



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

2013/0344(COD)

28.11.2013

*****I**

NÁVRH ZPRÁVY

o návrhu 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
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

Zpravodaj: Peter Liese

Vysvětlivky

- * Postup konzultace
- *** Postup souhlasu
- ***I Řádný legislativní postup (první čtení)
- ***II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- ***III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

Pozměňovací návrhy k návrhu aktu

Pozměňovací návrhy Parlamentu předkládané ve dvousloupcové formě

Vypuštění textu je označeno ***tučnou kurzivou*** v levém sloupci. Nahrazení je označeno ***tučnou kurzivou*** v obou sloupcích. Nový text je označen ***tučnou kurzivou*** v pravém sloupci.

První a druhý řádek záhlaví každého pozměňovacího návrhu označují příslušnou část projednávaného návrhu aktu. Pokud se pozměňovací návrh týká existujícího aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je v záhlaví mimo to na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká.

Pozměňovací návrhy Parlamentu v podobě konsolidovaného textu

Nové části textu jsou označeny ***tučnou kurzivou***. Vypuštěné části textu jsou označeny symbolem **■** nebo přeškrtnuty (např. „ABCD“). Nahrazení se vyznačují tak, že nový text se označí ***tučnou kurzivou*** a nahrazený text se vymaže nebo přeškrtně.

Výjimečně se neoznačují změny výlučně technické povahy, které provedly příslušné útvary za účelem vypracování konečného znění.

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ	21

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o návrhu 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 (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2013)0722),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C7-0374/2013),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,
 - s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne ...²,
 - s ohledem na článek 55 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a stanoviska Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A7-0000/2013),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
 2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;
 3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

¹ Úř. věst. C ... dosud nezveřejněno v Úředním věstníku.

² Úř. věst. C ... dosud nezveřejněno v Úředním věstníku.

Pozměňovací návrh 1

Návrh směrnice Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí

(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 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.

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).

Pozměňovací návrh

(2) **S cílem udržet intenzitu dosaženou na shromáždění organizace ICAO v roce 2013 a usnadnit pokrok na nadcházejícím shromáždění ICAO v roce 2016** je proto žádoucí pokládat požadavky stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES⁴ dočasně za splněné **pro období do roku 2016**, 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 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.

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).

Or. en

Odůvodnění

Stávající odchylka by měla platit jen do roku 2016 a do příštího shromáždění organizace ICAO. V návaznosti na závěry organizace ICAO v roce 2016 a na dosažené výsledky by Unie mohla zvážit, zda a jaké kroky bude třeba provést v reakci na výsledek mezinárodních jednání. Platnost stávající odchylky uplyne na konci roku 2016, tvůrci právních předpisů budou mít tudíž dostatek času na uzavření jakéhokoli případně nutného dalšího postupu spolurozhodování, neboť datum vyřazení pro emise na rok 2017 nastane v dubnu 2018.

Pozměňovací návrh 2

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(2a) Má-li se na mezinárodní úrovni budovat důvěra v systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů, měly by být příjmy z dražeb povolenek či veškeré odpovídající částky, pokud tak stanovují nadřazené rozpočtové zásady příslušných členských států (např. zásada jednoty a obecnosti), používány ke snižování emisí skleníkových plynů, k přizpůsobení dopadu změny klimatu v Unii a ve třetích zemích, k financování výzkumu a vývoje v oblasti zmírňování dopadu změny klimatu a přizpůsobení se jí a k pokrytí nákladů na správu tohoto systému Unie. Prostředky získané z dražeb by rovněž měly být použity na dopravu s nízkými hodnotami emisí. Výnosy z dražeb by měly být zejména použity na financování příspěvků do Globálního fondu pro energetickou účinnost a obnovitelnou energii a do Zeleného fondu pro změnu klimatu zřízeného v rámci Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu a na opatření proti odlesňování a na usnadnění adaptace rozvojových zemí. V rámci dohody o účinném a perspektivním celosvětovém tržním opatření se značným potenciálem ke zmírnění dopadu změny klimatu způsobené leteckou dopravou by se EU měla rovněž zavázat k tomu, že příjmy plynoucí z tohoto opatření budou převedeny do Zeleného fondu pro změnu klimatu zřízeného v rámci Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu, aby odrážely zásadu společné, avšak diferencované odpovědnosti a příslušných kapacit, a budou určeny k podnícení mezinárodního úsilí o financování výzkumu a vývoje zaměřeného na omezení

