EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 25.3.2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, pokud jde o druhé vydání mezinárodních standardů a doporučených postupů v oblasti ochrany životního prostředí – Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká rozhodnutí, jímž se stanoví postoj, který má být zaujat jménem Evropské unie (dále jen „Unie“ nebo „EU“), pokud jde o oznámení rozdílů oproti příloze 16 svazku IV Chicagské úmluvy, týkající se standardů a doporučených postupů v oblasti ochrany životního prostředí.

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1 Chicagská úmluva, ICAO a Pařížská dohoda

Úmluva o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“ nebo „úmluva“) má za cíl regulovat mezinárodní leteckou dopravu. Úmluvou, která vstoupila v platnost dne 4. dubna 1947, byla zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“).

ICAO je specializovaná agentura Organizace spojených národů, která pro mezinárodní civilní leteckou dopravu vypracovává celosvětové normy, postupy a politiky v oblasti bezpečnosti, ochrany, letecké navigace, životního prostředí, usnadnění a ekonomických záležitostí.

Členské státy Evropské unie (dále jen „členské státy EU“) jsou smluvními státy Chicagské úmluvy a členy ICAO, přičemž Unie má v ICAO status pozorovatele.

Podle článku 54 Chicagské úmluvy může Rada ICAO přijímat mezinárodní standardy a doporučené postupy.

Pařížská dohoda byla přijata konferencí smluvních stran Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu v prosinci 2015. Jejím cílem je omezit nárůst globální teploty pod 2 °C ve srovnání s předindustriální dobou a usilovat o omezení nárůstu teploty na 1,5 °C.

Všechny členské státy EU a Unie jsou stranami Pařížské dohody.

2.2 CORSIA – příloha 16 svazku IV Chicagské úmluvy

Druhé vydání mezinárodních standardů a doporučených postupů, Ochrana životního prostředí – Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA)[1] přijala Rada ICAO na svém 228. zasedání v březnu 2023 v návaznosti na přijetí změny 1 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy.

Druhé vydání se stalo použitelným dne 1. ledna 2024.

Záležitost, na kterou se vztahuje příloha 16 svazku IV Chicagské úmluvy, spadá do pravomoci Unie, a je tudíž v členských státech EU prováděna prostřednictvím práva Unie.

V souladu s článkem 38 Chicagské úmluvy mají smluvní státy ICAO oznámit ICAO rozdíly mezi svými vlastními předpisy nebo postupy a předpisy a postupy stanovenými odpovídající mezinárodní normou.

[1] Příloha 16 – Ochrana životního prostředí – Svazek IV – Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA). 2. vydání, červenec 2023.

Podle pokynů ICAO[2] existují tři různé kategorie rozdílů, které lze oznámit prostřednictvím systému pro elektronické oznamování rozdílů (EFOD): Přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup ICAO (SARP) (kategorie A). Tato kategorie se použije, pokud je vnitrostátní předpis náročnější než odpovídající SARP nebo ukládá povinnost v oblasti působnosti přílohy, na kterou se SARP nevztahuje. To má zvláštní význam v případech, kdy smluvní stát ICAO vyžaduje vyšší standard, který ovlivňuje provoz letadel jiných smluvních států ICAO na jeho území a nad ním. Odlišné povahy nebo jiný způsob prokazování souladu (kategorie B). Tato kategorie se použije, pokud se vnitrostátní předpis liší od odpovídajícího SARP ICAO nebo pokud se vnitrostátní předpis liší od odpovídajícího SARP v principu, typu nebo systému, aniž by nutně ukládal další povinnost. Méně ochrany nebo provedeno částečně /neprovedeno (kategorie C). Tato kategorie se použije, pokud vnitrostátní předpis poskytuje menší ochranu než odpovídající SARP, nebo pokud nebyl vydán žádný vnitrostátní předpis, který by se zcela nebo zčásti zabýval odpovídajícím SARP.

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT PŘIJAT JMÉNEM EU A JEJÍCH ČLENSKÝCH STÁTŮ

3.1 Dodržování závazků EU ETS

EU provádí regionální systém obchodování s emisemi (dále jen „EU ETS“). Systém EU ETS je obchodní systém stanovující stropy emisí, který se od roku 2012 vztahuje na emise skleníkových plynů z činností v oblasti letectví. Omezuje celkový emisní strop a umožňuje producentům emisí nakupovat a prodávat povolenky, aby splnili své závazky, čímž podporuje nákladově efektivní snižování emisí.

V roce 2023 byla přijata směrnice (EU) 2023/958[3], kterou se mění směrnice 2003/87/ES[4]. Posílila systém EU ETS pro emise všech velkých leteckých společností létajících v rámci EHP, do Švýcarska a do Spojeného království. Obsahuje rovněž ustanovení o provádění celosvětového tržního opatření CORSIA pro emise leteckých společností se sídlem v Evropském hospodářském prostoru.

Podle čl. 25a odst. 3 směrnice 2003/87/ES Komise každoročně přijímá seznam států mimo země EHP, Švýcarsko a Spojené království, u nichž se má za to, že uplatňují program CORSIA. Konkrétně se jednalo o prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/622 pro rok 2023[5] a prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/2850 pro rok 2024[6].

---

2 Manual on Notification and Publication of Differences (Doc 10055) (Příručka pro oznamování a zveřejňování rozdílů (dokument 10055)).

3 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).

4 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).

5 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/622 ze dne 22. února 2024 o seznamu zemí, u nichž se má za to, že pro účely směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES na emise v roce 2023 uplatňují program CORSIA (Úř. věst. L, 2024/622, 23.2.2024).

6 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/2850 ze dne 11. listopadu 2024 o seznamu zemí, u nichž se má za to, že pro účely směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES na emise v roce 2024 uplatňují program CORSIA (Úř. věst. L, 2024/2850, 12.11.2024).

Komise rovněž přijala prováděcí nařízení (EU) 2024/1879[7], kterým se stanoví pravidla pro uplatňování směrnice 2003/87/ES, pokud jde o výpočet kompenzačních požadavků pro účely programu CORSIA, a aktualizovala prováděcí nařízení (EU) 2018/2066 o monitorování a vykazování emisí [8].

Kromě toho má Komise podle článku 28c uvedené směrnice přijmout akty v přenesené pravomoci týkající se vhodného monitorování, vykazování a ověřování emisí pro účely provádění programu CORSIA. Prvním takovým aktem bylo nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1603[9].

