvody, na nichž se dané rozhodnutí zakládá. Dotčený provozovatel letadla má možnost předložit do deseti pracovních dnů po tomto sdělení písemné připomínky Komisi.

10. Na žádost členského státu může Komise postupem podle čl. 23 odst. 2 přijmout rozhodnutí o uložení zákazu provozování letecké dopravy dotčenému provozovateli letadla.

11. Každý členský stát prosazuje na svém území rozhodnutí přijatá podle odstavce 10. Uvědomí Komisi o veškerých opatřeních přijatých za účelem provádění těchto rozhodnutí.

12. V případě potřeby se stanoví podrobná pravidla týkající se postupů podle tohoto článku. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijímají regulativním postupem podle čl. 23 odst. 3.“

15) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 18a

Členský stát správy

1. Pokud jde o provozovatele letadel, je členským státem správy:

a) v případě provozovatele letadla s platnou provozní licenci vydanou členským státem v souladu s ustanoveními nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (*), členský stát, který uvedenému provozovateli letadla provozní licenci vydal; a

b) ve všech ostatních případech členský stát s nejvyšším odhadovaným množstvím emisí způsobených leteckým provozem a pocházejících z letů uskutečněných uvedeným provozovatelem letadla v základním roce.

2. Pokud v prvních dvou letech kteréhokoliv období uvedeného v článku 3c žádné emise způsobené leteckým provozem a pocházející z letů uskutečněných provozovatelem letadla, na něž se vztahuje odst. 1 písm. b), 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.

3. Komise na základě nejlepších dostupných informací:

a) zveřejní do 1. února 2009 seznam provozovatelů letadel, kteří ke dni 1. ledna 2006 nebo po tomto datu vykonávají činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I, a v souladu s odstavcem 1 uvedou u jednotlivých provozovatelů letadel členský stát správy; a

b) aktualizuje do 1. února každého následujícího roku seznam tak, aby obsahoval provozovatele letadel, kteří začali vykonávat činnost v odvětví letectví uvedenou v příloze I po uvedeném datu.

4. Pro účely odstavce 1 se „základním rokem“ v souvislosti s provozovatelem letadel, jenž začal vykonávat svou činnost ve Společenství po 1. lednu 2006, rozumí první kalendářní rok provozu a ve všech ostatních případech kalendářní rok začínající 1. lednem 2006.

Článek 18b

Pomoc ze strany Eurocontrolu

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

(*) Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1.“

16) V článku 19 se odstavec 3 mění takto:

a) poslední věta se nahrazuje tímto:

„Toto nařízení rovněž zahrnuje ustanovení o používání a identifikaci CER a ERU v systému Společenství a ustanovení o monitorování úrovně tohoto používání a ustanovení, jejichž cílem je začlenit činnosti v oblasti letectví do systému Společenství.“;

b) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

„Nařízení týkající se normalizace a zabezpečení systému registrů zajistí převedení povolenek, CER a ERU vyřazených provozovateli letadel na účty členských států pro odebrání pro první období závazků v rámci Kjótského protokolu pouze v takovém rozsahu, aby uvedené povolenky, CER a ERU odpovídaly emisím zahrnutým v národních souhrnech vnitrostátních soupisů členských států pro dané období.“.

17) V článku 23 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.“.

18) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 25a

Opatření třetích zemí na snížení dopadu letectví na změnu klimatu

1. Pokud třetí země přijme opatření na snížení dopadu letů odlétajících z této země a přistávajících ve Společenství na změnu klimatu, Komise po konzultaci s danou třetí zemí a členskými státy v rámci výboru uvedeného v čl. 23 odst. 1 zváží dostupné možnosti s cílem zajistit optimální součinnost mezi systémem Společenství a opatřeními dané země.

V případě potřeby může Komise přijmout změny umožňující vyloučení letů přilétajících z dotčené třetí země z činností v oblasti letectví uvedených v příloze I nebo umožňující jakékoliv další změny činností v oblasti letectví uvedených v příloze I, jež jsou vyžadovány na základě dohody podle čtvrtého pododstavce. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 23 odst. 3.