Odůvodnění

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Pozměňovací návrh 3

**Návrh směrnice
Bod odůvodnění 3**

Znění navržené Komisí

(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**.

Pozměňovací návrh

(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 **tři roky** do doby, než **bude na 39. shromáždění organizace ICAO v roce 2016 schváleno ratifikovatelné** celosvětové tržní opatření **platné pro většinu emisí z mezinárodní letecké dopravy**. 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 **2016**.

Or. en

Odůvodnění

Pozměňovací návrh upozorňuje na skutečnost, že přijatelný by nebyl jakýkoli druh tržního opatření, ale jen opatření, které bude právně závazné a bude se vztahovat na většinu emisí.

Pozměňovací návrh 4

Návrh směrnice Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí

(4) Odchytky stanovené v této směrnici zohledňují výsledky dvoustranných a mnohostranných vztahů se třetími zeměmi, které Komise bude jménem Unie rozvíjet i nadále.

Pozměňovací návrh

(4) Odchytky stanovené v této směrnici zohledňují výsledky dvoustranných a mnohostranných vztahů se třetími zeměmi, které Komise bude jménem Unie rozvíjet i nadále. ***Tyto odchytky se týkají pouze emisí z činnosti v oblasti letectví do roku 2016 a Unie je stanoví s cílem usnadnit dohodu o přijetí ratifikovatelného celosvětového tržního opatření na 39. shromáždění organizace ICAO. Další legislativní krok by byl vhodný pouze v případě, že takové opatření bude v roce 2016 přijato. Proto by Komise měla po shromáždění organizace ICAO v roce 2016 předložit Evropskému parlamentu a Radě úplnou zprávu a rychle navrhnout vhodná opatření v souladu s výsledky.***

Or. en

Odůvodnění

Stávající odchylka by měla platit jen do roku 2016 a do příštího shromáždění organizace ICAO. V návaznosti na závěry organizace ICAO v roce 2016 a na dosažené výsledky by Unie mohla zvážit, zda a jaké kroky bude třeba provést v reakci na výsledek mezinárodních jednání. Platnost stávající odchylky uplyne na konci roku 2016, tvůrci právních předpisů budou mít tudíž dostatek času na uzavření jakéhokoli případně nutného dalšího postupu spolurozhodování, neboť datum vyřazení pro emise na rok 2017 nastane v dubnu 2018.

Pozměňovací návrh 5

Návrh směrnice Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

(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.

Pozměňovací návrh

(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 **do roku 2016**, aby provozovatelé měli dostatek času si tento přístup osvojit pro účely plánování svých leteckých činností.

Or. en

Odůvodnění

Stávající odchylka by měla platit jen do roku 2016 a do příštího shromáždění organizace ICAO. V návaznosti na závěry organizace ICAO v roce 2016 a na dosažené výsledky by Unie mohla zvážit, zda a jaké kroky bude třeba provést v reakci na výsledek mezinárodních jednání. Platnost stávající odchylky uplyne na konci roku 2016, tvůrci právních předpisů budou mít tudíž dostatek času na uzavření jakéhokoli případně nutného dalšího postupu spolurozhodování, neboť datum vyřazení pro emise na rok 2017 nastane v dubnu 2018.

Pozměňovací návrh 6

Návrh směrnice Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí

(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

Pozměňovací návrh

(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–**2016** 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.