Po přijetí těchto různých aktů stále existují rozdíly mezi příslušnými ustanoveními směrnice 2003/87/ES, jejími příslušnými prováděcími nařízeními a přílohou 16 svazku IV Chicagské úmluvy, které mají dopad na to, jak EU a její členské státy provádějí program CORSIA.

Tímto rozhodnutím se aktualizuje rozhodnutí Rady 2018/2027[10], které stanovilo oznámení původních rozdílů. V původním oznámení o rozdílech se uvádí, že rozdíly existují jak v požadavcích na monitorování, vykazování a ověřování, tak i v požadavcích na kompenzace.

Předmět zamýšleného aktu se týká oblasti, v níž má Unie výlučnou vnější pravomoc podle poslední části věty čl. 3 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie, protože zamýšlený akt se týká oblasti obchodování s emisemi, která je z velké části upravena předpisy Unie, zejména směrnicí o systému EU pro obchodování s emisemi, nařízením o monitorování a vykazování a nařízením o akreditaci a ověřování.

3.2 Soulad s požadavky podle programu CORSIA

3.2.1 Správa

Podle čl. 51 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 má každý provozovatel letadel monitorovat a vykazovat emise u všech letů, které provádí během vykazovaného období a za které odpovídá. Bod 1.2.6 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy stanoví výjimku, která ve směrnici 2003/87/ES není obsažena: s provozovatelem letadla, který je dceřinou společností v plném vlastnictví a který je zapsán v rejstříku ve stejném státě, lze zacházet spolu s jeho vlastníkem jako s jediným konsolidovaným provozovatelem letadla. Pravidla EU ETS vyžadují, aby každý provozovatel letadla měl svůj vlastní plán monitorování a vykazoval své emise podle standardního postupu, což znamená odděleně od ostatních provozovatelů letadel, i když jsou v plném vlastnictví.

---

7 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).

8 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).

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

10 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).

Toto omezení, které doplňuje standard v příloze 16 svazku IV Chicagské úmluvy, by mělo být oznámeno ICAO pod označením „kategorie A – přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup (SARP) ICAO“. To vyžaduje oznámení podle článku 38 Chicagské úmluvy, pokud jde o bod 1.2.6 hlavy 1 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy.

Provozovatelé letadel kromě toho mají v souladu s článkem 68 prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 do 31. března předložit příslušnému orgánu svůj roční výkaz emisí. Bod 1.2.7 přílohy 16 svazku IV však stanoví, že smluvní státy ICAO a provozovatelé letadel by měli dodržet časový harmonogram stanovený v doplňku 1. Pro období 2024–2026, 2027–2029, 2030–2032 a 2033–2035 je lhůta pro předložení ověřeného výkazu emisí státu 30. dubna každého roku. Provozovatelé letadel proto musí podle právních předpisů EU předkládat roční výkaz emisí o měsíc dříve.

Toto omezení, které doplňuje standard v příloze 16 svazku IV Chicagské úmluvy, by mělo být oznámeno ICAO pod označením „kategorie A – přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup (SARP) ICAO“. To vyžaduje oznámení podle článku 38 Chicagské úmluvy, pokud jde o bod 1.5 hlavy 1 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy.

3.2.2 Monitorování, vykazování a ověřování ročních emisí provozovatele letadla

V příloze I směrnice 2003/87/ES jsou uvedeny činnosti v oblasti letectví, na které se vztahuje systém EU ETS. Kromě letů uvedených v bodě 2.1.1 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy jsou z požadavků na monitorování vyňaty také následující lety, které odlétají ze státu EHP nebo do něj přilétají: lety vykonávané podle pravidel letu za viditelnosti, lety pro účely vědeckého výzkumu a zkoušení letadel a lety vykonávané v rámci závazku veřejné služby. Příloha 16 svazku IV Chicagské úmluvy stanoví výjimku pouze pro lety pro účely státu, vojenské a humanitární lety, lety související s poskytováním záchranné lékařské péče a protipožární lety, jakož i lety, které předcházejí humanitárním letům, letům souvisejícím s poskytováním záchranné lékařské péče či protipožárním letům nebo je následují, pokud byly tyto lety provedeny stejným letadlem a byly potřebné ke splnění souvisejících humanitárních, zdravotních nebo protipožárních akcí nebo poté k přesunu letadla na jeho další činnost. Tato výjimka představuje další rozdíl, který je třeba oznámit ICAO pod označením „kategorie C – provedeno částečně“. To vyžaduje oznámení podle článku 38 Chicagské úmluvy, pokud jde o bod 2.1.1 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy.

V souladu s přílohou IV směrnice 2003/87/ES se má vykazovat skutečná spotřeba paliva na každý let, která zahrnuje i palivo spotřebované pomocným palubním zdrojem. Podle prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 proto provozovatelé letadel nad prahovou hodnotou pro malé producenty emisí v rámci EU ETS mají při vykazování svých ročních emisí CO_2 z mezinárodních letů jako metodu monitorování spotřeby paliva používat metodu A nebo metodu B. Stejná metoda musí být použita bez ohledu na to, zda lety podléhají kompenzačním požadavkům či nikoli.

V doplňku 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy si však provozovatelé letadel mohou zvolit metodu monitorování spotřeby paliva z pěti metod uvedených ve standardech a doporučených postupech ICAO, včetně metody A a metody B. Kromě toho se podle hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy mohou provozovatelé letadel rozhodnout, že použijí metodu monitorování spotřeby paliva pouze pro vykazování letů, na které se vztahují kompenzační požadavky, a při vykazování letů, na které se kompenzační požadavky nevztahují, mohou použít nástroj k odhadu emisí.

Tato omezení podle práva Unie, která doplňují standard v příloze 16 svazku IV Chicagské úmluvy, by měla být oznámena ICAO pod označením „kategorie A – přísnější nebo přesahuje

standard nebo doporučený postup (SARP) ICAO“. Vyžadují oznámení podle článku 38 Chicagské úmluvy, pokud jde o body 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 a 2.2.1.3.6 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy, které uvádějí odchylky pro případy, kdy je třeba použít metodu monitorování spotřeby paliva a kdy je třeba předložit aktualizované plány monitorování emisí.

