



**RADA
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 18. října 2013
(OR. en)**

15051/13

**Interinstitucionální spis:
2013/0344 (COD)**

**ENV 939
AVIATION 185
MI 897
IND 285
ENER 474
CODEC 2312**

NÁVRH

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	16. října 2013
Příjemce:	Uwe CORSEPIUS, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2013) 722 final
Předmět:	Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství s cílem provést do roku 2020 mezinárodní dohodu o uplatňování jednotného celosvětového tržního opatření na emise z mezinárodní letecké dopravy

Delegace naleznou v příloze dokument [COM\(2013\) 722 final](#).

Příloha: [COM\(2013\) 722 final](#)



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 16.10.2013
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kteřou se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování
s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství s cílem provést do roku 2020
mezinárodní dohodu o uplatňování jednotného celosvětového tržního opatření na emise
z mezinárodní letecké dopravy**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Emise z letecké dopravy představují jeden z nejrychleji se zvětšujících zdrojů emisí skleníkových plynů. Protože potenciál technologií ke snižování emisí je v odvětví letectví omezen, umožňují tržní opatření tomuto odvětví přispět ke snížení celkového objemu emisí tím, že letecké společnosti svůj rapidní nárůst emisí kompenzují financováním projektů snižování emisí v jiných odvětvích.

Vhodnost tržních opatření pro mezinárodní letectví je dlouhodobě uznávána. Shromáždění organizace ICAO v roce 2001 schválilo uplatňování otevřených systémů obchodování s emisemi v oblasti mezinárodního letectví. Poté, co organizace ICAO schválila v roce 2004 regionální tržní opatření, postavila se EU do čela snah, které letectví začlenily do svého systému obchodování s emisemi (EU ETS). Navzdory příznivým vlivům na životní prostředí, jichž lze dosáhnout s nízkými ekonomickými náklady, se provádění systému EU ETS muselo vyrovnat s vážnými námitkami mezinárodního společenství (např. tvrzeními, že regulací emisí leteckých společností usazených mimo EU by byla údajně narušena svrchovanost třetích zemí). Evropský soudní dvůr však odvolání zahraničních leteckých společností v tomto ohledu zamítl a potvrdil zákonnost systému EU ETS¹.

Začlenění letectví do systému EU ETS bylo současně rozhodující hybnou silou diskusí v rámci organizace ICAO. Intenzivní zapojení EU do boje proti změně klimatu se pro organizaci ICAO stalo zásadním impulsem k tomu, aby k problematice emisí z letectví zaujala globální postoj. Vzhledem k tomu, že systém EU ETS je schopen pokrýt pouze určitý podíl emisí z mezinárodní letecké dopravy, je jasné, že pokud se na celosvětové úrovni nepřijme žádné tržní opatření, celkově silný globální růst objemu těchto emisí se nezastaví a cíle v oblasti snižování emisí zůstanou pouhou ambicí.

Na 38. shromáždění organizace ICAO v roce 2013 bylo rozhodnuto o vytvoření celosvětového tržního opatření, které má být dokončeno na příštím shromáždění této organizace v roce 2016 a zavedeno do roku 2020. Nepokročilo se ovšem s „rámcem“ pro národní/regionální tržní opatření do roku 2020, zejména proto, že v usnesení tohoto shromáždění zazněly stejné argumenty jako v usneseních shromáždění z let 2007 a 2010 a že evropské státy potvrdily svůj postoj k usnesením obou těchto shromáždění, pokud jde o tzv. „vzájemnou dohodu“. Vzhledem k tomuto vývoji v oblasti celosvětového tržního opatření a s cílem podnítit další snahy Komise soudí, že je nutno navrhnout snížení podílu emisí, na něž by se měl systém EU pro obchodování s emisemi do roku 2020 vztahovat, a to jako další opatření, se kterým počítá již rozhodnutí č. 377/2013/EU.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

Konzultace o začlenění letecké dopravy do systému EU ETS byly zahájeny v září 2005 spolu se sdělením „Omezování dopadu letectví na změnu klimatu“ (KOM(2005) 459) a jejich výsledkem bylo předložení návrhu právního předpisu v prosinci 2006. Od té doby proběhly konzultace se třetími zeměmi v oblasti letectví a obchodování s emisemi, a to jak formálně, např. v rámci zasedání smíšeného výboru EU-USA, tak prostřednictvím dvoustranných

¹ Viz rozsudek Evropského soudního dvora ve věci C-366/2010, vyneseny dne 21. prosince 2011.