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.

Or. en

Odůvodnění

Stávající odchylka by měla platit jen do roku 2016 a do příštího shromáždění organizace ICAO. V návaznosti na závěry organizace ICAO v roce 2016 a na dosažené výsledky by Unie mohla zvážit, zda a jaké kroky bude třeba provést v reakci na výsledek mezinárodních jednání. Platnost stávající odchylky uplyne na konci roku 2016, tvůrci právních předpisů budou mít tudíž dostatek času na uzavření jakéhokoli případně nutného dalšího postupu spolurozhodování, neboť datum vyřazení pro emise na rok 2017 nastane v dubnu 2018.

Pozměňovací návrh 7

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

11a. Environmentální účinnost začlenění letecké dopravy do systému ETS je v důsledku omezení rozsahu zeměpisné oblasti působnosti snížena. Z toho důvodu a v souladu s politikou snižování pro všechna ostatní odvětví by od roku 2015 měla míra dražeb činit 40 %, stejně jako u dražeb pro jiná odvětví. V souladu s ostatními odvětvími by měl být uplatňován lineární koeficient snižování.

Or. en

Odůvodnění

Při omezené oblasti působnosti je environmentální účinek systému ETS drasticky snížen, částečně by to tudíž mohlo vyvážit zvýšení objemu dražeb a snížení horního limitu.

Pozměňovací návrh 8

Návrh směrnice Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

(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.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Odůvodnění

Souvisí s pozměňovacím návrhem k bodu odůvodnění 4.

Pozměňovací návrh 9

Návrh směrnice Čl. 1 – odst. 1 – bod 1 Směrnice 2003/87/ES Čl. 28 a – odst. 1 – písm. b)

Znění navržené Komisí

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;

Pozměňovací návrh

b) emise z letů do zemí a ze zemí mimo EHP za každý kalendářní rok v období 2014–**2016**, 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;

Or. en

Odůvodnění

Stávající odchylka by měla platit jen do roku 2016 a do příštího shromáždění organizace ICAO. V návaznosti na závěry organizace ICAO v roce 2016 a na dosažené výsledky by Unie mohla zvážit, zda a jaké kroky bude třeba provést v reakci na výsledek mezinárodních jednání. Platnost stávající odchylky uplyne na konci roku 2016, tvůrci právních předpisů budou mít tudíž dostatek času na uzavření jakéhokoli případně nutného dalšího postupu

spolurozhodování, neboť datum vyřazení pro emise na rok 2017 nastane v dubnu 2018.

Pozměňovací návrh 10

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 1

Směrnice 2003/87/ES

Čl. 28 a – odst. 1 – písm. c)

Znění navržené Komisí

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;

Pozměňovací návrh

c) emise z letů uskutečňovaných provozovateli letadel v neobchodní letecké dopravě za každý kalendářní rok v období do roku **2016**, kdy je objem emisí, za který je uvedený provozovatel letadel v daném kalendářním roce odpovědný, nižší než 1 000 tun;

Or. en

Odůvodnění

Stávající odchylka by měla platit jen do roku 2016 a do příštího shromáždění organizace ICAO. V návaznosti na závěry organizace ICAO v roce 2016 a na dosažené výsledky by Unie mohla zvážit, zda a jaké kroky bude třeba provést v reakci na výsledek mezinárodních jednání. Platnost stávající odchylky uplyne na konci roku 2016, tvůrci právních předpisů budou mít tudíž dostatek času na uzavření jakéhokoli případně nutného dalšího postupu spolurozhodování, neboť datum vyřazení pro emise na rok 2017 nastane v dubnu 2018.

Pozměňovací návrh 11

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 1

Směrnice 2003/87/ES

Čl. 28 a – odst. 2 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

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].