Jakékoliv další změny této směrnice mohou být Komisí navrženy Evropskému parlamentu a Radě.

V souladu s čl. 300 odst. 1 Smlouvy může Komise rovněž případně předložit Radě doporučení týkající se zahájení jednání s cílem uzavřít dohodu s dotčenou třetí zemí.

2. Společenství a jeho členské státy i nadále usilují o dosažení dohody o celosvětových opatřeních na snížení emisí skleníkových plynů z letectví. S ohledem na uvedenou dohodu Komise zváží, zda jsou změny této směrnice, pokud jde o provozovatele letadel, nezbytné.“

19) Článek 28 se mění takto:

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

„b) který je odchylně od čl. 6 odst. 2 písm. e) a čl. 12 odst. 3 odpovědný za vyřazení povolenek, jiných než povolenek vydaných podle kapitoly II, rovnajících se celkovým emisím ze zařízení ve sdružení; a“;

b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Odchylně od čl. 16 odst. 2, 3 a 4 podléhá správce sankcím použitelným pro případ porušení požadavků vyřadit dostatečné množství povolenek, jiných než povolenek vydaných podle kapitoly II, k pokrytí celkových emisí ze zařízení ve sdružení.“

20) V článku 30 se doplňuje odstavec, který zní:

„4. Na základě monitorování a zkušeností s uplatňováním této směrnice Komise přezkoumá do 1. června 2015 její fungování v souvislosti s činnostmi v oblasti letectví uvedenými v příloze I a případně může předložit návrhy. Komise zejména zváží:

- a) dopad této směrnice na celkové fungování systému Společenství a její důsledky;
- b) fungování trhu s povolenkami v oblasti letectví, zejména veškerá možná narušení trhu;
- c) účinnost systému Společenství z hlediska životního prostředí a množství, o něž by mělo být sníženo celkové množství povolenek, které mají být podle článku 3c přiděleny provozovatelům letadel, v souladu s celkovými cíli EU týkajícími se snížení emisí;
- d) dopad systému Společenství na odvětví letectví;
- e) pokračování zvláštní rezervy pro provozovatele letadel s přihlédnutím k pravděpodobnému sblížení míry růstu v rámci celého průmyslového odvětví;
- f) dopad systému Společenství na strukturální závislost ostrovů, enklávních a okrajových regionů Společenství na letecké dopravě;
- g) zda by měl být zahrnut systém „bran“ pro usnadnění obchodování s povolenkami mezi provozovateli letadel a provozovateli zařízení, a přitom zajistit, aby se z žádného převodu nestal čistý převod povolenek provozovatelů letadel na provozovatele zařízení;
- h) předpoklady vymezujících prahových hodnot, tak jak jsou uvedeny v příloze I jako certifikovaná maximální vzletová hmotnost a počet letů ročně uskutečněných provozovatelem letadla; a
- i) dopad vynětí určitých letů vykonávaných v rámci závazků veřejné služby uložených v souladu s nařízením (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (*) ze systému Společenství.

Komise poté podá zprávu Evropskému parlamentu a Radě.

(*) Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1791/2006 (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 1).“

21) Za článek 30 se vkládá nadpis, který zní:

„KAPITOLA V

Závěrečná ustanovení“.

22) Přílohy I, IV a V se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

Provedení

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

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

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice. Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.

Článek 3

Vstup v platnost

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

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V ...

Za Evropský parlament
předseda nebo předsedkyně

...

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

...

(*) Osmnáct měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

PŘÍLOHA

Přílohy I, IV a V směrnice 2003/87/ES se mění takto:

1) Příloha I se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„KATEGORIE ČINNOSTÍ, NA KTERÉ SE VZTAHUJE TATO SMĚRNICE“;

b) v odstavci 2 se před tabulku vkládá pododstavec, který zní:

„Pro rok 2012 se začleňují všechny lety, které přilétají na letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, nebo které z uvedeného letiště odlétají.“;

c) doplňuje se tato kategorie činností:

„Letectví Lety, které odlétají z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, nebo které na uvedené letiště přilétají. Tato činnost nezahrnuje: a) lety vykonávané výhradně za účelem přepravy vládnoucího panovníka a jeho nejbližší rodiny, hlav států, předsedů vlád a vládních ministrů jiné země, než je členský stát, během jejich služebních cest, pokud je tato skutečnost doložena příslušným označením statusu na letovém plánu; b) vojenské lety vykonávané vojenskými letadly a lety celních a policejních orgánů; c) pátrací a záchranné lety, protipožární lety, humanitární lety a lety letecké záchranné služby schválené příslušným orgánem; d) veškeré lety vykonávané výlučně podle pravidel letu za viditelnosti podle přílohy 2 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví; e) lety končící na letišti, ze kterého letadlo vzlétlo, během nichž nedošlo k mezipřistání; f) cvičné lety vykonávané výlučně za účelem získání licence nebo získání kvalifikace v případě letové posádky v kabině pilota, pokud je tato skutečnost doložena příslušnou poznámkou v letovém plánu a za předpokladu, že let neslouží k přepravě cestujících nebo nákladu či k přemístění nebo dopravení letadla; g) lety vykonávané výlučně za účelem kontroly, testování či udělování osvědčení pro letadla nebo vybavení, a to leteckého i pozemního; a h) lety vykonávané letadly o certifikované maximální vzletové hmotnosti méně než 5 700 kg. i) lety vykonávané v rámci závazků veřejné služby nařízené v souladu s nařízením (EHS) č. 2408/92 na trasách v nejbližších regionech uvedených v čl. 299 odst. 2 Smlouvy o ES nebo na trasách, na nichž nabízená kapacita nepřesahuje 30 000 míst ročně a j) lety, jiné než lety vykonávané výlučně za účelem přepravy vládnoucího panovníka a jeho nejbližší rodiny, hlav států, předsedů vlád a vládních ministrů během služebních cest, vykonávané poskytovatelem komerční letecké dopravy, jenž po tři po sobě jdoucí čtyřměsíční období provozuje méně než 243 letů za období, jež by jinak spadaly pod tuto činnost.	Oxid uhličitý“
--	-----------------------

2) Příloha IV se mění takto:

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

„ČÁST A – MONITOROVÁNÍ A PODÁVÁNÍ ZPRÁV O EMISÍCH ZE STACIONÁRNÍCH ZAŘÍZENÍ“;

b) doplňuje se nová část, která zní:

„ČÁST B – MONITOROVÁNÍ A PODÁVÁNÍ ZPRÁV O EMISÍCH Z ČINNOSTÍ V OBLASTI LETECTVÍ

Monitorování emisí oxidu uhličitého

Emise se monitorují pomocí výpočtu. Pro výpočet emisí se použije vzorec:

spotřeba paliva × emisní faktor.

Spotřeba paliva zahrnuje palivo spotřebované pomocným palubním zdrojem. Je-li to možné, použije se skutečná spotřeba paliva pro každý let, která se vypočte za použití tohoto vzorce:

množství paliva obsaženého v nádržích letadla, jakmile je dokončeno doplnění paliva pro let – množství paliva obsaženého v nádržích letadla, jakmile je dokončeno doplnění paliva pro následující let + palivo doplněné pro tento následující let.

Nejsou-li k dispozici údaje o skutečné spotřebě paliva, k odhadu údajů o spotřebě paliva se použije standardní stupňová metoda, přičemž se vychází z nejlepších dostupných informací.

Použijí se normalizované emisní faktory Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC) uvedené v bilančních pokynech IPCC za rok 2006 nebo v následných aktualizovaných pokynech, pokud nejsou emisní faktory stanovené pro danou činnost a získané nezávislými akreditovanými laboratorii používajícími uznávané analytické metody přesnější. Emisní faktor pro biomasu je nula.

Pro každý let a pro každé palivo se provádějí samostatné výpočty.