a mnohostranných schůzek. Naposledy se po dobu dvanácti týdnů (od 21. června do 13. září 2013) konala veřejná internetová konzultace. Tato veřejná konzultace byla uskutečněna za použití „Obecných zásad a minimálních norem pro konzultace zúčastněných stran prováděné Komisí“ a všechny zúčastněné strany – včetně veřejnoprávních orgánů ze třetích zemí – byly v jejím průběhu požádány o stanovisko k oblasti působnosti regionálních a celosvětových tržních opatření. Na rozvoji konstruktivních dvoustranných a mnohostranných vztahů se třetími zeměmi se bude Komise podílet i nadále.

Veřejná konzultace potvrdila, že tržní opatření se těší silné podpoře orgánů veřejné správy, nevládních organizací a leteckých společností. Všichni respondenti upřednostňují tržní opatření pro odvětví letectví, přičemž jedno sdružení se staví proti opatřením regionálním ve prospěch opatření celosvětového. S ohledem na regionální opatření letecké společnosti zdůrazňují administrativní jednoduchost a politickou přijatelnost, jakož i environmentální účinnost a nutnost zabránit diskriminaci na tratích a diskriminaci provozovatelů. Orgány veřejné správy a nevládní organizace zdůrazňují potřebu pokrýt důležité emise, administrativní jednoduchost a politickou přijatelnost.

Posouzení dopadů ukázalo, že správní náklady na přizpůsobení systému EU ETS původně očekávanému usnesení organizace ICAO o tržním opatření na období do roku 2020 jsou nízké. Hlavním přínosem omezení oblasti působnosti systému EU ETS do roku 2020 je to, že jelikož celosvětové tržní opatření, které má být uplatňováno od roku 2020, zaplní „mezeru“ v globálních emisích, zdvojnásobí v porovnání se systémem EU ETS pokrytí emisí z mezinárodní letecké dopravy a do roku 2050 umožní tyto emise snížit o polovinu, docílí se podstatně většího celkového přínosu pro životní prostředí.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

Shrnutí navrhovaných opatření

V souladu se závěrem 38. shromáždění organizace ICAO, které se konalo v září 2013, by mělo od roku 2020 existovat jediné celosvětové tržní opatření uplatňované na emise z mezinárodní letecké dopravy. Vzhledem k tomuto vývoji a s cílem podnítit další snahy o úspěšné vytvoření celosvětového tržního opatření je třeba provést změny v činnostech v oblasti letectví, na které se vztahuje systém EU ETS.

Tato směrnice navazuje na rozhodnutí č. 377/2013/EU, které bylo přijato s cílem podpořit zaujetí globálního postoje prostřednictvím organizace ICAO. Stejně jako v případě rozhodnutí č. 377/2013/EU je i u tohoto návrhu důležité, aby jej Evropský parlament a Rada projednaly rychle, a návrh tak byl účinný v době, kdy vstoupí v platnost příští závazky spojené s vyřazením povolenek, tj. dne 30. dubna 2014. Nedojde-li k dohodě na další revizi, systém ETS se vrátí do stavu před přijetím rozhodnutí č. 377/2013/EU. Hlavní rysy revidovaného systému ETS, které vyplývají z tohoto návrhu, jsou tyto:

- I nadále zůstávají plně pokryty lety mezi letišti v EHP, stejně jako v rámci původní směrnice a rozhodnutí č. 377/2013/EU.
- Byly by vyňaty lety do třetích a ze třetích zemí, které nejsou zeměmi rozvinutými a které produkují méně než 1 % celosvětových emisí z letecké dopravy. Tím by byly na nediskriminačním základě vyřazeny tratě přibližně do 80 zemí.

- Letům do třetích a ze třetích zemí se od roku 2014 přičítají emise vyprodukované v rámci zemí EHP. Navrhuje se zjednodušený postup ke stanovení příslušného podílu emisí z daného letu, na který se systém ETS vztahuje. Cílem návrhu je umožnit provozovatelům pro účely dodržení právních předpisů výběr z různých přístupů k metodice monitorování, vykazování a ověřování (MRV).
- Vyňaty jsou i přelety zemí EHP a emise z letů mezi letišti ve třetích zemích a letišti v EHP nacházejícími se na evropských závislých územích a územích a lety na letišti a z letišť v EHP a na těchto územích.