Prahová hodnota pro malé producenty emisí, jak je stanovena v čl. 55 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2018/2066, se liší od prahové hodnoty uvedené v standardech a doporučených postupech pro program CORSIA. Za malé producenty emisí se považují 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.

Tato definice, která doplňuje standard v bodě 2.2.1.3.1 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy, představuje další rozdíl, který je třeba oznámit ICAO pod označením „kategorie A – přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup (SARP) ICAO“. To vyžaduje oznámení podle článku 38 Chicagské úmluvy, pokud jde o bod 2.2.1.3.1 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy, který se vztahuje na provozovatele letadel s celkovými ročními emisemi z mezinárodních letů 50 000 tun CO_2 nebo více.

Podle článku 52 prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 předloží provozovatel letadel příslušnému orgánu svůj plán monitorování nejpozději čtyři měsíce před tím, než zahájí činnosti v oblasti letectví, na které se vztahuje příloha I směrnice 2003/87/ES. Provozovatel letadel provádějící takovou činnost (která nemohla být předvídána čtyři měsíce před zahájením činnosti) poprvé by měl předložit příslušnému orgánu plán monitorování bez zbytečného odkladu, nejpozději však šest týdnů po provedení uvedené činnosti.

Časový harmonogram stanovený standardy a doporučenými postupy se liší od směrnice 2003/87/ES. Příloha 16 svazku IV Chicagské úmluvy stanoví, že smluvní státy ICAO a provozovatelé letadel by měli dodržet časový harmonogram stanovený v doplňku 1. Předložení se vyžaduje pouze jednou, pokud není třeba provést revizi. Noví účastníci by měli předložit plány monitorování emisí do tří měsíců od okamžiku, od něhož spadají do oblasti působnosti. Ostatní provozovatelé letadel (kteří spadají do oblasti působnosti poprvé, aniž by se jednalo o nové účastníky) by měli předložit své plány do tří měsíců.

Tato omezení, která doplňují standard v příloze 16 svazku IV Chicagské úmluvy, by měla být oznámena ICAO pod označením „kategorie A – přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup (SARP) ICAO“. Vyžadují oznámení podle článku 38 Chicagské úmluvy, pokud jde o body 2.2.2.1, 2.2.2.2 a 2.2.2.3 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy.

V souladu s článkem 68 prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 a čl. 27 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) 2018/2067 mají výkaz emisí i ověřovací zprávu předkládat příslušnému orgánu svého státu správy pouze provozovatelé letadel. Bod 2.4.1.5 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy vyžaduje, aby kopii výkazu emisí a související ověřovací zprávu předložili státu nezávisle provozovatel letadla a ověřovací orgán.

Tento rozdíl oproti standardu v příloze 16 svazku IV Chicagské úmluvy by měl být oznámen ICAO pod označením „kategorie B – jiný způsob prokazování souladu se standardem nebo doporučeným postupem (SARP) ICAO“. To vyžaduje oznámení podle článku 38 Chicagské úmluvy, pokud jde o bod 2.4.1.5 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy.

Článek 3 prováděcího nařízení 2018/2067 stanoví podmínky, které musí splňovat akreditovaný „ověřovatel“: právnická osoba nebo jiný právní subjekt provádějící ověřovací činnosti podle prováděcího nařízení (EU) 2018/2067, které jsou v okamžiku vydání ověřovací zprávy akreditovány vnitrostátním akreditačním orgánem podle nařízení (ES) č. 765/2008

a podle prováděcího nařízení (EU) 2018/2067, nebo fyzická osoba, která je v okamžiku vydání ověřovací zprávy pověřena jiným způsobem, aniž je dotčen čl. 5 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) 2018/2067. To znamená, že výkaz emisí mají ověřovat ověřovatelé se sídlem na území EHP, což není kritérium uvedené ve standardech nebo doporučených postupech.

Tento rozdíl oproti standardu v příloze 16 svazku IV Chicagské úmluvy by měl být oznámen ICAO pod označením „kategorie A – přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup (SARP) ICAO“. To vyžaduje oznámení podle článku 38 Chicagské úmluvy, pokud jde o bod 2.4.2.1 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy.

A konečně má provozovatel letadel doplnit chybějící údaje v souladu s čl. 66 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) 2018/2066, a to buď za použití hodnot konzervativních zástupných údajů, nebo údajů z nástroje pro odhad emisí, za předpokladu, že počet letů s chybějícími údaji nepřekročí 5 % všech vykázaných letů, tj. všech mezinárodních letů. Pokud tuto prahovou hranici překročí, má provozovatel letadel přijmout nápravná opatření za účelem zdokonalení metodiky monitorování.

Tento rozdíl, který doplňuje standard v příloze 16 svazku IV Chicagské úmluvy, by měl být oznámen ICAO pod označením „kategorie A – přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup (SARP) ICAO“. To vyžaduje oznámení podle článku 38 Chicagské úmluvy, pokud jde o bod 2.5.1.1 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy, který se vztahuje na prahovou hodnotu 5 % mezinárodních letů podléhajících kompenzačním požadavkům.

3.2.3 Požadavky ohledně kompenzací

Prováděcí nařízení (EU) 2024/1879 stanoví výpočet kompenzačních požadavků týkajících se emisí, k nimž dochází od 1. ledna 2023 do 31. prosince 2026.

Tento vzorec pro výpočet je následující:

ORy = OEy * SGFy, kde:

ORy = kompenzační požadavky provozovatele letadel v daném roce y;

OEy = emise CO_2 provozovatele letadel z mezinárodních letů zahrnutých do daného roku y;

SGFy = faktor růstu odvětví.

Tento vzorec se řídí metodou výpočtu podle standardů a doporučených postupů, avšak čl. 25a odst. 3 směrnice 2003/87/ES vyžaduje zveřejnění seznamu států, u nichž se má za to, že uplatňují program CORSIA. Tento seznam se každoročně aktualizuje, aby byly zohledněny nové státy, které se do programu CORSIA zapojily dobrovolně, ale stále se liší od seznamu ICAO, neboť nezahrnuje země EHP, Švýcarsko a Spojené království, protože tyto státy uplatňují své regionální systémy obchodování s emisemi[11] pro lety uvnitř EHP a lety mezi zeměmi EHP a Švýcarskem a Spojeným královstvím.

