EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 14.7.2021
COM(2021) 567 final

Návrh

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o oznámení kompenzace v souvislosti s celosvětovým tržním opatřením pro provozovatele letadel se sídlem v Unii

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Tento návrh zavádí změnu pravidel pro letectví v systému Evropské unie pro obchodování s emisemi (EU ETS), aby se zavedlo oznámení členských států leteckým společnostem se sídlem v EU o kompenzaci pro rok 2021 v rámci programu kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

Cílem je provést toto oznámení způsobem, který minimalizuje administrativní zátěž vnitrostátních orgánů a provozovatelů leteckých společností a zajistí právní jistotu, pokud jde o kompenzaci podle programu CORSIA prováděnou leteckými společnostmi se sídlem v členských státech.

Program CORSIA organizace ICAO je kompenzační mechanismus, v jehož rámci by měly země, v nichž mají letecké společnosti sídlo, kompenzovat emise CO_2, které překračují příslušnou referenční úroveň, prostřednictvím mezinárodních kreditů. Vzhledem k pandemii COVID-19 Rada ICAO v červnu 2020 rozhodla, že v letech 2021–2023 by se jako základní úroveň měly používat emise z roku 2019 namísto průměru emisí z let 2019–2020[1]. Přezkum programu CORSIA v roce 2022 bude zkoumat dopad COVID-19 na program CORSIA v různých otázkách.

S výhradou rozdílů oznámených v roce 2018[2] a způsobu, jakým Evropský parlament a Rada změní právní předpisy Unie, má EU v úmyslu program CORSIA provést. Letecké společnosti se sídlem v EU by proto měly v případě potřeby vyřadit kredity, aby splnily kompenzaci podle programu CORSIA, pokud jde o jejich emise v roce 2021. Jak je předpokládáno v normách a doporučených postupech programu CORSIA, členské státy EU by měly vypočítat kompenzaci svých emisí za rok 2021 a informovat o ní letecké společnosti do 30. listopadu 2022; poté by tyto letecké společnosti měly zrušit příslušný počet kreditů do 31. ledna 2025.

V důsledku pandemie COVID-19 se emise CO_2 v rámci systému obchodování s emisemi pro letectví v roce 2020 snížily oproti roku 2019 o 64 %[3]. V listopadu 2020 zveřejnila Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) prognózu oživení evropského odvětví letectví na období 2020–2024[4]. Popisuje v ní dopad pandemie COVID-19 na leteckou dopravu. Podle prognózy by ani v nejoptimističtějším scénáři nebylo dosaženo úrovně emisí

---

1 https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-and-Covid-19.aspx

2 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).

3 https://ec.europa.eu/clima/news/emissions-trading-greenhouse-gas-emissions-reduced-2020_en

4 https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024

z roku 2019 dříve než v roce 2024, zatímco nejhorší scénář předpokládá toto oživení až v roce 2029.

Odhady sice nepředpokládají žádné skutečné požadavky ohledně kompenzace podle programu CORSIA v období 2021–2023, nicméně v právu Unie by měla být stanovena právní povinnost členských států oznámit leteckým společnostem se sídlem v EU údaje ohledně kompenzace do 30. listopadu 2022, pokud jde o emise v roce 2021. Na základě výše uvedených faktických údajů o roce 2020 a první polovině roku 2021 je pravděpodobnost, že se jakékoli skutečné požadavky ohledně kompenzace podle programu CORSIA v roce 2021 naplní, minimální, a pro rok 2022 je rovněž velmi nízká. Proto tento návrh předpokládá, že jakmile bude jasné, jaká je hodnota dodatečné kompenzace ve vztahu k roku 2021, s největší pravděpodobností: nulová, mají členské státy tuto skutečnost leteckým společnostem sdělit v průběhu roku 2022. Tento návrh by měl být přijat Radou a Evropským parlamentem, jakmile budou známy údaje o emisích za rok 2021, tj. po 1. lednu 2022.

Stejný přístup bude uplatněn i pro následující roky v případě, že příslušné návrhy balíčku „Fit for 55“ ještě nebudou přijaty.

Povinnosti leteckých společností se sídlem v EU v rámci systému obchodování s emisemi zůstávají v platnosti podle práva Unie podle směrnice 2003/87/ES. Tyto povinnosti zahrnují povinnost monitorovat a vykazovat své emise, včetně těch, které se týkají letů mezi EHP a třetími zeměmi.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Revize pravidel ETS v oblasti letectví je nedílnou součástí balíčku EU „Fit for 55“. Revize zahrnuje provádění programu CORSIA prostřednictvím směrnice EU ETS.

Tento návrh je jedinou změnou související s programem CORSIA, která by měla být zavedena do 30. listopadu 2022, aby k tomuto datu mohlo dojít k oznámení nulové dodatečné kompenzace.