S účinkem od roku 2013 se tento akt odchyluje od směrnice o systému ETS, pokud jde o podíl emisí z letecké dopravy do třetích a ze třetích zemí. V roce 2013 se to týká všech emisí z letů do zemí a ze zemí mimo Evropský hospodářský prostor (EHP). Tyto podíly, které jsou na každý kalendářní rok v období 2014–2020 stanoveny v příloze, byly vypočítány organizací Eurocontrol na základě poměrné části ortodromické vzdálenosti mezi hlavními letišti v EHP a ve třetích zemích, která nesahá dále než dvanáct mil od nejvzdálenějšího bodu na pobřeží EHP. Uvedené procentní podíly se považují za nízké odhady ve srovnání se skutečnými dopady na změnu klimatu u letadel, která vzlétají a přistávají na letištích v Unii, neboť letectví ovlivňuje změnu klimatu i prostřednictvím emisí oxidů dusíku, vodních par a částic síranů a sazí, k nimž se sice nepřihlíží, ale jejichž dopad na změnu klimatu je podle odhadů stejný jako dopad emisí oxidu uhličitého.

Proces uplatňování procentních podílů na lety do třetích a ze třetích zemí je navržen tak, aby byl proveditelný a pragmatický a využíval stávající vykazované kategorie platné od roku 2010. Funguje na základě dvojic zemí, což znamená, že jsou zapotřebí údaje pro lety na tratích z jednotlivých členských států do třetích zemí. Jsou-li lety v dané třetí zemi provozovány do několika časových pásem, stanoví se procentní podíl pro každé časové pásmo, do něhož jsou lety provozovány. Tyto procentní podíly jsou vypracovány na základě nejlepších dostupných informací, včetně informací od organizace Eurocontrol. Tabulka se všemi těmito procentními podíly je uvedena v příloze.

Aby byla zajištěna větší flexibilita a alternativní způsob monitorování, vykazování a ověřování, navrhuje se dát provozovatelům na výběr. V případě letů do třetích a ze třetích zemí by měli mít provozovatelé letadel možnost nevykazovat z těchto letů ověřené emise, ale namísto toho vycházet z co nejpřesnějších odhadů emisí z těchto letů v úseku nepřesahujícím hranice členských zemí EHP, a to na základě výpočtů organizace Eurocontrol stanovících přesnou vzdálenost uletěnou v rámci zemí EHP.

Členské státy upraví přiděly povolenek na roky 2013–2020 v souladu s podíly stanovenými v příloze. Úměrně tomu se upraví počet povolenek dražených členskými státy.

Z dalšího navrženého zjednodušení směrnice o systému ETS vyplývá, že nebudou prováděny zákroky vůči provozovatelům letadel v neobchodní letecké dopravě, pokud jde o emise malých provozovatelů letadel, kteří do ovzduší vypouštějí méně než 1000 tun CO₂ za rok. To podle předpokladů sníží počet provozovatelů letadel podléhajících regulaci členských států přibližně o 2 200, což představuje 0,2 % emisí. Vedle dalších opatření ke zjednodušení administrativní zátěže pro malé provozovatele letadel jde o značné ulehčení administrativních úkolů provozovatelů letadel a příslušných orgánů členských států, což je v souladu s programem EU v oblasti zlepšování právní úpravy.

Veškeré další povinnosti týkající se letů zůstávají nedotčeny. Ukázalo se, že tento omezený přístup je proveditelný, jako tomu bylo v případě rozhodnutí č. 377/2013/EU. Vydávání dodatečných bezplatných povolenek provozovatelům letadel by oslabilo přínos plynoucí ze snížení emisí, jehož se díky systému ETS docílí, a nové stanovení referenčních hodnot by na tyto provozovatele a členské státy kladlo značné požadavky, neboť lze očekávat, že celosvětové tržní opatření začne platit za sedm let; pokud se tak nestane, budou v každém případě podle článku 3e směrnice o ETS referenční hodnoty stanoveny znovu v roce 2018.

Přínos tohoto návrhu pro životní prostředí plyne ze dvou hlavních skutečností. Za prvé, návrh dává podnět k vytvoření celosvětového tržního opatření, které bude pokrývat celkové emise z mezinárodní letecké dopravy od roku 2020. V závislosti na tom, jak ambiciózně bude celosvětové tržní opatření nastaveno, budou celosvětové emise z mezinárodní letecké dopravy omezeny maximálně na úroveň stanovenou pro rok 2020, a do roku 2050 mají být dokonce sníženy o polovinu v porovnání s úrovněmi z roku 2005. Za druhé, díky systému EU ETS bude i nadále možné emise podstatně snížit, podle odhadů až o 250 milionů tun CO₂ v období 2013–2020.

