



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 13.5.2020
COM(2020) 194 final

2020/0078 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO), pokud jde o dobrovolnou účast v systému kompenzací a snižování emisí uhlíku v mezinárodní letecké dopravě (CORSIA) od 1. ledna 2021 a zvolenou možnost výpočtu kompenzačních požadavků vztahujících se na provozovatele letounů pro období 2021–2023

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká rozhodnutí o postoji, který má být zaujat jménem Unie v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO), pokud jde o dobrovolnou účast v systému kompenzací a snižování emisí uhlíku v mezinárodní letecké dopravě (CORSIA) od 1. ledna 2021 a zvolenou možnost výpočtu kompenzačních požadavků vztahujících se na provozovatele letounů pro období 2021–2023.

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1 Chicagská úmluva a Pařížská dohoda

Cílem Chicagské úmluvy (dále jen „úmluva“) je regulovat mezinárodní leteckou dopravu. Touto úmluvou, která vstoupila v platnost dne 4. dubna 1947, byla zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Pařížská dohoda byla přijata na konferenci smluvních stran Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu v prosinci 2015 a jejím cílem je udržet zvýšení globální teploty výrazně pod hranicí 2 °C oproti úrovni před průmyslovou revolucí a pokračovat v úsilí o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5 °C. K dosažení tohoto snížení emisí by měla přispět všechna hospodářská odvětví, včetně mezinárodní letecké dopravy.

Všechny členské státy EU jsou smluvními stranami úmluvy i dohody. EU a její členské státy jsou smluvními stranami Pařížské dohody a společně se zavázaly ke snižování svých emisí skleníkových plynů.

2.2 Mezinárodní organizace pro civilní letectví

Mezinárodní organizace pro civilní letectví je specializovaná agentura Organizace spojených národů. Jejím cílem je rozvíjet zásady a techniky mezinárodního leteckého provozu a podporovat plánování a rozvoj mezinárodní letecké dopravy. EU má v mnoha orgánech ICAO, včetně shromáždění a dalších technických orgánů, status pozorovatele *ad hoc*.

2.3 Systém kompenzací a snižování emisí uhlíku v mezinárodní letecké dopravě (CORSIA)

Mezinárodní normy a doporučené postupy (SARP) v oblasti ochrany životního prostředí – systém kompenzací a snižování emisí uhlíku v mezinárodní letecké dopravě (CORSIA) byly přijaty jako příloha 16 svazek IV Chicagské úmluvy Radou ICAO na jejím 214. zasedání dne 27. června 2018.

Požadavky na monitorování, vykazování a ověřování emisí CO₂ z mezinárodních letů podle přílohy 16 svazku IV se použijí ode dne 1. ledna 2019. Požadavky na kompenzaci emisí CO₂ podle přílohy 16 svazku IV se použijí ode dne 1. ledna 2021.

Hlava 3 ust. 3.1.3 a 3.2.1 a doplněk 1 („Správní postupy“) k příloze 16 svazku IV ukládají státům povinnost oznámit do 30. června 2020 organizaci ICAO,

- zda se rozhodly dobrovolně se účastnit, nebo svou dobrovolnou účast od 1. ledna 2021 ukončit¹,

¹ V ustanovení 3.1.3 se odkazuje na začlenění státu do dokumentu ICAO s názvem „CORSIA States for Chapter 3 State Pairs“. Toto ustanovení obsahuje poznámku, která upřesňuje, že dotčený dokument se vztahuje na státy, které se dobrovolně účastní během období souladu od 1. ledna 2021 do 31. prosince 2026. Rovněž je třeba poznamenat, že doplněk 1 ukládá státům povinnost oznámit organizaci ICAO

- jakou zvolily možnost, pokud jde o výpočet kompenzačních požadavků vztahujících se na provozovatele letounů pro období 2021–2023.