To znamená, že i když státy EHP vykazují ICAO své emise podle metodiky stanovené ve standardech a doporučených postupech, aby se usnadnil výpočet odvětvového růstového

[11] 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), nařízení o systému obchodování s emisemi skleníkových plynů (změna) 2020 (SI 2020 č. 1557), Dohoda mezi Evropskou unií a Švýcarskou konfederací o propojení jejich systémů obchodování s emisemi skleníkových plynů (Úř. věst. L 322, 7.12.2017, s. 3).

faktoru, nevypočítávají kompenzační požadavky pro lety podléhající regionálním systémům obchodování s emisemi.

Uplatňování regionálních systémů obchodování s emisemi na mezinárodní lety mezi státy EHP a lety mezi EHP a Švýcarskem a Spojeným královstvím ukládá provozovatelům letadel povinnost zabývat se emisemi z těchto letů. Z environmentálního hlediska je EU ETS přísnějším nástrojem než program CORSIA, protože se zabývá nejen emisemi nad rámec výchozí úrovně programu CORSIA, ale i mnohem větším podílem celkových emisí.

V roce 2022 činily emise v rámci systému EU ETS pro lety uvnitř EHP 49,1 mil. tun CO_2. Celkový počet vydaných povolenek činil přibližně 27 milionů. Bezplatně přidělené povolenky činily v roce 2022 23,1 milionu povolenek a bylo vydraženo přibližně 3,7 milionu povolenek pro letectví[12]. V roce 2022 bylo tedy řešeno více než 50 % emisí a přísnost systému EU ETS se ještě zvýší postupným zrušením bezplatných povolenek pro odvětví letectví v období 2024–2026, přičemž v roce 2024 dojde k jejich snížení o 25 %, v roce 2025 ke snížení o 50 % a od roku 2026 k úplnému odstranění bezplatných povolenek.

Nejméně do 31. prosince 2026 se tyto emise, na které se vztahují regionální systémy obchodování s emisemi, a tudíž se na ně nevztahuje povinnost kompenzace podle programu CORSIA pro provozovatele letadel se sídlem v EHP, týkají letů mezi zeměmi EHP a letů mezi EHP a Švýcarskem a Spojeným královstvím.

Pro srovnání, pokud by se kompenzační požadavky podle programu CORSIA vztahovaly na lety, na které se již vztahuje systém EU ETS, činily by na základě modelování AERO-MS v roce 2024 5 milionů tun CO_2.

Pokrytí letů mezi zeměmi EHP a letů mezi EHP a Švýcarskem a Spojeným královstvím je proto z environmentálního hlediska přísnější.

Toto omezení, které doplňuje standard v příloze 16 svazku IV Chicagské úmluvy, by mělo být oznámeno ICAO pod označením „kategorie A – přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup (SARP) ICAO“. To vyžaduje oznámení podle článku 38 Chicagské úmluvy, pokud jde o body 3.1.4 a 3.2.1 hlavy 3 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy.

Kromě toho v souladu s čl. 4 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) 2024/1879, pokud je součet kompenzačních požadavků provozovatele letadel za tři roky daného období souladu (OR1 + OR2 + OR3) nižší než 3 000 tun CO_2, mohou členské státy EHP na žádost provozovatele letadel vypočítat za uvedené období pro daného provozovatele letadel nulové kompenzační požadavky. Oproti tomu podle přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy provozovatel letadel, který splňuje podmínky bodu 3.4.2 této úmluvy, nemá žádné kompenzační požadavky, ale může se rozhodnout pro dobrovolnou kompenzaci těchto emisí. Jediný rozdíl spočívá v tom, že provozovatel letadel má místo dobrovolného přistoupení možnost se z tohoto systému odhlásit.

Toto omezení, které doplňuje standard v příloze 16 svazku IV Chicagské úmluvy, by mělo být oznámeno ICAO pod označením „kategorie A – přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup (SARP) ICAO“. To vyžaduje oznámení podle článku 38 Chicagské úmluvy, pokud jde o bod 3.4.2 hlavy 3 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy.

[12] Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě o fungování evropského trhu s uhlíkem v roce 2022 podle čl. 10 odst. 5 a čl. 21 odst. 2 směrnice 2003/87/ES.

3.2.4 Způsobilé emisní jednotky

V souladu s článkem 11a směrnice 2003/87/ES o projektových činnostech musí kredity splňovat určitý počet kritérií, aby mohly být považovány za způsobilé ke splnění kompenzačních požadavků podle programu CORSIA.

Podle čl. 11a odst. 8 směrnice 2003/87/ES přijme Komise prováděcí akty se seznamem emisních jednotek, které jsou způsobilé k dosažení souladu provozovatelů letadel z EHP s programem CORSIA. Patří mezi ně jednotky, jež Rada ICAO považuje za způsobilé, pocházejí-li ze států, které se účastní programu CORSIA a jsou stranou Pařížské dohody.

Toto omezení, které doplňuje standard v bodě 4.2.1 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy, by mělo být oznámeno ICAO pod označením „kategorie A – přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup (SARP) ICAO“. To vyžaduje oznámení podle článku 38 Chicagské úmluvy, pokud jde o bod 4.2.1 hlavy 4 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy, který stanoví: „Emisní jednotky způsobilé pro CORSIA“ jsou pouze ty jednotky, které jsou popsány v dokumentu ICAO s názvem „CORSIA Eligible Emissions Units“, které splňují kritéria způsobilosti emisních jednotek pro CORSIA uvedená v dokumentu ICAO s názvem „CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria“.

Kromě výše uvedených požadavků stanoví čl. 11a odst. 1 směrnice 2003/87/ES přijetí dvou dalších druhů kreditů:

- kredity schválené smluvními stranami dohod podle odstavce 5 směrnice 2003/87/ES,
- kredity vydané v souvislosti s projekty na úrovni Unie podle článku 24a směrnice 2003/87/ES.

Konkrétně čl. 11a odst. 5 odkazuje na dohody uzavřené s třetími zeměmi uvádějící úrovně využití. K dnešnímu dni žádné takové dohody s třetími zeměmi neexistují.

Ustanovení čl. 11a odst. 1 písm. d) se týká kreditů vydaných v souvislosti s projekty na úrovni Unie podle článku 24a směrnice 2003/87/ES. K dnešnímu dni žádné projekty podle článku 24a směrnice 2003/87/ES neexistují.

Vzhledem k tomu, že tyto kredity dosud nebyly schváleny ani vydány, ICAO nemusí být ihned informována o možném rozdílu v právu Unie, který se v praxi dosud neprojevil.