Další změny související s prováděním programu CORSIA zahrnují ustanovení týkající se používání mezinárodních kreditů pro lety mimo EHP; povinnosti vyřazení pro lety mimo EHP; zacházení s leteckými společnostmi se sídlem mimo EU pro mimoevropské lety; zacházení s leteckými společnostmi se sídlem v EU na trasách, kde není program CORSIA uplatňován stejným způsobem, a působnosti směrnice na lety leteckých společností EU mezi dvěma třetími zeměmi. Tyto další změny týkající se provádění programu CORSIA jsou zahrnuty do širšího návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letectví k cíli Unie snížit emise na úrovni celého hospodářství a vhodně zavést celosvětové tržní opatření.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tento konkrétní návrh není v rozporu s ostatními politikami Unie.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Právním základem pro tento návrh je článek 192 Smlouvy o fungování Evropské unie. V souladu s článkem 191 a čl. 192 odst. 1 SFEU Evropská unie přispívá 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.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Změna klimatu je problém přesahující hranice států a opatření EU mohou účinně doplňovat a posilovat regionální, vnitrostátní a místní opatření. Koordinace opatření v oblasti klimatu by měla probíhat na evropské úrovni, a pokud je to možné, měla by být podpořena účinná opatření na celosvětové úrovni. Opatření EU jsou odůvodněna na základě subsidiarity, jak je stanoveno v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. Od roku 1992 Evropská unie pracovala na rozvoji společných řešení a prosazování celosvětových opatření k řešení změny klimatu. Opatření na úrovni EU konkrétně zajistí nákladově efektivní plnění cíle pro rok 2030 i dlouhodobého cíle v ohledu snižování emisí a zároveň zajistí spravedlnost a ekologickou vyváženost. Články 191 až 193 SFEU potvrzují a upřesňují pravomoci EU v oblasti změny klimatu.

• Proporcionalita

Tento návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů, jimiž je nákladově efektivní plnění cíle EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů při současném zajištění spravedlnosti a environmentální vyváženosti.

• Volba nástroje

Za vhodný nástroj pro změnu směrnice o ETS se považuje rozhodnutí Parlamentu a Rady prostřednictvím řádného legislativního postupu,[5] neboť požadovaná opatření mají být prováděna členskými státy. Tato volba je v souladu s precedenty tří předchozích rozhodnutí týkajících se ETS (rozhodnutí o odložení[6], rozhodnutí o rezervě tržní stability[7] a první rozhodnutí ETS o „pozastavení času“[8]).

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů

Vzhledem k rané fázi provádění stávajících právních předpisů, a tudíž omezené dostupnosti údajů, nebylo provedeno žádné hodnocení *ex post* ani kontrola účelnosti těchto návrhů.

---

5 Na rozdíl od aktů zaměřených pouze na postoje v mezinárodních orgánech podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy, které se týkaly pouze Rady, např. rozhodnutí Rady o oznámení rozdílů organizaci ICAO.

6 Rozhodnutí č. 1359/2013/EU o změně směrnice 2003/87/ES za účelem vyjasnění ustanovení o harmonogramu dražeb povolenek na emise skleníkových plynů (Úř. věst. L 343, 19.12.2013, s. 1).

7 Rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů a o změně směrnice 2003/87/ES (Úř. věst. L 264, 9.10.2015, s. 1).

8 Rozhodnutí č. 377/2013/EU, kterým se stanoví dočasná odchylka od směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství (Úř. věst. L 113, 25.4.2013, s. 1).

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Dle potřeby proběhly konzultace se zúčastněnými stranami ohledně politických možností provádění programu CORSIA prostřednictvím systému EU ETS. Počáteční posouzení dopadů aktualizovaných pravidel pro systém ETS v oblasti letectví bylo zveřejněno dne 3. července 2020 s obdobím pro zpětnou vazbu trvajícím do 28. srpna 2020 a otevřená veřejná konzultace probíhala prostřednictvím online průzkumu od 1. října 2020 do 14. ledna 2021. Výsledky konzultací se zúčastněnými stranami jsou shrnuty v příloze posouzení dopadů, která je připojena k návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letectví k cíli Unie snížit emise na úrovni celého hospodářství a vhodně zavést celosvětové tržní opatření[9].

- **Posouzení dopadů**

Předmět tohoto návrhu se týká oznámení kompenzace členskými státy a nemá žádné environmentální ani ekonomické dopady ve srovnání se současnou situací.

Možnosti politiky pro provádění programu CORSIA a zvýšené dražby v oblasti letectví byly posouzeny v posouzení dopadů připojeném k návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letectví k cíli Unie snížit emise na úrovni celého hospodářství a vhodně zavést celosvětové tržní opatření[10].

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a dodržuje zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie. Přispívá zejména k dosažení cíle vysoké úrovně ochrany životního prostředí v souladu se zásadou udržitelného rozvoje, jak je stanovena v článku 37 Listiny základních práv Evropské unie[11].

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Tento návrh nemá žádné rozpočtové důsledky.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Vnitrostátní orgány a provozovatelé letadel mohou využít stávající infrastrukturu v souvislosti s monitorováním a vykazováním emisí provozovatelů letadel. Vzhledem k tomu, že se nepředpokládají žádné transakce, nejsou zapotřebí žádná opatření týkající se registrů.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

V článku 12 směrnice 2003/87/ES se vkládá nový odstavec, který ukládá vnitrostátním orgánům členských států právní povinnost oznámit [pravděpodobně: nulovou] dodatečnou kompenzaci pro provozovatele letadel se sídlem v EU, pokud jde o jejich emise za rok 2021.

