2025/2090

15.10.2025

ROZHODNUTÍ RADY (EU) 2025/2090

ze dne 10. října 2025

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, pokud jde o oznámení rozdílů mezi právem Unie a druhým vydáním mezinárodních standardů a doporučených postupů v oblasti ochrany životního prostředí – Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Chicagská úmluva o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“), která reguluje mezinárodní leteckou dopravu, vstoupila v platnost dne 4. dubna 1947. Byla jí zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“).

(2) Členské státy Unie jsou smluvními státy Chicagské úmluvy a členy ICAO, přičemž Unie má v některých orgánech ICAO status pozorovatele.

(3) Podle článku 54 Chicagské úmluvy má Rada ICAO přijímat mezinárodní standardy a doporučené postupy.

(4) V prosinci 2015 skončila 21. konference smluvních stran Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu přijetím Pařížské dohody. Cílem Pařížské dohody je omezit nárůst globální teploty na úroveň výrazně nižší než 2 °C v porovnání s úrovní před průmyslovou revolucí a usilovat o udržení nárůstu teploty na 1,5 °C v porovnání s úrovní před průmyslovou revolucí. K takovému snížení emisí by měla přispět všechna hospodářská odvětví, včetně mezinárodní letecké dopravy.

(5) Na svém 39. zasedání konaném v roce 2016 rozhodlo shromáždění ICAO o vytvoření celosvětového tržního mechanismu k omezení emisí skleníkových plynů z mezinárodní letecké dopravy na úrovně roku 2020. Postoj Unie k tomuto byl stanoven rozhodnutím Rady (EU) 2016/915 ([1]).

(6) Na desáté schůzi svého 214. zasedání přijala Rada ICAO první vydání přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy: Mezinárodní normy a doporučené postupy v oblasti ochrany životního prostředí – Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA).

(7) Na svém 228. zasedání přijala Rada ICAO změnu č. 1 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy, která zohledňuje změny navržené Výborem pro ochranu životního prostředí v letectví a výsledky pravidelného přezkumu programu CORSIA provedeného v roce 2022. Výsledné druhé vydání přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy (dále jen „druhé vydání“) nabylo účinnosti dne 1. ledna 2024.

(8) Článek 38 Chicagské úmluvy upravuje odchylky od mezinárodních norem a řízení. Podle něj má smluvní stát, který shledá, že mu není možno podrobit se ve všech směrech některé mezinárodní normě nebo řízení, nebo uvést vlastní nařízení nebo předpisy v naprostý soulad s mezinárodní normou nebo řízením, když taková norma nebo řízení byly změněny, anebo který pokládá za nutné zavést nařízení nebo předpisy lišící se v jednotlivosti od předpisů nebo metod stanovených mezinárodní normou, oznámit ihned ICAO rozdíly mezi jeho vlastním předpisem a předpisem stanoveným mezinárodní normou.

([1]) Rozhodnutí Rady (EU) 2016/915 ze dne 30. května 2016 o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie, pokud jde o mezinárodní nástroj, jenž má být vypracován v rámci orgánů ICAO a jenž má vést k uplatňování jednotného celosvětového tržního opatření pro emise z mezinárodní letecké dopravy od roku 2020 (Úř. věst. L 153, 10.6.2016, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj).

(9) Vzhledem k tomu, že mezi právem Unie a druhým vydáním existují určité rozdíly, měl by být stanoven postoj Unie týkající se oznámení rozdílů podle článku 38 Chicagské úmluvy.

(10) CORSIA je v právu Unie provedena směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ([2]). Postoj, který měl být zaujat v ICAO, pokud jde o oznámení rozdílů mezi uvedenou směrnicí a prvním vydáním přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy, byl stanoven rozhodnutím Rady (EU) 2018/2027 ([3]).

(11) V roce 2023 byla směrnice 2003/87/ES změněna směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/958 ([4]). Jedním z cílů směrnice (EU) 2023/958 je usilovat o provádění programu CORSIA v Unii.

(12) Postoj Unie, pokud jde o oznámení rozdílů, stanovený v tomto rozhodnutí, se navrhuje v této fázi vzhledem k tomu, že byly přijaty příslušné právní předpisy Unie týkající se provádění programu CORSIA v Unii.

(13) Článek 12 směrnice 2003/87/ES stanoví, že Evropská komise přijme prováděcí akty, kterými určí metodiku výpočtu kompenzačních požadavků pro provozovatele letadel. V souladu s touto úpravou Komise dne 9. července 2024 přijala prováděcí nařízení (EU) 2024/1879 ([5]).