Členské státy EU jsou povinny ihned učinit oznámení ICAO, jakmile je schválení nebo vydání těchto kreditů právně možné. V takovém případě by Komise měla uvědomit Radu prostřednictvím informativní poznámky a členské státy EU neprodleně oznámit ICAO podle článku 38 Chicagské úmluvy výsledné rozdíly oproti bodu 4.2.1 hlavy 4 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy, a to podle čl. 3 odst. 13 a 14 tohoto rozhodnutí Rady. Tyto rozdíly budou v systému EFOD (elektronické oznamování rozdílů) označeny jako rozdíl kategorie B „jiný způsob prokazování souladu“.

3.3 Hlášení rozdílů Komisi

Po oznámení rozdílů ICAO, nejpozději však do dvou měsíců po přijetí tohoto rozhodnutí Rady, budou členské státy EU o oznámených rozdílech informovat Komisi. To je nezbytné k zajištění dodržování ustanovení tohoto rozhodnutí Rady.

4. PRÁVNÍ ZÁKLAD

4.1 Procesněprávní základ

4.1.1 Zásady

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) zavádí rozhodnutí, jimiž se stanoví „postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody“.

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU se použije bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu nebo stranou dotyčné dohody[13].

Pojem „akty s právními účinky“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, kterým se řídí dotyčný orgán. Zahrnuje rovněž nástroje, jež podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale „mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem EU“[14].

4.1.2 Uplatnění v tomto konkrétním případě

ICAO je orgán zřízený mezinárodní dohodou, konkrétně Chicagskou úmluvou.

Přijetí druhého vydání přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy je pro Unii závazné v souladu s článkem 90 Chicagské úmluvy.

Oznámení o rozdílech, které mají členské státy EU učinit, má právní účinky, protože může ovlivnit způsob, jakým budou členské státy provádět standardy ICAO v oblasti, na kterou se vztahují společná pravidla.

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

4.2 Hmotněprávní základ

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

4.2.1 Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU závisí v první řadě na cíli a obsahu zamýšleného aktu, v souvislosti s nímž se postoj jménem Unie zaujímá. Sleduje-li zamýšlený akt dvojí účel nebo má-li dvě složky a lze-li jeden z těchto účelů nebo jednu z těchto složek identifikovat jako hlavní, zatímco druhý účel či druhá složka je pouze vedlejší, musí být rozhodnutí přijaté podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU založeno na jediném hmotněprávním základu, a sice na tom, který si žádá hlavní nebo převažující účel či složka.

---

[13] Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

[14] Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

4.2.2 Uplatnění v tomto konkrétním případě

Oznámení o rozdílech, které mají členské státy EU učinit, má právní účinky, protože může ovlivnit způsob, jakým budou členské státy provádět standardy ICAO v oblasti, na kterou se vztahují společná pravidla.

Hlavní cíl a obsah zamýšleného aktu se týkají politiky v oblasti klimatu v souvislosti s mezinárodní leteckou dopravou.

Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

4.3 Závěry

Právním základem navrhovaného rozhodnutí by měl být čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování EU ve spojení s čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

2025/0065 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, pokud jde o druhé vydání mezinárodních standardů a doporučených postupů v oblasti ochrany životního prostředí – Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví

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 „úmluva“), jejímž cílem je regulovat 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 (dále jen „členské státy EU“) jsou smluvními státy úmluvy a členy ICAO, přičemž Unie má v některých orgánech ICAO status pozorovatele.

(3) Podle článku 54 úmluvy může Rada ICAO přijmout mezinárodní standardy a doporučené postupy (dále jen „SARP“).

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

(5) Na svém 39. zasedání Shromáždění ICAO v roce 2016 rozhodlo o vytvoření celosvětového tržního mechanismu k omezení emisí skleníkových plynů z mezinárodní letecké dopravy na úrovně roku 2020[15]. Postoj Unie v tomto ohledu byl stanoven rozhodnutím Rady (EU) 2016/915[16].

(6) Rada ICAO na desáté schůzi v rámci svého 214. zasedání přijala první vydání přílohy 16 svazku IV úmluvy: Mezinárodní standardy a doporučené postupy v oblasti ochrany životního prostředí – Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodní letecké dopravě (dále jen „CORSIA“).

(7) Na svém 228. zasedání přijala Rada ICAO změnu 1 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy, která vyplývá z návrhu změn předloženého Výborem pro ochranu životního

[15] https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf

[16] Rozhodnutí Rady (EU) 2016/915 z 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).

prostředí v letectví a z výsledků pravidelného přezkumu programu CORSIA provedeného v roce 2022. Výsledné druhé vydání přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy se začalo používat dne 1. ledna 2024.

(8) Vzhledem k tomu, že mezi právem Unie a druhým vydáním přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy existují určité rozdíly, měl by být stanoven postoj Unie k oznamování rozdílů podle článku 38 Chicagské úmluvy.

(9) V této fázi se navrhuje následující oznámení o výsledných rozdílech, protože byly přijaty příslušné právní předpisy EU týkající se provádění programu CORSIA v EU.

(10) 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.

(11) Článek 38 úmluvy upravuje odchylky od mezinárodních norem a řízení. V souladu s jeho podmínkami smluvní stát ICAO, který shledá, že mu není možno podrobiti se ve všech směrech některé mezinárodní normě nebo řízení, nebo uvésti vlastní nařízení nebo předpisy v naprostý soulad s mezinárodní normou neb řízením, když taková norma nebo řízení byly změněny, anebo který pokládá za nutné zavésti nařízení nebo předpisy, lišící se v jednotlivosti od předpisů nebo metod, stanovených mezinárodní normou, oznámí ihned Mezinárodní organisaci pro civilní letectví rozdíly mezi jeho vlastním předpisem a předpisem stanoveným mezinárodní normou.

(12) Rozhodnutí Rady 2018/2027 oznámilo rozdíly mezi směrnicí 2003/87/ES a prvním vydáním přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy. Tyto rozdíly se vztahují jak na požadavky ohledně monitorování, vykazování a ověřování, tak na kompenzační požadavky a jsou stále platné.