Podávání zpráv o emisích

Všichni provozovatelé letadel uvedou ve své zprávě podle čl. 14 odst. 3 tyto informace:

A. Identifikační údaje o provozovateli letadla, včetně:

- jména provozovatele letadla,
- jeho členského státu správy,
- jeho adresy, včetně poštovního směrovacího čísla a země a jeho kontaktní adresy v členském státě správy, pokud se liší,
- poznávacích značek letadel a typů letadel používaných v období, za které se zpráva podává, při provádění činností provozovatele letadla v odvětví letectví uvedených v příloze I,
- čísla osvědčení leteckého provozovatele a provozní licence, na jejichž základě byly prováděny činnosti provozovatele letadla uvedené v příloze I, a orgánu, který je vydal,
- adresy, telefonu, faxu a e-mailové adresy kontaktní osoby, a
- jména vlastníka letadel.

B. Pro každý druh paliva, z něhož se vypočítávají emise:

- spotřeba paliva,
- emisní faktor,
- celkové agregované emise ze všech letů vykonávaných během období, za které se zpráva podává, které spadají do činností provozovatele letadla v oblasti letectví uvedených v příloze I,
- agregované emise:
 - ze všech letů vykonávaných během období, za které se zpráva podává, které spadají do činností provozovatele letadla v oblasti letectví uvedených v příloze I a které odlétly z letiště umístěného na území členského státu a přilétly na letiště umístěné na území téhož členského státu,
 - ze všech dalších letů vykonávaných během období, za které se zpráva podává, které spadají do činností provozovatele letadla v oblasti letectví uvedených v příloze I,

- agregované emise ze všech letů vykonaných během období, za které se zpráva podává, které spadají do činností provozovatele letadla v oblasti letectví uvedených v příloze I a které:
 - odlétly z jednotlivých členských států, a
 - přilétly do jednotlivých členských států ze třetí země,
- míra nejistoty.

Monitorování údajů o tunokilometrech pro účely článku 3e a čl. 3f

Pro účely žádosti o přidělování povolenek v souladu s čl. 3e odst. 1 nebo čl. 3f odst. 2 se objem činností v oblasti letectví vypočte v tunokilometrech za použití tohoto vzorce:

tunokilometry = vzdálenost × užitečné zatížení,

kde:

„vzdálenost“ se rozumí vzdušná vzdálenost mezi letištěm odletu a letištěm příletu plus dodatečný fixní faktor 95 km, a

„užitečným zatížením“ se rozumí celková hmotnost přepravovaného nákladu, pošty a cestujících.

Pro účely výpočtu užitečného zatížení:

- počet cestujících je počet osob na palubě s výjimkou členů posádky,
- provozovatel letadla si může pro cestující a odbavená zavazadla uvedená v dokumentaci o hmotnosti a vyvážení pro příslušné lety zvolit použití skutečné nebo standardní hmotnosti či použít na každého cestujícího a jeho odbavená zavazadla standardní hodnotu 110 kg.

Podávání zpráv o údajích o tunokilometrech pro účely článku 3e a článku 3f

Každý provozovatel letadla uvede ve své žádosti podle čl. 3e odst. 1 nebo čl. 3f odst. 2 tyto informace:

A. Identifikační údaje o provozovateli letadla, včetně:

- jména provozovatele letadla,
- jeho členského státu správy,
- jeho adresy, včetně poštovního směrovacího čísla a země a jeho kontaktní adresy v členském státě správy, pokud se liší,
- registračních značek letadel a typů letadel používaných během roku, na který se žádost vztahuje, při provádění činností provozovatele letadla v odvětví letectví uvedených v příloze I,
- čísla osvědčení leteckého provozovatele a provozní licence, na jejichž základě byly prováděny činnosti provozovatele letadla uvedené v příloze I, a orgánu, který je vydal,
- adresy, telefonu, faxu a e-mailové adresy kontaktní osoby, a
- jména vlastníka letadla.

B. Údaje o tunokilometrech:

- počet letů podle dvojic letišť,
- počet osobokilometrů podle dvojic letišť,
- počet tunokilometrů podle dvojic letišť,
- zvolená metoda pro výpočet hmotnosti cestujících a odbavených zavazadel,
- celkový počet tunokilometrů pro všechny lety vykonané během roku, za který se zpráva podává, spadající do činností provozovatele letadla v oblasti letectví uvedených v příloze I.