(14) Jak bylo sděleno sekretariátu ICAO a sekretariátem uznáno, ročními emisemi CO_2 pro všechny dvojice států, které členské státy nahlásily sekretariátu ICAO jako podléhající požadavkům na kompenzaci, není dotčen výpočet kompenzačních požadavků a množství způsobilých emisních jednotek pro program CORSIA, které mají být zrušeny za účelem prokázání souladu.

(15) Podle směrnice 2003/87/ES jsou způsobilé emisní jednotky pro program CORSIA ty, které určí Rada ICAO, pokud pocházejí ze státu, jenž provádí Pařížskou dohodu a účastní se programu CORSIA. Tento rozdíl by měl být oznámen ICAO.

(16) Podle směrnice 2003/87/ES jsou kromě letů uvedených v druhém vydání z požadavků na monitorování vyňaty také tyto lety: lety vykonávané podle pravidel letu za viditelnosti, lety vykonávané pro účely vědeckého výzkumu a zkoušení letadel a lety vykonávané v rámci závazku veřejné služby. Tento rozdíl by měl být oznámen ICAO.

(17) Podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2018/2066 ([6]) mají provozovatelé letadel, kteří nemají nárok na použití nástroje pro odhad emisí, používat k monitorování spotřeby paliva metodu A nebo metodu B. Tito provozovatelé mají používat tutéž metodu k vykazování všech letů, včetně letů, které nepodléhají kompenzačním požadavkům. Tento rozdíl by měl být oznámen ICAO.

([2]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

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

([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/958 ze dne 10. května 2023, kterou se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letectví k cíli Unie snížit emise v celém hospodářství a o řádné zavedení celosvětového tržního opatření (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

([5]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/1879 ze dne 9. července 2024, kterým se stanoví prováděcí pravidla ke směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES, pokud jde o výpočet kompenzačních požadavků pro účely programu CORSIA (Úř. věst. L, 2024/1879, 10.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

([6]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/2066 ze dne 19. prosince 2018 o monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES a o změně nařízení Komise (EU) č. 601/2012 (Úř. věst. L 334, 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

(18) Členské státy by měly ICAO oznámit rozdíly nejpozději do dvou měsíců po vstupu tohoto rozhodnutí v platnost a měly by odpovídajícím způsobem informovat Komisi.

(19) Je vhodné stanovit postoj, který má být jménem Unie zaujat v ICAO, pokud jde o druhé vydání, neboť je podle limitů v něm stanovených, a v jejich rámci, pro členské státy závazné. Druhé vydání se má stát závazným pro Unii a její členské státy také podle některých stávajících mezinárodních dohod o letecké dopravě. Přijetí postoje Unie ohledně oznámení rozdílů proto spadá do oblasti působnosti čl. 218 odst. 9 Smlouvy.

(20) Postoj Unie vyjádří každý ze členských států, jednajíce v zájmu Unie,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, který má být zaujat jménem Unie v ICAO, pokud jde o oznámení rozdílů mezi právem Unie a druhým vydáním přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy: Mezinárodní standardy a doporučené postupy v oblasti ochrany životního prostředí – Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA) (dále jen „druhé vydání"), je následující: každý členský stát vyplní rozdíly v systému ICAO pro elektronické podávání informací o rozdílech (EFOD) v souladu s podmínkami stanovenými v článku 2 tohoto rozhodnutí.

Článek 2

1. Oznámením rozdílů stanoveným v tomto článku nejsou dotčena jiná oznámení rozdílů podaná podle článku 38 Chicagské úmluvy s ohledem na ustanovení přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy.

2. Rozdíl ve vztahu k bodu 4.3.1 druhého vydání „Požadavky na kompenzaci emisí CO_2", s následujícími údaji o rozdílu:

„[Členský stát] oznámí ICAO, že soulad s kompenzačními požadavky vyplývajícími z emisí z letů provozovaných provozovateli usazenými v [členský stát] v rámci Evropského hospodářského prostoru (EHP) nebo z letů provozovaných z EHP do Švýcarska nebo Spojeného království a ze Švýcarska nebo Spojeného království je v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES [1] *zajištěn vyřazením povolenek v rámci regionálního systému EU ETS, který se vztahuje rovněž na tyto lety.*

Účast v regionálních systémech zavazuje provozovatele z [členský stát] k řešení těchto emisí.

Splnění kompenzačních požadavků je tak dosaženo ve fázi zrušení jednotky, jak je podrobně popsáno v hlavě 4 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy. Provozovatelé spravovaní [členský stát] se považují za splňující kompenzační požadavky programu CORSIA po předložení ověřené zprávy o zrušení emisních jednotek. Tato zpráva prokáže zrušení dostatečného množství jednotek programu CORSIA, s výjimkou letů mezi státy EHP a letů mezi státy EHP a Spojeným královstvím nebo Švýcarskem.