2.4 Systém EU pro obchodování s emisemi

Odvětví letecké dopravy bylo do systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) začleněno v roce 2012². Systém EU ETS zahrnoval emise z letů, které přistávají v Evropském hospodářském prostoru (EHP) a z něj odlétají, včetně letů do a ze třetích zemí. Aby však Unie mohla v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví urychlit celý proces a usnadnit pokrok směrem k celosvětovému přístupu k řešení emisí z mezinárodní letecké dopravy, přijala dočasné odchylky, jež omezily zeměpisnou působnost pouze na lety uvnitř EHP, a z uplatňování systému EU ETS tedy vyloučily lety mimo EHP, dokud nedojde k vývoji na mezinárodní úrovni³.

Poslední revize směrnice 2003/87/ES z roku 2017 obsahuje článek 28b, který odráží vzájemné porozumění, že systém CORSIA by byl proveden prostřednictvím změny systému EU ETS, přičemž by byly posouzeny klíčové prvky systému CORSIA, včetně pokud jde o účast, a že by se tak mělo stát způsobem, který je v souladu s cílem EU v oblasti klimatu pro rok 2030 (v souladu se zásadou nezhoršování podle Pařížské dohody⁴).

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM UNIE

3.1 Souvislosti

Unie silně podporuje celosvětové tržní opatření – systém CORSIA – vypracované Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) pro emise z mezinárodní letecké dopravy, které přispívá k boji proti změně klimatu. Tuto podporu Unie prokázala mimo jiné tak, že Evropský parlament a Rada třikrát pozměnily systém EU ETS, aby usnadnily pokrok v rámci ICAO.

Ačkoliv původním cílem systému CORSIA jsou pouze kompenzace růstu emisí od roku 2020, je důležité podpořit počáteční pokrok a v zájmu dosažení jeho cíle přispět také k přiměřené účasti.

Rozhodnutí Rady (EU) 2016/915⁵ stanovilo postoj, který měl být zaujat jménem Evropské unie, pokud jde o mezinárodní nástroj, jenž měl být vypracován v rámci orgánů ICAO a jenž měl vést k uplatňování jednotného celosvětového tržního opatření pro emise z mezinárodní letecké dopravy od roku 2020.

rozhodnutí o ukončení dobrovolné účasti vždy do 30. června roku, který předchází roku, v němž by byla dobrovolná účast ukončena.

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/101/ES ze dne 19. listopadu 2008, kterou se mění směrnice 2003/87/ES za účelem začlenění činností v oblasti letectví do systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství, Úř. věst. L 8, 13.1.2009, s. 3.

³ Pokud by Evropský parlament a Rada do prosince 2023 žádnou změnu směrnice o EU ETS nepřijaly, pak by se systém EU ETS pro leteckou dopravu automaticky vrátil ke své původní působnosti, a vztahoval by se tedy na všechny lety odlétající z letišť v členských státech EU a ve všech státech ESVO a přilétající na jiná letiště ve státech EU/ESVO nebo ve třetích zemích a také na lety přilétající na letiště v EU/ESVO ze třetích zemí, pokud by tyto nebyly osvobozeny prostřednictvím právních předpisů v přenesené pravomoci.

⁴ Ustanovení článku 3 Pařížské dohody.

⁵ 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.

Nařízení (EU) č. 2017/2392⁶ usiluje zejména o to, aby se „připravilo provádění celosvětového tržního opatření od roku 2021“. Jak je uvedeno v nařízení, pro „konkrétní zavedení [uvedeného opatření] je však nutné, aby členové ICAO přijali opatření na vnitrostátní úrovni.“

Článek 28b směrnice 2003/87/ES (směrnice o EU ETS)⁷ stanoví, že „[d]o dvanácti měsíců od přijetí příslušných nástrojů organizací ICAO a než začne fungovat celosvětové tržní opatření, předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž zváží způsoby, jak prostřednictvím úpravy této směrnice provést tyto nástroje v právu Unie. Komise v této zprávě podle potřeby rovněž posoudí pravidla platná pro lety uvnitř EHP. Rovněž posoudí ambice a celkovou ekologickou vyváženost celosvětového tržního opatření, včetně jeho obecného záměru s ohledem na cíle vytyčené Pařížskou dohodou, míry účasti, jeho vymahatelnosti, transparentnosti, pokut za neplnění, postupů týkajících se zapojení veřejnosti, kvality kompenzačních kreditů, monitorování, vykazování a ověřování emisí, registrů, odpovědnosti a pravidel používání biopaliv.“