Je třeba rovněž poznamenat, že pokud jde o správu celosvětového tržního opatření, budou státy muset přijmout vnitrostátní předpisy. Až proběhne shromáždění ICAO v roce 2016, měla by být odpovídajícím způsobem změněna směrnice o systému ETS, aby bylo provádění tohoto opatření náležitě upraveno. V reakci na požadavek přijmout včasné opatření, který vyslovilo Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA), by celosvětové tržní opatření, jež má být uplatňováno od roku 2020, mělo zohlednit kompenzaci emisí mimo odvětví letectví v rámci systému EU ETS, jakož i snižování emisí uvnitř tohoto odvětví. Bod 26 unesení ICAO A38/17-2 požaduje, aby uvedené snižování emisí bylo hlášeno organizaci ICAO.

Evropský parlament a Rada by měly tento návrh přijmout začátkem roku 2014, aby byla poskytnuta právní jistota a jasnost provozovatelům letadel, kteří by jinak museli v souladu se směrnicí 2003/87/ES vyřadit povolenky na všechny své emise z letů do třetích a ze třetích zemí do 30. dubna 2014.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kteřou se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství s cílem provést do roku 2020 mezinárodní dohodu o uplatňování jednotného celosvětového tržního opatření na emise z mezinárodní letecké dopravy

(Text s významem pro EHP)

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 výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Unie se snaží zabezpečit budoucí mezinárodní dohody pro kontrolu dopadů emisí skleníkových plynů z letecké dopravy, přičemž v mezidobí samostatně omezuje dopady změny klimatu působené činnostmi spojenými s provozováním letů na letiště a z letišť v Unii. S cílem zajistit, aby se tyto cíle vzájemně doplňovaly a nevylučovaly, je vhodné vzít v úvahu vývoj na mezinárodních fórech a stanoviska na těchto fórech přijatá, a zejména zohlednit usnesení obsahující „Konsolidovaný přehled prováděných politik a postupů organizace ICAO v oblasti ochrany životního prostředí“, přijatý na 38. zasedání shromáždění Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).
- (2) Je proto žádoucí pokládat požadavky stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES⁴ dočasně za splněné, jsou-li dodrženy závazky týkající se určitého procentního podílu emisí z letů na letiště a z letišť ve třetích zemích. Unie při tom zdůrazňuje, že stejně jako lze uplatňovat požadavky na určité procentní podíly emisí

² Úř. věst. C ..., ..., s.

³ Úř. věst. C ..., ..., s.

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

z letů na letiště a z letišť v zemích Evropského hospodářského prostoru (EHP), lze zároveň zavést právní požadavky na větší podíl emisí z letů na tato letiště a z těchto letišť.