3) Příloha V se mění takto:

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

„ČÁST A – OVĚŘOVÁNÍ EMISÍ ZE STACIONÁRNÍCH ZARÍZENÍ“;

b) doplňuje se nová část, která zní:

„ČÁST B – OVĚŘOVÁNÍ EMISÍ Z ČINNOSTÍ V OBLASTI LETECTVÍ

13. Při ověřování zpráv o emisích z letů spadajících do činností v oblasti letectví uvedených v příloze I se použijí všeobecné zásady a metodika stanovené v této příloze.

Za tímto účelem:

- a) odkaz na provozovatele v odstavci 3 se považuje za odkaz na provozovatele letadla a odkaz na zařízení v písmenu c) uvedeného odstavce se považuje za odkaz na letadla používaná pro výkon činností v oblasti letectví, na něž se zpráva vztahuje;
- b) odkaz na zařízení v odstavci 5 se považuje za odkaz na provozovatele letadla;
- c) odkaz na činnosti prováděné v zařízení v odstavci 6 se považuje za odkaz na činnosti v oblasti letectví, na které se vztahuje zpráva a které vykonává provozovatel letadla;
- d) odkaz na místo zařízení v odstavci 7 se považuje za odkaz na místa používaná provozovatelem letadla pro vykonávání činností v oblasti letectví, na něž se zpráva vztahuje;
- e) odkazy na zdroje emisí v zařízení v odstavcích 8 a 9 se považují za odkazy na letadla, za která je provozovatel letadla odpovědný; a
- f) odkazy na provozovatele v odstavcích 10 a 12 se považují za odkazy na provozovatele letadla.

Další ustanovení týkající se ověřování zpráv o emisích v oblasti letectví

14. Ověřovatel zejména zjistí, zda:

- a) všechny lety spadající pod činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I byly zohledněny. V tomto úkolu ověřovateli napomáhají údaje z časového plánu a další údaje o provozu provozovatele letadla, včetně údajů od Eurocontrolu, které si tento provozovatel vyžádal;
- b) jsou agregované údaje o spotřebě paliva a údaje o palivu zakoupeném nebo jiným způsobem dodaném do letadla vykonávajícího činnost v oblasti letectví celkově v souladu.

Další ustanovení týkající se ověřování údajů o tunokilometrech předložených pro účely článku 3e a článku 3f

- 15. Všeobecné zásady a metodika používané pro ověřování zpráv o emisích podle čl. 14 odst. 3 stanovené v této příloze se případně použijí obdobným způsobem i při ověřování údajů o tunokilometrech v oblasti letectví.
 - 16. Ověřovatel zejména zjistí, zda v žádosti podle čl. 3e odst. 1 a čl. 3f odst. 2 daného provozovatele byly zohledněny pouze lety, za něž je provozovatel odpovědný, které byly skutečně vykonány a spadají do činností v oblasti letectví uvedených v příloze I. V tomto úkolu ověřovateli napomáhají údaje o provozu provozovatele letadla, včetně údajů od Eurocontrolu, které si tento provozovatel vyžádal. Kromě toho ověřovatel zjistí, zda užitečné zatížení nahlášené provozovatelem letadla odpovídá záznamům o užitečném zatížení, které vede daný provozovatel z bezpečnostních důvodů.“
-

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

V prosinci roku 2006 přijala Komise návrh ⁽¹⁾ směrnice Evropského parlamentu a Rady o změně směrnice 2003/87/ES tak, aby se činnosti v oblasti letectví začlenily do systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství. Dne 22. prosince 2006 byl tento návrh předložen Radě.

Evropský parlament přijal stanovisko v prvním čtení dne 13. listopadu 2007.

Evropský hospodářský a sociální výbor přijal stanovisko dne 30. května 2007 ⁽²⁾.

Výbor regionů přijal stanovisko dne 10. října 2007 ⁽³⁾.

Rada přijala společný postoj dne 18. dubna 2008.

II. CÍL

Hlavním cílem navrhované směrnice je snížit dopady na změnu klimatu, které souvisejí s letectvím, s ohledem na vzrůstající objem emisí z letecké dopravy, a to zejména začleněním činností v oblasti letectví do celkového systému Společenství pro obchodování s emisemi.