Provozovatelé letadel, kterým má být poskytováno oznámení, jsou provozovatelé letadel uvedení v článku 1 nařízení Komise v přenesené pravomoci 2019/1603, kterým se provádí program CORSIA, pokud jde o monitorování a vykazování emisí.

---

9 SWD [odkaz bude přidán]
10 SWD [odkaz bude přidán]
11 Úř. věst. C 326, 26.10.2012, s. 391.

Návrh

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o oznámení kompenzace v souvislosti s celosvětovým tržním opatřením pro provozovatele letadel se sídlem v Unii

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[1],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[2],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) je používán od roku 2019, pokud jde o monitorování, vykazování a ověřování emisí, a má být celosvětově uplatňovaným tržním opatřením, jehož cílem je kompenzovat emise oxidu uhličitého v mezinárodním letectví ode dne 1. ledna 2021 nad stanovenou úroveň emisí pomocí určitých kompenzačních kreditů.

(2) S výhradou rozdílů mezi právními předpisy EU a programu CORSIA, které byly oznámeny organizaci ICAO v návaznosti na rozhodnutí Rady (EU) 2018/2027[3], a způsobu, jakým Evropský parlament a Rada změní právní předpisy Unie, hodlá Unie program CORSIA provádět.

(3) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1603[4] bylo přijato za účelem vhodného provedení pravidel CORSIA pro monitorování, vykazování a ověřování emisí v letectví. Kompenzace ve smyslu mezinárodních norem a doporučených postupů pro program CORSIA[5] se vypočítává na základě emisí CO_2 ověřených v souladu s uvedeným nařízením.

---

1 Úř. věst. C […], […], s. […].

2 Úř. věst. C […], […], s. […].

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).

4 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).

5 První vydání mezinárodních norem a doporučených postupů v oblasti ochrany životního prostředí – Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (příloha 16 svazek IV Chicagské úmluvy).

(4) Vzhledem k velkému poklesu emisí z letecké dopravy v roce 2020 v důsledku pandemie COVID-19 Rada ICAO na svém 220. zasedání v červnu 2020 rozhodla, že emise z roku 2019 by měly být použity jako výchozí hodnota pro výpočet kompenzace ze strany provozovatelů letadel na období 2021–2023.

(5) Je velmi pravděpodobné, že emise z letectví v roce 2021 nepřekročí své kolektivní úrovně z roku 2019. Proto se očekává, že dodatečná kompenzace ze strany provozovatelů letadel bude pro rok 2021 nulová.

(6) Členské státy by měly provést program CORSIA tak, že do 30. listopadu 2022 oznámí provozovatelům letadel se sídlem v těchto členských státech jejich kompenzaci za rok 2021.

(7) Jelikož cílů tohoto rozhodnutí nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale spíše jich může být z důvodu rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto rozhodnutí rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(8) Aby byla zajištěna jistota ohledně úrovně kompenzace pro rok 2021, mělo by být toto rozhodnutí přijato po 1. lednu 2022, kdy bude známa celková úroveň emisí pro rok 2021.

(9) Je důležité zajistit právní jistotu pro vnitrostátní orgány a provozovatele letadel, pokud jde o kompenzaci podle programu CORSIA pro rok 2021, co nejdříve v průběhu roku 2022. Toto rozhodnutí by proto mělo neprodleně vstoupit v platnost.

(10) Směrnice 2003/87/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

V článku 12 směrnice 2003/87/ES se doplňuje nový odstavec 6, který zní:

„6. Do 30. listopadu 2022 členské státy oznámí provozovatelům letadel, že pro rok 2021 mají [nulovou] kompenzaci ve smyslu mezinárodních norem a doporučených postupů ICAO pro ochranu životního prostředí pro program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví. Členské státy tuto skutečnost oznámí provozovatelům letadel, kteří splňují následující podmínky:

a) provozovatel letadla je držitelem osvědčení leteckého provozovatele vydaného členským státem nebo je registrován v členském státě, včetně jeho nejvzdálenějších regionů a (závislých) území;

b) ročně produkují více než 10 000 tun emisí CO_2 z využívání letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností přesahující 5 700 kg při provozování letů uvedených v příloze I, s výjimkou letů s odletem a příletem v rámci téhož členského státu (včetně nejvzdálenějších regionů téhož členského státu), a to od 1. ledna 2019.

Pro účely písm. b) prvního pododstavce se nezohledňují emise CO_2 z následujících typů letů:

i) letů pro účely státu;

ii) humanitárních letů;

iii) zdravotnických letů;

iv) vojenských letů;

v) protipožárních letů.“

Článek 2

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

V Bruselu dne

Za Evropský Parlament	*Za Radu*
předseda/předsedkyně	*předseda/předsedkyně*