- (3) Zatímco uplatňování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES nadále vychází z příletů na letiště nebo odletů z letišť v Unii, organizace Eurocontrol vypočítala procentní podíly na základě poměrné části ortodromické vzdálenosti mezi hlavními letišti v EHP a ve třetích zemích, která nesahá dále než dvanáct mil od nejvzdálenějšího bodu na pobřeží EHP, aby byl zajištěn jednoduchý a schůdný prostředek, který omezí lhůtu uplatňování regionálních tržních opatření na sedm let do doby, než začne být uplatňováno celosvětové tržní opatření. Jelikož se Unie nedomnívá, že by se celosvětové tržní opatření mělo zakládat na posouzení skutečného vzdušného prostoru, jako je tomu v případě příletů na letiště nebo odletů z letišť, je platnost procentních podílů omezena na období do roku 2020.
- (4) Odchytky stanovené v této směrnici zohledňují výsledky dvoustranných a mnohostranných vztahů se třetími zeměmi, které Komise bude jménem Unie rozvíjet i nadále.
- (5) Aby se zamezilo narušení hospodářské soutěže, je důležité, aby se všemi lety na téže trati bylo zacházeno stejným způsobem.
- (6) Aby bylo možné stanovit procentní podíly ověřených emisí z letů na letiště a z letišť ve třetích zemích, musí být známy emise z celých letů. Nicméně emise, na které se tento procentní podíl nevztahuje, se nezohlední.
- (7) Kromě toho by provozovatelé letadel měli mít v případě letů do třetích a ze třetích zemí možnost nevykazovat z těchto letů ověřené emise, ale namísto toho vycházet z co nejpresnějšího stanovení odhadovaných emisí z těchto letů vyprodukovaných v úseku nepřesahujícím hranice členských zemí EHP.
- (8) V rámci zjednodušení a s cílem snížit administrativní zátěž nejmenším provozovatelům letadel by provozovatelé letadel v neobchodní letecké dopravě produkující méně než 1000 tun CO₂ ročně měli být považováni za provozovatele splňující požadavky směrnice, přičemž příslušné orgány členských států by měly zavést dodatečná opatření, která administrativní zátěž sníží i malým provozovatelům letadel.
- (9) Uplatnění procentního podílu na ověřené emise z letů na letiště a z letišť ve třetích zemích nebo využívání alternativního přístupu ze strany provozovatelů by se mělo týkat emisí vyprodukovaných od roku 2014, aby provozovatelé měli dostatek času si tento přístup osvojit pro účely plánování svých leteckých činností.
- (10) Aniž je dotčeno celosvětové tržní opatření, jež má být uplatňováno od roku 2020, emise z letů do zemí a ze zemí, které jsou zeměmi rozvojovými a jejichž podíl na celkovém objemu tunokilometrů z činností v oblasti mezinárodního civilního letectví je nižší než 1 %, by měly být v období 2014–2020 vyňaty. Zeměmi, které jsou pro účely tohoto návrhu považovány za rozvojové, by měly být země, které v době přijetí tohoto návrhu využívají preferenční přístup na trh Unie v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 978/2012, tj. země, které nejsou v roce 2013 zařazeny Světovou bankou mezi země s vysokými nebo vyššími středními příjmy.

- (11) V zájmu zajištění právní jistoty pro provozovatele letadel a vnitrostátní orgány je vhodné prodloužit lhůtu pro vyřazení povolenek a vykázání emisí za rok 2013 do roku 2015.
- (12) Až proběhne shromáždění organizace ICAO v roce 2016, měla by Komise předložit zprávu Evropskému parlamentu a Radě s cílem zajistit, aby byl zohledněn mezinárodní vývoj a byly řešeny veškeré otázky týkající se uplatňování odchylky.
- (13) Směrnice 2003/87/ES by měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2003/87/ES se mění takto:

- 1) Za článek 28 se vkládá tento nový článek 28a, který zní:

„Článek 28a

Odchylky platné v období do roku 2020 před provedením mezinárodní dohody o uplatňování jednotného celosvětového tržního opatření

1. Odchylně od čl. 12 odst. 2 písm. a) a čl. 14 odst. 3 členské státy předpokládají, že požadavky stanovené v uvedených odstavcích jsou splněny, pokud jde o:
- a) všechny emise z letů do zemí a ze zemí mimo Evropský hospodářský prostor (EHP) v roce 2013;
 - b) emise z letů do zemí a ze zemí mimo EHP za každý kalendářní rok v období 2014–2020, pokud provozovatel těchto letů vyřadil povolenky na procentní podíly svých ověřených emisí z těchto letů uvedené na seznamu v příloze IIc nebo vypočítané podle odstavce 6;
 - c) emise z letů uskutečňovaných provozovateli letadel v neobchodní letecké dopravě za každý kalendářní rok v období do roku 2020, kdy je objem emisí, za který je uvedený provozovatel letadel v daném kalendářním roce odpovědný, nižší než 1 000 tun;
 - d) vyřazení povolenek odpovídajících ověřeným emisím z letů mezi zeměmi EHP za rok 2013, které probíhá do 30. dubna 2015, a nikoli do 30. dubna 2014, a ověřeným emisím z těchto letů za rok 2013, které se vykazují do 31. března 2015, a nikoli do 31. března 2014.
- Ověřené emise uvedené v odst. 1 písm. b), vypočítané podle přílohy IIc, se považují za ověřené emise provozovatele letadel pro účely článků 11a, 12 a 14.
2. Odchylně od čl. 3e odst. 5 a článku 3f se provozovateli letadel, který využívá odchylek stanovených v odst. 1 písm. a) až c), vydají bezplatné povolenky v počtu sníženém úměrně ke snížení počtu povinně vyřazených povolenek, které jsou v uvedených odstavcích stanoveny.

Pokud jde o činnost v období 2013–2020, členské státy zveřejní počet bezplatných povolenek v oblasti letectví přidělených jednotlivým provozovatelům *[OP: insert a date 4 months after the entry into force of this Directive]*.