Rozhodnutí Rady (EU) 2018/2027⁸ stanovilo postoj, který má být zaujat jménem Unie v ICAO, pokud jde o první vydání mezinárodních norem a doporučených postupů týkajících se systému CORSIA, pokud jde o rozdíly, které mají být oznámeny. V souladu s uvedeným rozhodnutím členské státy oznámily organizaci ICAO rozdíly, přičemž zdůraznily rozdíly mezi systémem EU ETS a systémem CORSIA (systém EU ETS je založen na trasách, systém CORSIA na státě registrace), a to, že se provádění systému CORSIA ze strany EU uskuteční prostřednictvím revize systému EU ETS, jak bylo dohodnuto při jeho poslední revizi z roku 2017⁹. Cílem bylo zachovat *acquis* EU a budoucí politický prostor, jakož i úroveň ambicí EU v oblasti klimatu.

Dne 4. března 2020 přijala Komise návrh „evropského právního rámce pro klima“¹⁰, podle něhož by Unie měla dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050, aby mohla splnit dlouhodobý teplotní cíl stanovený v článku 2 Pařížské dohody. Dotčený návrh je založen na závěru, že je třeba přijmout další opatření, na nichž se budou muset podílet všechna odvětví, neboť se očekává, že stávající politiky sníží do roku 2050 emise skleníkových plynů pouze o 60 %, přičemž pro dosažení klimatické neutrality bude potřeba učinit mnohem více.

V neposlední řadě vyjádřila Unie při několika příležitostech politický závazek provádět systém CORSIA od zahájení jeho pilotní fáze. Při poslední příležitosti během 40. zasedání shromáždění ICAO v roce 2019 bylo v prohlášení jménem EU a jejích členských států jednak oznámeno, že Unie zachová svůj politický prostor a ambice v oblasti klimatu, pokud jde o provádění systému CORSIA prostřednictvím systému EU ETS, a jednak vyjádřeno, že Unie a

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2392 ze dne 13. prosince 2017, kterým se mění směrnice 2003/87/ES, aby nadále platila stávající omezení rozsahu činností v oblasti letectví a aby se připravilo provádění celosvětového tržního opatření od roku 2021, Úř. věst. L 350, 29.12.2017, s. 7.

⁷ 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. L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁸ 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, 10.12.2018, s. 25.

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2392 ze dne 13. prosince 2017, kterým se mění směrnice 2003/87/ES, aby nadále platila stávající omezení rozsahu činností v oblasti letectví a aby se připravilo provádění celosvětového tržního opatření od roku 2021, Úř. věst. L 350, 29.12.2017, s. 7.

¹⁰ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (EU) 2018/1999 (evropský právní rámec pro klima) ze dne 4. března 2020, COM(2020) 80.

její členské státy i nadále „silně podporují systém CORSIA“ a jsou i nadále „plně odhodlány provádět tento systém od zahájení pilotní fáze“. Unie soustavně připomínala, že je třeba v souladu s poslední revizí systému EU ETS zachovat příslušné právní předpisy EU a ambice v oblasti klimatu, což zopakovala to při oznámení rozdílu uloženého v roce 2018, jakož i v prohlášení EU učiněném na 40. zasedání shromáždění ICAO. Evropský parlament od té doby Komisi a členské státy několikrát požádal, aby zajistily legislativní autonomii EU při provádění směrnice o EU ETS¹¹.

3.2 Navrhovaný postoj

Aby se členským státům umožnilo učinit požadovaná oznámení, je nezbytné přijmout postoj jménem Unie před uplynutím lhůty 30. června 2020 stanovené v mezinárodních normách a doporučených postupech týkajících se systému CORSIA.