Návrh je vypracován jako změna směrnice 2003/87/ES (směrnice o systému obchodování s emisemi).

III. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

Obecné poznámky

Společný postoj zahrnuje řadu změn přijatých Evropským parlamentem v prvním čtení, a to doslovně, zčásti nebo v podstatě. Tyto změny zlepšují nebo upřesňují znění navrhované směrnice. Jiné změny však nejsou v obecném postoji zohledněny, protože se Rada dohodla, že byly buď zbytečné nebo neproveditelné, jelikož byly nedostatečně podloženy současnými vědeckými poznatky a jejich provedení představovalo zvýšené a nepřiměřené náklady.

Společný postoj rovněž zahrnuje řadu změn, které nebyly uvedeny ve stanovisku Evropského parlamentu z prvního čtení, protože v mnoha případech byla ustanovení původního návrhu Komise doplněna o nové prvky nebo zcela přepracována, a bylo vloženo několik zcela nových ustanovení.

Kromě toho byla provedena řada redakčních změn, jejichž cílem je pouze upřesnit znění a zajistit celkovou jednotnost nařízení.

Konkrétní body

1) Datum zahájení a rozsah systému

Rada ve shodě s Evropským parlamentem odmítla dvoufázový přístup navrhovaný Komisí a zvolila **jednotné datum zahájení pro všechny lety**, které mají být zařazeny do systému. Bylo to považováno za nezbytné v zájmu zajištění většího vlivu systému na životní prostředí při minimálním narušení hospodářské soutěže. Na rozdíl od Komise a Evropského parlamentu, které navrhly jako rok zahájení rok 2011, však Rada rozhodla, že by bylo vhodné odložit systém o jeden rok, tj. do roku **2012**, s ohledem na postupy používané při přijímání právních předpisů, složitost systému a nutnost stanovit řadu prováděcích opatření.

⁽¹⁾ Dokument 5154/07 – KOM (2006) 818 v konečném znění.

⁽²⁾ Úř. věst. C 206, 27.7.2007, s. 47.

⁽³⁾ Úř. věst. C 305, 15.12.2007, s. 15.

2) Přidělování

Rada se velmi podobně jako Evropský parlament domnívá, že otázka přidělování povolenek má pro fungování systémů zásadní význam. Rada v tomto ohledu provedla řadu změn návrhu Komise, díky nimž se jeho obsah přiblíží myšlence řady změn EP, ačkoliv tyto změny nejsou doslovně uvedeny ve znění společného postoje.

Rada tudíž na jedné straně zachovala 100 % **strop** historických emisí stanovený v návrhu Komise, avšak naznačila možné budoucí snížení v rámci přezkumu fungování směrnice v souvislosti s činnostmi v oblasti letectví, který by měl být proveden do roku 2015 (čl. 30 odst. 4).

Rada souhlasila s Komisí, která zvolila **mechanismus přidělování**, jenž by fungoval částečně prostřednictvím přidělování povolenek zdarma na základě prosté referenční hodnoty a částečně na prostřednictvím dražby.

Rada nicméně mírně **upravila referenční hodnotu** provedením změn užitečného zatížení (jeho zvýšením na 110 kg na cestujícího a jeho odbavené zavazadlo) a vzdálenosti (doplněním 95 km ke vzdušné vzdálenosti), pomocí nichž se počítala letecká činnost (v *tunokilometrech*) každého provozovatele letadel.

Pokud jde o **poměr přidělování povolenek v dražbě**, Rada odmítla návrh Komise použít procentní podíl odpovídající průměrnému procentnímu podílu navrhovanému členskými státy, podle něhož by přidělování povolenek v dražbě bylo součástí jejich národních alokačních plánů, a namísto toho zvolila **pevně stanovený podíl** ve výši **10 %**. Rada navíc stanovila jasnou možnost zvýšení tohoto procentního podílu v rámci obecného přezkumu směrnice o systému obchodování s emisemi. I když nezahrnuje změnu 74 navrženou EP, společný postoj tudíž ve skutečnosti sdílí obecnou myšlenku této změny, jelikož uznává, že je žádoucí zajistit (postupně) zvyšování podílu přidělování povolenek v dražbě. Rada považovala za vhodnější zvolit nejdříve nižší podíl dražeb spojený s možností budoucích zvýšení, jakožto opatrnější přístup, zajišťující na jedné straně, že s letectvím nebude zacházeno výrazně odlišně než s jinými odvětvími, na něž se vztahuje systém obchodování s emisemi, a na druhé straně zároveň umožňující lepší přizpůsobení celkovému fungování systému Společenství.