3. Odchylně od článku 3d členské státy vydraží povolenky v oblasti letectví v počtu sníženém úměrně ke snížení celkového počtu vydaných povolenek.
4. Odchylně od čl. 3d odst. 3 se počet povolenek, který má být jednotlivými členskými státy vydražen na období 2013–2020, sníží tak, aby odpovídal podílu emisí z letectví, který je jim přidělen na základě čl. 28 odst. 1 písm. a) až c).
5. Odchylně od článků 3g, 12, 15 a 18a platí, že je-li celkový roční objem emisí provozovatele letadel nižší než 25 000 tun, považují se jeho emise za ověřené, jestliže jsou stanoveny pomocí nástroje pro malé producenty emisí, který schválila Komise a do kterého organizace Eurocontrol doplnila údaje ze svého nástroje pro podporu systému ETS, přičemž členské státy mohou pro provozovatele letadel v neobchodní letecké dopravě zavést zjednodušené postupy, pokud tyto postupy zajišťují stejnou přesnost jako uvedený nástroj.
6. Odchylně od čl. 12 odst. 2 písm. a) a čl. 14 odst. 3 se provozovatel letadel může u letů do zemí a ze zemí mimo EHP rozhodnout, že údaje o emisích nevykáže pomocí procentních podílů uvedených v příloze IIc, ale že tyto emise nechá vypočítat příslušný orgán. V tomto výpočtu se zohlední údaje z nástroje pro malé producenty emisí, který schválila Komise a do kterého organizace Eurocontrol doplnila údaje ze svého nástroje pro podporu systému ETS. Příslušný orgán ohlásí všechny tyto výpočty Komisi. Výpočty emisí provedené za těchto okolností se pro účely článků 11a, 12, 14 a 28a považují za ověřené emise provozovatele letadel.
7. V návaznosti na shromáždění organizace ICAO v roce 2016 předloží Komise zprávu Evropskému parlamentu a Radě o krocích směřujících k zavedení celosvětového tržního opatření, jež má být na emise uplatňováno od roku 2020, případně s příslušnými návrhy.

V případě, že celosvětové opatření od roku 2020 uplatňováno nebude, bude se tato zpráva zabývat vhodnou oblastí působnosti pro účely pokrytí emisí z letů uskutečňovaných do zemí a ze zemí mimo EHP od roku 2020 v podmínkách bez celosvětového opatření.“ Komise ve své zprávě rovněž zváží řešení dalších otázek, které mohou při uplatňování odstavců 1 až 4 vyvstat, přičemž zachová zásadu rovného zacházení se všemi provozovateli na stejné trati.“

- 2) Přílohy se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy přijmou a zveřejní do *[OP: please insert concrete date – last day of 3rd month from the date of entry into force]* právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tyto předpisy použijí od *[OP: please insert concrete date: transposition + 1 day]*.

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

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

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

PŘÍLOHA

Za přílohu IIb směrnice 2003/87/ES se doplňuje nová příloha, která zní:

„PŘÍLOHA IIc

TABULKA PROCENTNÍCH PODÍLŮ POUŽITELNÝCH PRO ÚČELY ODCHYLEK PODLE ČLÁNKU 28a

[Procentní podíl emisí podle článku 28a uplatňovaný na lety provozované do země a ze země („třetí země“) mimo členské země EHP („členské země EHP“) se vypočítá podle níže uvedené tabulky, do níž se před přijetím této směrnice doplní procentní podíly z tohoto vzorce na základě nejlepších dostupných údajů a mimo jiné s pomocí organizace Eurocontrol:

$$X = (Y \div Z) \times 100$$

kde

Z = celková ortodromická vzdálenost letu z letiště v jednotlivých příslušných členských zemích EHP s nejvyšším počtem letů do všech a ze všech míst určení ve třetích zemích v roce 2012 („referenční letiště v členských zemích EHP“) na letiště v příslušné třetí zemi s nejvyšším počtem letů do všech a ze všech míst určení v členských zemích EHP v roce 2012 („referenční letiště ve třetí zemi“).

Y = část ortodromické vzdálenosti letu vymezené jako proměnná Z, která se nachází mezi referenčním letištěm v členských zemích EHP a prvním bodem na této trati vzdáleným dvanáct námořních mil od posledního bodu v členských zemích EHP kromě oblastí ve třetích zemích a kromě námořních oblastí oddělujících členské země EHP vzdáleností větší než 400 námořních mil.