Pokud jde o první záležitost, tj. o oznámení rozhodnutí dobrovolně se účastnit, nebo dobrovolnou účast od 1. ledna 2021 ukončit, navrhuje se oznámit dobrovolnou účast členských států od zahájení pilotní fáze dne 1. ledna 2021, a to s ohledem na politický závazek, který Unie opakovaně učinila a organizace ICAO již uznala, na očekávané přínosy pro životní prostředí a mezinárodní dopravu spojené se systémem CORSIA a na absenci jakékoli funkční alternativy na celosvětové úrovni. Na oznámení by se vztahovaly rozdíly oznámené v roce 2018 v souladu s rozhodnutím Rady (EU) 2018/2027 a jakékoliv budoucí rozdíly a nebylo by jím dotčeno přezkoumání systému EU ETS, jak bylo dohodnuto v roce 2017, ani ambice EU v oblasti klimatu, jakož ani směrnice o obnovitelných zdrojích energie¹².

Pokud jde o druhou záležitost, tj. o oznámení zvolené možnosti výpočtu kompenzačních požadavků vztahujících se na provozovatele letounů pro období 2021–2023, navrhuje se, aby se výpočet pro každý rok pilotní fáze zakládal na údajích o emisích z konkrétního roku, tj. roku 2021, 2022, respektive 2023, místo toho, aby se pro každý příslušný rok použily údaje o emisích z roku 2020. Tento přístup zohledňuje očekávané přínosy pro životní prostředí a mezinárodní dopravu, potřebu motivovat provozovatele k tomu, aby omezili své dopady na životní prostředí, a význam včasných opatření, přičemž rovněž bere v potaz rozsah potenciálních kompenzačních nákladů pro evropské provozovatele a jakýkoli dopad na jejich mezinárodní konkurenceschopnost. Ve srovnání s volbou roku 2020 jako referenčního roku pro celou pilotní fázi by volba referenčních let 2021, 2022 a 2023 měla vést k větší účinnosti z hlediska životního prostředí. Emise z mezinárodní letecké dopravy by totiž měly být v letech 2021, 2022 a 2023 vyšší než v roce 2020, a to i kvůli významným dopadům pandemie COVID-19 na leteckou dopravu a emise v roce 2020.

V této souvislosti je nezbytné zajistit, aby byly řádně zohledněny stávající a případné budoucí rozdíly mezi právem Unie a systémem CORSIA. Výše zmiňované oznámení by proto mělo obsahovat odkaz na rozdíl oznámený na základě rozhodnutí Rady (EU) 2018/2027. Vzhledem k tomu, že se tento rozdíl, pokud je stále relevantní, vzhledem k určitým koncepčním rozdílům mezi systémem CORSIA a systémem EU ETS týká pouze přidělení pravomocí států vůči jednotlivým provozovatelům, měla by být ve výše zmiňovaném oznámení rovněž vyhrazena možnost oznámit další rozdíly.

¹¹ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 28. listopadu 2019 o konferenci OSN o změně klimatu konané v roce 2019 v Madridu, Španělsko (COP 25), P9_TA(2019)0079.

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů, Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82.

4. SOULAD S OSTATNÍMI POLITIKAMI UNIE

Navrhované rozhodnutí je v souladu s ostatními politikami Unie, zejména s politikami v oblasti energetiky, životního prostředí a dopravy, a doplňuje je. Připomíná souvislost mezi účastí v systému CORSIA a revizí směrnice o EU ETS Evropským parlamentem a Radou, jak je stanoveno v nařízení 2017/2392. Komise však dosud nepředložila zprávu podle článku 28b směrnice o EU ETS a v obecnější rovině ještě není známo budoucí rozhodnutí zákonodárce v této oblasti. S ohledem na hlavu 3 ust. 3.1.3 a 3.2.1 a doplněk 1 k příloze 16 svazku IV Chicagské úmluvy je toto oznámení proto třeba považovat za určitý mezikrok.

Aby se zajistilo, že tímto mezikrokem nebudou dotčena budoucí politická rozhodnutí spoluzákonodárců, musí oznámení obsahovat odkaz na již oznámený rozdíl v souladu s rozhodnutím Rady (EU) 2018/2027 a možnost, že budou oznámeny další dodatečné rozdíly, jak je uvedeno výše.