[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 a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. EU L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).*"

Tento rozdíl musí být v systému EFOD označen jako rozdíl kategorie A, „přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup ICAO", a jako „významný rozdíl".

3. Rozdíl ve vztahu k bodu 4.2.1 hlavy 4 druhého vydání „Emisní jednotky v programu CORSIA", s následujícími údaji o rozdílu:

„V souladu s článkem 11a směrnice 2003/87/ES [členský stát] oznamuje ICAO, že kromě kritérií uvedených v dokumentu ICAO s názvem ‚CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria' musí být splněny následující podmínky, aby emisní jednotky mohly být považovány za způsobilé ke splnění požadavků programu CORSIA pro provozovatele spravované [členský stát].

a) *Emisní jednotky musí pocházet ze státu, který je v době využití stranou Pařížské dohody.*

b) *Emisní jednotky musí pocházet ze státu, který se účastní kompenzace podle programu CORSIA.*"

Tento rozdíl musí být v systému EFOD označen jako rozdíl kategorie A, „přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup ICAO“, a jako „významný rozdíl“.

4. Rozdíl ve vztahu k bodu 2.1.1 hlavy 2 druhého vydání „Monitorování, vykazování a ověřování ročních emisí CO_2 provozovatelů letounů“, s následujícími údaji o rozdílu:

„V souladu s přílohou I směrnice 2003/87/ES [členský stát] oznamuje ICAO, že kromě výjimek stanovených v bodech 2.1.1 a 2.1.3 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy se standardy a doporučené postupy v této hlavě nebudou vztahovat na následující lety s odletem z EHP nebo příletem do EHP:

a) *veškeré lety vykonávané výlučně podle pravidel letu za viditelnosti podle přílohy 2 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví;*

b) *lety vykonávané výlučně za účelem vědeckého výzkumu nebo kontroly, testování či udělování osvědčení pro letadla nebo vybavení, a to leteckého i pozemního;*

c) *lety vykonávané v rámci závazků veřejné služby nařízené v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008* ([1]).

([1]) *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. EU L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).“*

Tento rozdíl se v systému EFOD označí jako rozdíl kategorie C, „provedeno částečně“, nikoliv však jako „významný rozdíl“.

5. Rozdíl ve vztahu k bodům 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 a 2.2.1.3.6 hlavy 2 druhého vydání, „Monitorování, vykazování a ověřování ročních emisí CO_2 provozovatelů letounů“, s následujícími údaji o rozdílu:

„V souladu s čl. 55 odst. 1 prováděcího nařízení Komise (EU) 2018/2066 ([2]) *se provozovatelé letadel, kteří po tři po sobě jdoucí čtyřměsíční období uskuteční v každém tomto období méně než 243 letů, a provozovatelé letadel, kteří uskuteční lety s celkovými ročními emisemi nižšími než 25 000 tun CO_2 za rok, považují za malé producenty emisí. [Členský stát] oznamuje ICAO, že provozovatelé letadel nad prahovou hodnotou pro malé producenty emisí použijí k monitorování spotřeby paliva metodu A nebo metodu B.*

([2]) *Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/2066 ze dne 19. prosince 2018 o monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES a o změně nařízení Komise (EU) č. 601/2012 (Úř. věst. EU L 334, 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).“*

„V souladu s prováděcím nařízením (EU) 2018/2066 [členský stát] oznamuje ICAO, že provozovatelé letadel použijí zvolenou metodu monitorování spotřeby paliva pro všechny své vykázané lety, včetně mezinárodních letů, na které se nevztahují kompenzační požadavky.“

„V souladu se směrnicí 2003/87/ES [členský stát] oznamuje ICAO, že provozovatelé letadel, kteří po 1. lednu 2021 poprvé splní požadavky bodů 2.1.1 a 2.1.3 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy, aniž by se jednalo o nové účastníky, a kteří nejsou malými producenty emisí, přímo použijí metodu monitorování spotřeby paliva.“

Tento rozdíl se v systému EFOD označí jako rozdíl kategorie A, „přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup ICAO“, nikoli však jako „významný rozdíl“.

6. Každý členský oznámí stát rozdíly uvedené v tomto článku nejpozději do dvou měsíců od vstupu tohoto rozhodnutí v platnost a informuje o tom Komisi.

Článek 3

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Lucemburku dne 10. října 2025.

Za Radu
předsedkyně
S. LOSE