(13) S přijetím nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1603[17], pokud jde o opatření přijatá Mezinárodní organizací pro civilní letectví pro monitorování, vykazování a ověřování emisí z letectví pro účely provádění celosvětového tržního opatření, uplatňuje Unie požadavky ohledně monitorování, vykazování a ověřování podle přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy. Úplné uplatnění požadavků na monitorování, vykazování a ověřování zaručuje začlenění emisí dvojic států uvedené v bodě 3.1 hlavy 3 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy. V důsledku toho není odvětvový růstový faktor ovlivněn žádným rozdílem v provádění přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy státy EHP.

(14) V roce 2023 byla směrnice 2003/87/ES změněna směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/958. Jedním z jejích cílů bylo usilovat o provádění programu CORSIA v Evropské unii.

(15) Směrnice 2003/87/ES se použije bez ohledu na státní příslušnost provozovatele letadla a vztahuje se bez rozdílu na lety v rámci členských států, mezi nimi navzájem, mezi nimi a zeměmi EHP, v rámci zemí EHP nebo mezi zeměmi EHP navzájem.

---

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

(16) Článek 12 směrnice 2003/87/ES stanoví, že Evropská komise přijme prováděcí akty, kterými určí metodiku výpočtu kompenzačních požadavků pro provozovatele letadel.

(17) Dne 9. července 2024 bylo přijato prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/1879, kterým se stanoví prováděcí pravidla ke směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES, pokud jde o výpočet kompenzačních požadavků pro účely programu CORSIA (dále jen „prováděcí nařízení (EU) 2024/1879“).

(18) Podle čl. 25a odst. 3 směrnice 2003/87/ES přijímá Komise každoročně seznam zemí mimo státy EHP, Švýcarsko a Spojené království, u nichž se má za to, že uplatňují program CORSIA. V souladu se směrnicí 2003/87/ES se pro provozovatele se sídlem v členských státech EU vypočítají kompenzační požadavky pro všechny lety mezi státy, které se účastní programu CORSIA, s výjimkou letů v rámci EHP a mezi EHP a Švýcarskem a Spojeným královstvím. Tento rozdíl by měl být sdělen ICAO.

(19) Podle prováděcího nařízení (EU) 2024/1879 se malí provozovatelé mají z povinnosti kompenzovat emise odhlásit, zatímco příloha 16 svazek IV Chicagské úmluvy je standardně osvobozuje a mohou se k této povinnosti přihlásit. Tento rozdíl by měl být sdělen ICAO.

(20) V souladu se směrnicí 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 sdělen ICAO.

(21) Podle prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 a prováděcího nařízení (EU) 2018/2067 nemusí výkaz emisí a nezávislou ověřovací zprávu ověřovatel předat přímo vnitrostátním orgánům, na rozdíl od přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy, která přímé předání vyžaduje. Tento rozdíl by měl být sdělen ICAO.

(22) Podle prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 mají provozovatelé letadel používat zástupné údaje u maximálně 5 % všech svých vykázaných letů. Příloha 16 svazku IV toto omezuje na 5 % letů podléhajících kompenzačním požadavkům. Tento rozdíl by měl být sdělen ICAO.

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

(24) Podle prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 mají provozovatelé letadel, kteří nemají nárok na použití nástroje pro odhad emisí, používat k monitorování spotřeby paliva metodu A nebo metodu B. Mají používat stejné metody k vykazování všech letů, včetně letů, které nepodléhají kompenzačním požadavkům. Tento rozdíl by měl být sdělen ICAO.

(25) Podle prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 je lhůta, v níž má provozovatel letadel předložit v případě významné změny aktualizovaný plán monitorování emisí, kratší, než je stanoveno ve standardech a doporučených postupech. Tento rozdíl by měl být sdělen ICAO.

(26) V souladu s prováděcím nařízením (EU) 2018/2066 má mít každý provozovatel letadel vlastní samostatný plán monitorování a předkládat samostatné zprávy bez ohledu na to, zda se jedná o dceřinou společnost nebo subjekt v plném vlastnictví jiného provozovatele letadel. Tento rozdíl by měl být sdělen ICAO.

(27) Podle prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 mají provozovatelé letadel každoročně předložit údaje o emisích za předchozí kalendářní rok do 31. března, zatímco standardy a doporučené postupy pro program CORSIA vyžadují předložení do 30. dubna každého roku. Tento rozdíl by měl být sdělen ICAO.

(28) V souladu s prováděcím nařízením (EU) 2018/2066 předkládá provozovatel letadel svůj plán monitorování: i) nejméně čtyři měsíce před zahájením činností v oblasti letectví, na které se vztahuje příloha I směrnice 2003/87/ES, nebo ii) bez zbytečného odkladu po zahájení takové činnosti, nejpozději však šest týdnů po jejím provedení. Tento rozdíl by měl být sdělen ICAO.

(29) Podle prováděcího nařízení (EU) 2018/2067 mají výkaz emisí ověřovat ověřovatelé akreditovaní vnitrostátním akreditačním orgánem jednoho ze států Evropského hospodářského prostoru, zatímco standardy a doporučené postupy pro program CORSIA takové omezení neobsahují. Tento rozdíl by měl být sdělen ICAO.

(30) K dnešnímu dni neexistují žádné kredity schválené stranami dohod podle čl. 11a odst. 5 směrnice 2003/87/ES ani kredity vydané v souvislosti s projekty na úrovni Unie podle článku 24a směrnice 2003/87/ES. V praxi žádný rozdíl neexistuje. Po schválení kreditů z projektů v souladu s dohodami uzavřenými se třetími zeměmi nebo po vydání kreditů z projektů spravovaných členskými státy EU, jejichž cílem je snížit emise skleníkových plynů, na které se směrnice 2003/87/ES dosud nevztahuje, nebo v obou případech, by členské státy měly učinit oznámení ICAO o rozdílech, že takové kredity mohou být použity k dosažení souladu s programem CORSIA.

(31) V takovém případě by Komise měla uvědomit Radu prostřednictvím informativní poznámky a členské státy EU by měly neprodleně učinit oznámení ICAO.

(32) Členské státy EU by měly informovat Komisi o rozdílech, které oznámily ICAO, jakmile budou oznámeny, nejpozději však do dvou měsíců po vstupu tohoto aktu v platnost.

(33) Je vhodné stanovit postoj, který má být jménem Unie zaujat v Radě ICAO, neboť přijetí druhého vydání přílohy 16 svazku IV je podle článku 90 Chicagské úmluvy pro členské státy závazné.