Ohledně **využití příjmů z dražeb** zaujímá Rada poněkud jiný postoj, než zastává Komise a Evropský parlament. Podle stávajícího znění čl. 3d odst. 4 o způsobu využití těchto příjmů rozhodují členské státy. Článek 3d odst. 4 však stanoví, že tyto příjmy by měly být použity k řešení problémů změny klimatu v EU i ve třetích zemích a na pokrytí správních nákladů na provoz tohoto systému. Cílem této úpravy je zajistit dodržování primárních ústavních nebo rozpočtových zásad ve vnitrostátních právních řádech řady členských států.

Jeden z hlavních nových prvků, které Rada zařadila do návrhu Komise, se vztahuje k vytvoření **zvláštní rezervy pro nově vstupující nebo rychle se rozrůstající provozovatele letadel** (například provozovatele, kteří mohou prokázat roční růst ve výši 18 % v letech následujících po výchozím roce použitým pro přidělování povolenek). Podle článku 3f by určité procento (3 %) povolenek bylo vyčleněno a přiděleno způsobilým provozovatelům letadel na základě systému referenčních hodnot, který se podobá systému použitému pro původní přidělení. Zavedení tohoto opatření by zajistilo, že noví provozovatelé letadel nebo provozovatelé letadel v členských státech s původně velmi nízkou (ale v současnosti se zvyšující) mírou mobility by nebyli systémem potrestáni. Rada vyrovnala případná narušení trhu tak, že stanovila, že přidělení povolenek v rámci zvláštní rezervy je jednorázové, spolu s opatřením, že výsledný ročně přidělený počet povolenek na tunokilometr způsobilým provozovatelům letadel není vyšší než ročně přidělený počet povolenek na tunokilometr pro provozovatele letadel v rámci hlavního přidělování (čl. 3f odst. 6). Rada se tedy ve skutečnosti ubírá stejným směrem jako změny EP 22, 28 a 33. Fungování zvláštní rezervy podle společného postoje by však znamenalo nižší správní náklady a nezpůsobilo by výrazná narušení trhu.

3) Výjimky

Rada dále **upřesnila** řadu výjimek ze systému s ohledem na příslušné změny EP (tj. změny 51, 52, 53, 70 a 79). Rozhodla tedy nevyloučit ze systému lety hlav států EU, ale zahrnula výjimky pro lety týkající se pátracích a záchranných letů, letů pro účely hašení požárů, humanitárních letů, letů záchranné lékařské služby. Dále jsou rovněž vyjmuty lety vykonávané výlučně za účelem kontroly, testování či udělování osvědčení pro letadla nebo vybavení, a to leteckého i pozemního.

Ve společném postoji je zařazena další výjimka ze systému, a to **ustanovení „de minimis“** o vyjmutí letů cest prováděných provozovatelem komerční letecké dopravy, jenž po tři po sobě jdoucí čtyřměsíční období provozuje méně než 243 letů za období. Rada spojila tuto výjimku s příslušnou definicí „provozovatele komerční letecké dopravy“ a bodem odůvodnění, jehož cílem je zajistit, aby provozovatelé s velmi nízkými úrovněmi provozu, včetně mnoha provozovatelů z rozvojových zemí, nebyli vystaveni nepřiměřeným správním nákladům. Rozvojovým zemím je tak vyslán silný politický signál a zároveň dochází k omezení byrokracie a celkové administrativní zátěže spojené se správou systému. Případné nepříznivé dopady na trh jsou zohledněny zvolením neutrálního kritéria pro vyloučení, založeného na „pouhé“ činnosti.