5. PRÁVNÍ ZÁKLAD

5.1 Procesněprávní základ

5.1.1 Zásady

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) zavádí rozhodnutí, kterými 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 SFEU se použije bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu nebo stranou dotyčné dohody¹³.

5.1.2 Použití na stávající případ

Podle hlavy 3 ust. 3.1.3 a doplňku 1 („Správní postupy“) k příloze 16 svazku IV úmluvy musí státy do 30. června 2020 organizaci ICAO oznámit, zda se rozhodly dobrovolně se účastnit, nebo svou dobrovolnou účast od 1. ledna 2021 ukončit, a jakou možnost v souladu s přílohou 16 svazkem IV ust. 3.2.1 zvolily pro výpočet kompenzačních požadavků vztahujících se na provozovatele letounů pro období 2021–2023.

Z těchto ustanovení vyplývá, že některé právní účinky systému CORSIA přijaté na základě rozhodnutí Rady ICAO, orgánu zřízeného dohodou, závisí na předložení příslušných oznámení organizaci ICAO a na konkrétním znění uvedených oznámení. Přijetí postoje Unie ohledně těchto oznámení proto spadá do oblasti působnosti čl. 218 odst. 9 SFEU.

5.2 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.

5.2.1 Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 SFEU závisí v první řadě na cíli a obsahu zamýšleného aktu, k němuž se zaujímá postoj jménem Unie. Má-li zamýšlený akt dvojí účel nebo má-li dvě složky a lze-li jeden z těchto účelů nebo jednu z těchto složek

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

označit jako hlavní, zatímco druhý účel či druhá složka je pouze vedlejší, musí být rozhodnutí přijaté na základě čl. 218 odst. 9 SFEU založeno na jediném hmotněprávním základě, a sice na tom, který si žádá hlavní nebo převažující účel či složka.

5.2.2 Použití na stávající případ

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 SFEU.

5.3 Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí by měl být čl. 192 odst. 1 SFEU ve spojení s čl. 218 odst. 9 SFEU.

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO), pokud jde o dobrovolnou účast v systému kompenzací a snižování emisí uhlíku v mezinárodní letecké dopravě (CORSIA) od 1. ledna 2021 a zvolenou možnost výpočtu kompenzačních požadavků vztahujících se na provozovatele letounů pro období 2021–2023

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. Zřídila Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO).
- (2) Všechny členské státy Unie jsou smluvními státy úmluvy a členy ICAO, přičemž Unie má v některých orgánech ICAO status pozorovatele.
- (3) Na 21. konferenci smluvních stran Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu v prosinci 2015 byla přijata Pařížská dohoda, jejímž cílem je udržet zvýšení globální teploty výrazně pod hranicí 2 °C oproti úrovni před průmyslovou revolucí a pokračovat v úsilí o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5 °C. K dosažení tohoto snížení emisí by měla přispět všechna hospodářská odvětví, včetně mezinárodní letecké dopravy.
- (4) V roce 2016 devětadvacáté shromáždění ICAO prostřednictvím rezoluce A39-3 rozhodlo o vytvoření celosvětového tržního mechanismu k omezení emisí skleníkových plynů z mezinárodní letecké dopravy na úrovni roku 2020. Postoj Unie, pokud jde o vypracování a přijetí tohoto mechanismu a jeho různé podrobné prvky, byl stanoven rozhodnutím Rady (EU) 2016/915¹.
- (5) Dne 27. června 2018 přijala rada ICAO během desáté schůzky svého 214. zasedání první vydání přílohy 16 svazku IV úmluvy: Mezinárodní normy a doporučené postupy v oblasti ochrany životního prostředí – systém kompenzací a snižování emisí uhlíku v mezinárodní letecké dopravě („CORSIA“).

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.