(34) Postoj Unie vyjádří všechny členské státy Unie, jednajíce společně v zájmu Unie,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, který má být zaujat, pokud jde o rozdíly oproti příloze 16 svazku IV Chicagské úmluvy, které mají být oznámeny, je následující: každý členský stát podá vysvětlení stanovené v článku 2 a za podmínek popsaných v čl. 3 odst. 1 až 15 tohoto rozhodnutí oznámí rozdíly v systému ICAO pro elektronické oznamování rozdílů.

Článek 2

K níže uvedeným rozdílům se podá následující vysvětlení:

„*Pokud jde o kompenzaci, existují rozdíly mezi směrnicí 2003/87/ES a podrobnými pravidly přijatými Komisí na jedné straně a programem CORSIA na straně druhé. Pravidla Evropské unie použitelná v tomto ohledu ke dni [20. prosince 2024] jsou obsažena především ve směrnici 2003/87/ES, naposledy pozměněné směrnicí (EU) 2023/958, směrnicí (EU) 2023/959 a rozhodnutím Smíšeného výboru EHP č. 334/2023.*

Rozdíly oznámené [členský stát] dne [datum] podle rozhodnutí Rady (EU) 2018/2027 zůstávají v platnosti.“

Článek 3

1. Rozdíl ve vztahu k bodům 3.1.4 a 3.2 hlavy 3 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví: Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), „Požadavky na kompenzaci emisí CO_2“, s následujícími údaji o rozdílech:

   „V souladu se směrnicí 2003/87/ES [členský stát] oznamuje ICAO, že emise z letů provozovaných provozovateli se sídlem v [členský stát] v rámci Evropského hospodářského prostoru (EHP) nebo z letů provozovaných z EHP do Švýcarska nebo Spojeného království a ze Švýcarska a Spojeného království nepodléhají kompenzačním požadavkům. Emise z těchto letů nejsou v případě provozovatelů spravovaných [členský stát] zahrnuty do výpočtu proměnné OE v bodě 3.2.1.“

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

   Tyto regionální systémy obchodování s emisemi, které se na tyto emise vztahují, vedou k vyšší úrovni environmentální přísnosti než program CORSIA, protože se vztahují na větší podíl emisí z letů mezi státy EHP a letů mezi EHP a Spojeným královstvím a Švýcarskem.

   Systém Evropské unie pro obchodování s emisemi zavedený směrnicí 2003/87/ES se vztahuje na provozovatele leteckých společností bez ohledu na jejich státní příslušnost a zajišťuje rovné zacházení na trasách, pokud jde o povinnost vyřazovat emisní povolenky.“

   Tento rozdíl se v systému EFOD (elektronické oznamování rozdílů) označí jako rozdíl kategorie A, „přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup ICAO“, a jako „významný rozdíl“.

2. Rozdíl ve vztahu k bodu 3.4.2 hlavy 3 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví: Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), „Požadavky na kompenzaci emisí CO_2“, s následujícími údaji o rozdílech:

   „V souladu s čl. 4 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) 2024/1879 [členský stát] oznamuje ICAO, že provozovatelé letadel s konečným kompenzačním požadavkem za tříleté období souladu nižším než 3 000 tun mají kompenzační požadavek. Tito provozovatelé letadel však mohou požádat stát, aby byli z kompenzačního požadavku vyňati. To se liší od přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy, podle níž provozovatel letadel, který splňuje podmínky bodu 3.4.2, nemá žádné kompenzační požadavky, ale může se rozhodnout pro dobrovolnou kompenzaci těchto emisí.“

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

3. Rozdíl ve vztahu k bodu 4.2.1 hlavy 4 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví: Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), „Zrušení způsobilých emisních jednotek 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.

To vede k vyšší úrovni environmentální přísnosti.“

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

4. Rozdíl ve vztahu k bodu 2.4.1.5 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví: Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), „Monitorování, vykazování a ověřování ročních emisí CO_2 provozovatelů letounů“, s následujícími údaji o rozdílu:

V souladu s článkem 68 prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 a čl. 27 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) 2018/2067 [členský stát] oznamuje ICAO, že výkaz emisí i související ověřovací zprávu předkládá státu pouze provozovatel letadel. To odpovídá požadavku v bodě 2.4.1.5 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV, kde navíc ověřovací orgán musí rovněž nezávisle předložit státu kopii výkazu emisí a související ověřovací zprávu.“

Tento rozdíl se v systému EFOD (elektronické oznamování rozdílů) označí jako rozdíl kategorie B, „jiný způsob prokazování souladu“, nikoli však jako „významný rozdíl“.

5. Rozdíl ve vztahu k bodu 2.1.1 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví: Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), „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 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 (ES) č. 1008/2008[18].“

Tento rozdíl se v systému EFOD (elektronické oznamování rozdílů) označí jako rozdíl kategorie C, „provedeno částečně“, nikoli však jako „významný rozdíl“.

6. Rozdíl ve vztahu k bodům 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 a 2.2.1.3.6 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví: Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), „Monitorování, vykazování a ověřování ročních emisí CO_2 provozovatelů letounů“, s následujícími údaji o rozdílu:

„V souladu s čl. 55 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 se za malé producenty emisí považují 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. [Členský stát] oznamuje ICAO, že provozovatelé letadel nad prahovou hodnotou pro malé producenty emisí použijí k monitorování spotřeby paliva metodu A nebo metodu B.“

„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 (elektronické oznamování rozdílů) označí jako rozdíl kategorie A, „přísnější nebo přesahuje standard nebo doporučený postup ICAO“, nikoli však jako „významný rozdíl“.