Rada velmi podobně jako Evropský parlament rovněž zvažila **zvláštní potřeby nejvzdálenějších regionů a zejména status letů prováděných v rámci závazků veřejné služby**. Společný postoj vyjímá ze systému lety prováděné v rámci závazků veřejné služby na trasách v nejvzdálenějších regionech nebo na trasách, na nichž nabízená kapacita nepřesahuje 30 000 míst ročně, a uvádí rovněž příslušný bod odůvodnění. V tomto ohledu tedy jde dále než změna EP 78.

4) Další otázky

Vkládá se nový článek (článek 3g), který členským státům ukládá další povinnost zajistit, aby provozovatelé letadel předkládali příslušným orgánům **plány monitorování a vykazování**, které stanoví opatření pro monitorování a vykazování emisí a údajů o tunokilometrech pro účely žádosti o přidělení povolenek.

Do článku o **donucovacích opatřeních** směrnice o systému obchodování s emisemi (článek 16) se doplňuje řada nových odstavců, jež stanoví, že spravující členský stát může požádat Komisi o uložení zákazu provozu na úrovni Společenství pro provozovatele letadel, který nedodrжуje požadavky této směrnice. I když uložení zákazu provozu je považováno za donucovací opatření přijímané pouze v případě, že neexistuje jiná možnost, bylo shledáno nutným jej začlenit s cílem zaručit náležitě dodržování systému provozovateli letadel, což je pro Radu nejdůležitější.

Rada dále pozměnila návrh Komise, pokud jde o **převod povolenek a jejich následné použití v rámci mezinárodních závazků**, přičemž zvolila „polootevřený“ systém a vypustila z návrhu Komise ustanovení, které by umožnilo provozovatelům letadel přeměnit jejich povolenky na povolenky, jež mohou využít jiní operátoři. S ohledem na uznání skutečnosti, že vnitrostátní (a nikoliv mezinárodní) letecká doprava je součástí závazků členských států pro první období závazků v rámci Kjótského protokolu, se do stávajícího článku 19 směrnice o systému obchodování s emisemi vkládá nový odstavec o nařízení o registrech, které mají zajistit převedení povolenek, CER a ERU vyřazených provozovateli letadel na účty členských států pro odebrání pro první období závazků v rámci Kjótského protokolu, pouze pokud odpovídají emisím zahrnutým v národních souhrnech vnitrostátních soupisů členských států pro dané období.

Rada rovněž podstatně pozměnila článek 25a, jehož cílem je nyní upřesnit různé institucionální postupy, které má Komise k dispozici pro přizpůsobení, úpravu nebo změnu směrnice v návaznosti na jednání nebo uzavření nových dohod se **třetími zeměmi**. Je zdůrazněn význam nalezení globálního řešení otázky snižování emisí z činností v oblasti letectví, stejně jako potřeba nalézt nejvhodnější propojení systému Společenství a rovnocenných systémů třetích zemí. I když se Rada rozhodla nezačlenit doslovně příslušnou změnu EP (změna 49), smysl společného postoje se v tomto ohledu řídí velmi přesně odůvodněním této změny.

Kromě toho se do stávajícího **ustanovení o přezkumu** ve směrnici o systému obchodování s emisemi (článek 30) doplňuje řada bodů, které mají sloužit jako „kontrolní seznam“ pro přezkum fungování dané směrnice v souvislosti s činnostmi v oblasti letectví a pro řešení problémů, které mohou vyplynout ze začlenění těchto činností do celkového systému pro obchodování s emisemi.

IV. ZÁVĚR

Rada se domnívá, že společný postoj představuje vyvážený soubor opatření, která by přispěla ke snížení emisí z letecké dopravy způsobem, který je v souladu s politikami a cíli EU vyjádřenými rovněž Rámcovou úmluvou Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC), a zároveň zajišťuje, aby byl systém uplatňován vůči všem provozovatelům letadel bez rozlišení státní příslušnosti, a začlenění letectví do systému Společenství pro obchodování s emisemi by tudíž nemělo vést k narušení hospodářské soutěže.

Rada očekává konstruktivní jednání s Evropským parlamentem za účelem brzkého přijetí směrnice.