- (6) Směrnice 2003/87/ES² byla v roce 2017 revidována nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2017/2392³, a to zejména za účelem přípravy provádění celosvětového tržního opatření od roku 2021, stanovení požadavků práva Unie na monitorování, vykazování a ověřování emisí pro účely systému CORSIA a stanovení opatření pro podávání zpráv a provádění přezkumu v souvislosti se systémem CORSIA.
- (7) Předpokládá se, že pravidla systému CORSIA budou závazná v souladu s úmluvou a v rámci omezení v ní stanovených. Pro Unii a její členské státy se rovněž mohou stát závaznými podle stávajících mezinárodních dohod o letecké dopravě.
- (8) Aby organizace ICAO plně zohlednila stávající právní situaci na úrovni Unie, členské státy v souladu s rozhodnutím Rady (EU) 2018/2027⁴ oznámily rozdíly. Podle uvedených oznámení se směrnice 2003/87/ES v současném znění použije bez ohledu na státní příslušnost provozovatele letounu a v zásadě se vztahuje na lety, které odlétají z letiště na území členského státu, na který se vztahuje Smlouva, nebo na takové letiště přilétají. Směrnice 2003/87/ES se vztahuje bez rozdílu na lety v rámci členských států a mezi nimi nebo zeměmi EHP. Tyto zásady se vztahují jak na požadavky na monitorování, vykazování a ověřování, tak na kompenzační požadavky,
- (9) S výhradou těchto rozdílů byly požadavky na monitorování, vykazování a ověřování stanovené v rámci systému CORSIA a použitelné od 1. ledna 2019 začleněny do právních předpisů Unie⁵. Podle těchto právních předpisů budou údaje o emisích z pilotní fáze shromážděny a předány sekretariátu ICAO.
- (10) Podle hlavy 3 ust. 3.1.3 a doplňku 1 („Správní postupy“) k příloze 16 svazku IV úmluvy musí státy do 30. června 2020 organizaci ICAO oznámit, zda se rozhodly dobrovolně se účastnit, nebo svou dobrovolnou účast od 1. ledna 2021 ukončit, a jakou možnost v souladu s přílohou 16 svazkem IV ust. 3.2.1 zvolily pro výpočet kompenzačních požadavků vztahujících se na provozovatele letounů pro období 2021–2023.
- (11) Z těchto ustanovení vyplývá, že některé právní účinky systému CORSIA přijaté na základě rozhodnutí Rady ICAO, orgánu zřízeného dohodou, závisí na předložení

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 ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES, Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32.

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2392 ze dne 13. prosince 2017, kterým se mění směrnice 2003/87/ES, aby nadále platila stávající omezení rozsahu činností v oblasti letectví a aby se připravilo provádění celosvětového tržního opatření od roku 2021, Úř. věst. L 350, 29.12.2017, s. 7.

⁴ 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.

⁵ 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), prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/2067 ze dne 19. prosince 2018 o ověřování údajů a akreditaci ověřovatelů podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES (Úř. věst. L 334, 31.12.2018, s. 94) a 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).

příslušných oznámení organizaci ICAO a na podmínkách uvedených oznámení. Přijetí postoje Unie ohledně těchto oznámení proto spadá do oblasti působnosti čl. 218 odst. 9 SFEU.