7. Rozdíl ve vztahu k bodu 2.5.1.1 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví: Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), „Monitorování, vykazování a ověřování ročních emisí CO_2 provozovatelů letounů“, s následujícími údaji o rozdílu:

„V souladu s čl. 66 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 použije provozovatel letadel pro příslušné období zástupné údaje vypočítané podle alternativní metody určené v plánu monitorování, pokud počet letů, u nichž údaje chybí, nepřekročí 5 % všech vykázaných letů. Je-li zjištěno, že počet letů, u nichž chybí údaje, překročí 5 % letů za rok, musí o tom provozovatel uvědomit příslušný orgán a přijmout nápravná opatření za účelem zlepšení sběru údajů.“

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

8. Na body 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 a 2.2.1.3.5 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví se vztahuje následující rozdíl: Program

[18] 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. L 293, 31.10.2008, s. 3).

kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), „Monitorování, vykazování a ověřování ročních emisí CO_2 provozovatelů letounů“, s následujícími údaji o rozdílu:

„V souladu s čl. 55 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 [členský stát] oznamuje ICAO, že pokud letadlo v daném roce (y) překročí prahovou hodnotu pro malé producenty emisí, předloží provozovatel letadla bez zbytečného odkladu aktualizovaný plán monitorování emisí, není-li s orgánem [členský stát] odpovědným za program CORSIA dohodnuto jinak.“

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

9. Na bod 1.2.6 hlavy 1 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví se vztahuje následující rozdíl: Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), „Správa“, s následujícími údaji o rozdílu:

„Podle čl. 51 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 [členský stát] oznamuje ICAO, že každý provozovatel letadla má svůj vlastní plán monitorování emisí a vykazuje emise samostatně, a to i když je dceřinou společností v plném vlastnictví jiného provozovatele letadel, jak stanoví příloha 16 svazku IV Chicagské úmluvy.“

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

10. Na bod 1.5 hlavy 1 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví se vztahuje následující rozdíl: Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), „Správa“, s následujícími údaji o rozdílu:

„V souladu s článkem 68 prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 [členský stát] oznamuje ICAO, že lhůta k předložení výkazu emisí za předchozí kalendářní rok je pro provozovatele letadel 31. březen, a nikoli 30. duben každého roku, jak stanoví příloha 16 svazek IV Chicagské úmluvy.“

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

11. Na body 2.2.2.1, 2.2.2.2 a 2.2.2.3 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví se vztahuje následující rozdíl: Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), „Monitorování, vykazování a ověřování ročních emisí CO_2 provozovatelů letounů“, s následujícími údaji o rozdílu:

„V souladu s článkem 52 prováděcího nařízení (EU) 2018/2066 [členský stát] oznamuje ICAO, že provozovatelé letadel předloží plán monitorování nejpozději čtyři měsíce před zahájením činností v oblasti letectví, na které se vztahuje příloha I směrnice 2003/87/ES, nebo bez zbytečného odkladu po zahájení těchto činností, nejpozději však šest týdnů po jejich provedení. Tato lhůta se liší od přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy, podle níž noví účastníci předloží plány monitorování emisí do tří měsíců od okamžiku, od něhož spadají do oblasti její působnosti. Kromě toho

provozovatelé letadel, kteří spadají do oblasti působnosti poprvé (aniž by se jednalo o nové účastníky), předloží své plány do tří měsíců.“

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

12. Na bod 2.4.2.1 hlavy 2 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví se vztahuje následující rozdíl: Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), „Monitorování, vykazování a ověřování ročních emisí CO_2 provozovatelů letounů“, s následujícími údaji o rozdílu:

„V souladu s prováděcím nařízením (EU) 2018/2067 a kromě podmínek stanovených v bodě 2.4.2.1 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy [členský stát] oznamuje ICAO, že výkaz emisí ověřují ověřovatelé akreditovaní v souladu s tímto nařízením vnitrostátním akreditačním orgánem jednoho ze států Evropského hospodářského prostoru.“

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

13. Rozdíl ve vztahu k bodu 4.2.1 hlavy 4 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví: Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), „Zrušení způsobilých emisních jednotek v programu CORSIA“, s následujícími údaji o rozdílu:

„V souladu s článkem 11a směrnice 2003/87/ES [členský stát] oznamuje ICAO, že kromě emisních jednotek schválených Radou ICAO a v souladu s [třetím rozdílem v kritériích pro dodatečné emisní jednotky] mohou provozovatelé zapsaní v rejstříku v [členský stát] používat následující emisní jednotky, aby splnili své povinnosti podle programu CORSIA:

Kredity vydané v souvislosti s projekty na úrovni Unie podle článku 24a směrnice 2003/87/ES. Jednalo by se o kredity vydané v souvislosti s projekty spravovanými členskými státy EU, které snižují emise skleníkových plynů, na něž se nevztahuje systém EU ETS. Nesmí vést k dvojímu uplatňování nároků ani bránit provádění jiných opatření politik zaměřených na snížení emisí, na něž se nevztahuje směrnice 2003/87/ES.“

Tento rozdíl se oznámí, až budou splněny podmínky článku 24a směrnice 2003/87/ES a tyto kredity budou vydány. Při oznámení rozdílu se tento rozdíl v systému EFOD (elektronické oznamování rozdílů) označí jako rozdíl kategorie B, „jiný způsob prokazování souladu“, nikoli však jako „významný rozdíl“.

14. Rozdíl ve vztahu k bodu 4.2.1 hlavy 4 přílohy 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví: Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), „Zrušení způsobilých emisních jednotek v programu CORSIA“, s následujícími údaji o rozdílu:

„V souladu s článkem 11a směrnice 2003/87/ES [členský stát] oznamuje ICAO, že kromě emisních jednotek schválených Radou ICAO a v souladu s [třetím rozdílem v kritériích pro dodatečné emisní jednotky] mohou provozovatelé zapsaní v rejstříku v [členský stát] používat následující emisní jednotky, aby splnili své povinnosti podle programu CORSIA:

Kredity schválené stranami dohod podle čl. 11a odst. 5 směrnice 2003/87/ES. Jednalo by se o kredity schválené na základě dvoustranných dohod uzavřených s třetími zeměmi [uveďte dohodu].“

Tento rozdíl se oznámí, jakmile budou splněny podmínky článku 11a odst. 5 směrnice 2003/87/ES a tyto kredity budou vydány. Při oznámení rozdílu se tento rozdíl v systému EFOD (elektronické oznamování rozdílů) označí jako rozdíl kategorie B, „jiný způsob prokazování souladu“, nikoli však jako „významný rozdíl“.

15. S výjimkou odstavců 13 a 14 oznámí každý členský stát rozdíly uvedené v tomto článku nejpozději do dvou měsíců od vstupu tohoto rozhodnutí v platnost a informuje o tom Komisi. Jakmile budou splněny podmínky stanovené v odstavcích 13 a 14, Komise náležitě uvědomí Radu prostřednictvím informativní poznámky. Členské státy EU poté neprodleně učiní oznámení ICAO.

Článek 4

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

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda/předsedkyně