Jsou-li lety v dané třetí zemi provozovány do několika časových pásem, stanoví se procentní podíl pro každé časové pásmo, do něhož jsou lety provozovány.

Ke vzdálenostem do závislých území a území členských zemí EHP a z těchto území a ke vzdálenostem nad těmito závislými územími a územími se nepřihlíží.

Aniž je dotčeno celosvětové tržní opatření, jež má být uplatňováno od roku 2020, je v období 2014–2020 procentní podíl uplatnitelný na lety mezi členskými zeměmi EHP a zeměmi, které jsou zeměmi rozvojovými a jejichž podíl na celkovém objemu tunokilometrů z činností v oblasti mezinárodního civilního letectví je nižší než 1 %, roven nule. Zeměmi, které jsou pro účely tohoto návrhu považovány za rozvojové, jsou země, které v době přijetí tohoto návrhu využívají preferenční přístup na trh Unie v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 978/2012, tj. země, které nejsou v roce 2013 zařazeny Světovou bankou mezi země s vysokými nebo vyššími středními příjmy.]

[Výše uvedený vzorec bude z konečného znění odstraněn a nahrazen odpovídající tabulkou s procentními podíly vypočítanými organizací Eurocontrol.]

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
AF	AFGHÁNISTÁN																												
AL	ALBÁNIE																												
DZ	ALŽÍRSKO																												
AO	ANGOLA																												
AG	ANTIGUA A BARBUDA																												
AR	ARGENTINA																												
AM	ARMÉNIE																												
AZ	ÁZERBAJDŽÁN																												
BS	BAHAMY																												
BH	BAHRAJN																												
BD	BANGLADÉŠ																												
BB	BARBADOS																												
BY	BĚLORUSKO																												
BZ	BELIZE																												
BJ	BENIN																												
BT	BHÚTÁN																												
BO	MNOHONÁRODNÍ STÁT BOLÍVIE																												
BA	BOSNA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	A HERCEGOVINA																												
BW	BOTSWANA																												
BR	BRAZÍLIE UTC/GMT -3																												
BR	BRAZÍLIE UTC/GMT -4																												
BN	BRUNEJ DARUSSALAM																												
BF	BURKINA FASO																												
BI	BURUNDI																												
KH	KAMBODŽA																												
CM	KAMERUN																												
CA	KANADA newfoundlandské standardní časové pásmo																												
CA	KANADA atlantické časové pásmo																												
CA	KANADA východní časové pásmo																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
CA	KANADA centrální časové pásmo																												
CA	KANADA horské časové pásmo																												
CA	KANADA tichomořské časové pásmo																												
CV	KAPVERDY																												
CF	STŘEDOAFRICKÁ REPUBLIKA																												
TD	ČAD																												
CL	CHILE																												
CN	ČÍNA včetně HONGKONGU, MACAA a TCHAJ- WANU																												
CO	KOLUMBIE																												
KM	KOMORY																												
CG	KONGO																												
CD	DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA KONGO																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	východní časové pásmo																												
CD	DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA KONGO západní časové pásmo																												
CR	KOSTARIKA																												
CI	POBŘEŽÍ SLONOVINY																												
CU	KUBA																												
DJ	DŽIBUTSKO																												
DM	DOMINIKA																												
DO	DOMINIKÁNSKÁ REPUBLIKA																												
EC	EKVÁDOR																												
EG	EGYPT																												
SV	SALVADOR																												
GQ	ROVNÍKOVÁ GUINEA																												
ER	ERITREA																												
ET	ETIOPIE																												
GA	GABON																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
GM	GAMBIE																												
GE	GRUZIE																												
GH	GHANA																												
GD	GRENADA																												
GT	GUATEMALA																												
GN	GUINEA																												
GW	GUINEA-BISSAU																												
GY	GUYANA																												
HT	HAITI																												
HN	HONDURAS																												
IN	INDIE																												
ID	INDONÉSIE indonéský západní čas																												
ID	INDONÉSIE indonéský centrální čas																												
ID	INDONÉSIE indonéský východní čas																												
IR	ÍRÁNSKÁ																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	ISLÁMSKÁ REPUBLIKA																												
IQ	IRÁK																												
IL	IZRAEL																												
JM	JAMAJKA																												
JP	JAPONSKO																												
JO	JORDÁNSKO																												
KZ	KAZACHSTÁN časové pásmo 1																												
KZ	KAZACHSTÁN časové pásmo 2																												
KE	KEŇA																												