- (12) V tomto ohledu je vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie s ohledem na výše uvedený požadavek na oznamování, zejména z toho důvodu, že dobrovolná účast v systému CORSIA a volba možnosti podle přílohy 16 svazku IV ust. 3.2.1 úmluvy mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit práva a povinnosti v oblasti, na kterou se vztahuje právo Unie, zejména směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů⁶.
- (13) Unie a její členské státy opakovaně prohlásily⁷, že mají zájem zapojit se do systému CORSIA od 1. ledna 2021.
- (14) Dobrovolná účast v systému CORSIA rovněž předpokládá, že v souladu s přílohou 16 svazkem IV ust. 3.2.1 úmluvy se musí zvolit možnost výpočtu kompenzačních požadavků vztahujících se na provozovatele letounů pro období 2021–2023. V tomto ohledu je vhodné založit výpočty na emisích v průběhu jednotlivých let 2021, 2022 a 2023. Tato možnost bude mít pravděpodobně větší přínos pro životní prostředí a mezinárodní dopravu, než je tomu u druhé dostupné možnosti, tj. založení výpočtů na emisích z roku 2020: emise z mezinárodní letecké dopravy by totiž měly být v letech 2021, 2022 a 2023 vyšší než v roce 2020, což by vedlo k vyšším kompenzačním požadavkům. Rovněž by se tím zajistila větší kontinuita s ohledem na skutečnost, že od roku 2024 stanoví příloha 16 svazek IV bod 3.2.2 výpočet založený na příslušném roce.
- (15) Výběr možnosti, která spočívá ve výpočtu kompenzačních požadavků na základě emisí z jednotlivých let 2021, 2022 a 2023, by se v období 2021–2023 vztahoval na všechny provozovatele letounů, kteří byli přiděleni dotčenému členskému státu.
- (16) Jak je uvedeno výše, systém podle směrnice 2003/87/ES se nyní od systému CORSIA v určitých aspektech liší. Článek 28b směrnice 2003/87/ES vyžaduje, aby Komise předložila Evropskému parlamentu a Radě zprávu o tom, jak by měl být systém CORSIA proveden v Unii prostřednictvím revize směrnice, a to v souladu se závazkem Unie snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů v celém hospodářství a s cílem zachovat ekologickou vyváženost a účinnost opatření Unie v oblasti klimatu. Za tímto účelem předloží Komise do jednoho roku od přijetí příslušných právních nástrojů ze strany organizace ICAO a před tím, než se začnou používat, zprávu Evropskému parlamentu a Radě, v níž posoudí mimo jiné ambice a ekologickou vyváženost nástroje organizace ICAO. V případě potřeby ke zprávě připojí legislativní návrh. Komise dosud uvedenou zprávu nepředložila.
- (17) V této souvislosti je nezbytné zajistit, aby byly řádně zohledněny stávající a případné budoucí rozdíly mezi právem Unie a systémem CORSIA, s cílem zachovat podle potřeby systém Unie, včetně toho, aby normotvůrce mohl rozhodnout o budoucím režimu Unie vztahujícím se na dotýčnou oblast. V této souvislosti Evropský

⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů, Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82.

⁷ Např. „Bratislavské prohlášení“ (schváleno COREPEREM, ST 12029/16 (příloha I)), ICAO A39-WP/414 (schváleno COREPEREM, ST 12029/16 (příloha II)), ICAO A40-WP/102 (schváleno Radou, ST 10227/1/19 (příloha H)).

parlament vyzval Komisi a členské státy⁸, aby zajistily legislativní autonomii EU při provádění směrnice 2003/87/ES.

(18) Výše zmiňované oznámení by proto mělo obsahovat odkaz na rozdíl oznámený na základě rozhodnutí Rady (EU) 2018/2027, který se vztahuje na záležitosti, které jsou předmětem dobrovolné účasti. Vzhledem k tomu, že se tento rozdíl, pokud je stále relevantní, týká pouze přidělení pravomocí států vůči jednotlivým provozovatelům, měla by být ve výše zmiňovaném oznámení rovněž vyhrazena možnost oznámit další rozdíly.

(19) Postoj Unie by měly vyjádřit její členské státy, jež jsou členy ICAO,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, který má být zaujat jménem Unie s ohledem na hlavu 3 ust. 3.1.3 a 3.2.1 a doplněk 1 k příloze 16 svazku IV Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví ohledně oznámení Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, pokud jde o

- dobrovolnou účast členských států v systému kompenzací a snižování emisí uhlíku v mezinárodní letecké dopravě od ledna 2021 a
- zvolenou možnost výpočtu kompenzačních požadavků vztahujících se na provozovatele letounů pro období 2021–2023,

je stanoven v příloze tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Postoj uvedený v článku 1 vyjádří členské státy Unie, jež jsou členy Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

⁸ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 28. listopadu 2019 o konferenci OSN o změně klimatu konané v roce 2019 v Madridu, Španělsko (COP 25), P9_TA(2019)0079.