KP	KOREJSKÁ LIDOVĚ DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA																												
KR	KOREJSKÁ REPUBLIKA																												
KW	KUVAJT																												
KG	KYRGYZSTÁN																												
LA	LAOSKÁ LIDOVĚ DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
LB	LIBANON																												
LS	LESOTHO																												
LR	LIBÉRIE																												
LY	LIBYE																												
MK	BÝVALÁ JUGOSLÁVSKÁ REPUBLIKA MAKEDONIE																												
MG	MADAGASKAR																												
MW	MALAWI																												
MY	MALAJSIE																												
MV	MALEDIVY																												
ML	MALI																												
MR	MAURITÁNIE																												
MU	MAURICIUS																												
MX	MEXIKO centrální pásmo																												
MX	MEXIKO tichomořské pásmo																												
MX	MEXIKO severozápadní																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	pásmo																												
MD	MOLDAVSKÁ REPUBLIKA																												
MN	MONGOLSKO časové pásmo 1																												
MN	MONGOLSKO časové pásmo 2																												
ME	ČERNÁ HORA																												
MA	MAROKO																												
MZ	MOSAMBIK																												
MM	MYANMAR																												
NA	NAMIBIE																												
NP	NEPÁL																												
NI	NIKARAGUA																												
NE	NIGER																												
NG	NIGÉRIE																												
OM	OMÁN																												
PK	PÁKISTÁN																												
PA	PANAMA																												
PG	PAPUA-NOVÁ																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	GUINEA																												
PY	PARAGUAY																												
PE	PERU																												
PH	FILIPÍNY																												
PR	PORTORIKO																												
QA	KATAR																												
RU	RUSKÁ FEDERACE moskevský čas																												
RU	RUSKÁ FEDERACE jekatěrinburský čas																												
RU	RUSKÁ FEDERACE omský čas																												
RU	RUSKÁ FEDERACE krasnojarský čas																												
RU	RUSKÁ FEDERACE irkutský čas																												
RU	RUSKÁ FEDERACE jakutský čas																												
RU	RUSKÁ FEDERACE vladivostocký čas																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
RU	RUSKÁ FEDERACE magadanský čas																												
RW	RWANDA																												
KN	SVATÝ KRYŠTOF A NEVIS																												
LC	SVATÁ LUCIE																												
VC	SVATÝ VINCENC A GRENADINY																												
ST	SVATÝ TOMÁŠ A PRINCŮV OSTROV																												
SA	SAÚDSKÁ ARÁBIE																												
SN	SENEGAL																												
RS	SRBSKO																												
SC	SEYCHELY																												
SL	SIERRA LEONE																												
SG	SINGAPUR																												
SO	SOMÁLSKO																												
ZA	JIHOAFRICKÁ REPUBLIKA																												
SS	JIŽNÍ SÚDÁN																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
LK	ŠRÍ LANKA																												
SD	SÚDÁN																												
SR	SURINAM																												
SZ	SVAZIJSKO																												
CH	ŠVÝCARSKO																												
SY	SYRSKÁ ARABSKÁ REPUBLIKA																												
TJ	TÁDŽIKISTÁN																												
TZ	SJEDNOCENÁ REPUBLIKA TANZANIE																												
TH	THAJSKO																												
TL	VÝCHODNÍ TIMOR																												
TG	TOGO																												
TT	TRINIDAD A TOBAGO																												
TN	TUNISKO																												
TR	TURECKO																												
TM	TURKMENISTÁN																												
G	UGANDA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
UA	UKRAJINA																												
AE	SPOJENÉ ARABSKÉ EMIRÁTY																												
USA	SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ východní časové pásmo																												
USA	SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ centrální časové pásmo																												
USA	SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ horské časové pásmo																												
USA	SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ tichomořské časové pásmo																												
USA	SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ aljašské časové pásmo																												
UY	URUGUAY																												
UZ	UZBEKISTÁN																												
VE	BOLÍVAROVSKÁ REPUBLIKA VENEZUELA																												
VN	VIETNAM																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
EH	ZÁPADNÍ SAHARA																												
YE	JEMEN																												
ZM	ZAMBIE																												
ZW	ZIMBABWE																												

Bez ohledu na výše uvedené je procentní podíl uplatnitelný na lety mezi nejvzdálenějšími regiony Unie vymezenými v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie a zeměmi mimo Unii roven nule.“