Pozměňovací návrh

Pokud jde o **činnosti od roku 2013 do roku 2016**, členské státy zveřejní počet bezplatných povolenek v oblasti letectví přidělených jednotlivým provozovatelům do...*

[OP: please insert the date: four months after the entry into force of this Directive].

Or. en

Odůvodnění

Stávající odchylka by měla platit jen do roku 2016 a do příštího shromáždění organizace ICAO. V návaznosti na závěry organizace ICAO v roce 2016 a na dosažené výsledky by Unie mohla zvážit, zda a jaké kroky bude třeba provést v reakci na výsledek mezinárodních jednání. Platnost stávající odchylky uplyne na konci roku 2016, tvůrci právních předpisů budou mít tudíž dostatek času na uzavření jakéhokoli případně nutného dalšího postupu spolurozhodování, neboť datum vyřazení pro emise na rok 2017 nastane v dubnu 2018.

Pozměňovací návrh 12

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 1

Směrnice 2003/87/ES

Článek 28 a – odst. 3 – pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Zvláštní rezerva stanovená v článku 3f se sníží tak, aby nadále činila 3 %. Jakékoli zbylé povolenky budou zrušeny.

Or. en

Odůvodnění

Zvláštní rezerva by měla nadále činit 3 % počtu povolenek v oběhu, protože oblast působnosti této směrnice se zmenšuje. S cílem přiblížit environmentální přínos původnímu systému ETS by měly být všechny povolenky zbylé ve zvláštní rezervě po přidělení novým účastníkům zrušeny, namísto toho, aby je členské státy dražily, protože to by vedlo k většímu objemu emisí.

Pozměňovací návrh 13

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 1

Směrnice 2003/87/ES

Čl. 28 a – odst. 4

Znění navržené Komisí

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).**

Pozměňovací návrh

Odchylně od čl. 3d odst. 3 se počet povolenek, který má být jednotlivými členskými státy vydražen na období 2013–2016, sníží tak, aby odpovídal podílu emisí z letectví, který je jim přidělen na základě **odst. 1 písm. a) až c).**

Or. en

Odivodnění

Stávající odchylka by měla platit jen do roku 2016 a do příštího shromáždění organizace ICAO. V návaznosti na závěry organizace ICAO v roce 2016 a na dosažené výsledky by Unie mohla zvážit, zda a jaké kroky bude třeba provést v reakci na výsledek mezinárodních jednání. Platnost stávající odchylky uplyne na konci roku 2016, tvůrci právních předpisů budou mít tudíž dostatek času na uzavření jakéhokoli případně nutného dalšího postupu spolurozhodování, neboť datum vyřazení pro emise na rok 2017 nastane v dubnu 2018.

Pozměňovací návrh 14

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 1

Směrnice 2003/87/ES

Čl. 28 a – odst. 7

Znění navržené Komisí

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,

Pozměňovací návrh

7. V návaznosti na shromáždění organizace ICAO v roce 2016 předloží Komise zprávu Evropskému parlamentu a Radě o **dosažených výsledcích. V případě, že bylo dohodnuto ratifikovatelné celosvětové tržní opatření, obsahuje tato zpráva vhodné návrhy reagující na tento vývoj.**

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 2016 v podmínkách bez celosvětového opatření. Komise ve své zprávě rovněž zváží řešení dalších otázek,

kteří mohou při uplatňování odstavců 1 až 4 vyvstat, přičemž zachová zásadu rovného zacházení se všemi provozovateli na stejné trati.“

kteří mohou při uplatňování odstavců 1 až 4 vyvstat, přičemž zachová zásadu rovného zacházení se všemi provozovateli na stejné trati.“

Or. en

Odůvodnění

Stávající odchylka by měla platit jen do roku 2016 a do příštího shromáždění organizace ICAO. V návaznosti na závěry organizace ICAO v roce 2016 a na dosažené výsledky by Unie mohla zvážit, zda a jaké kroky bude třeba provést v reakci na výsledek mezinárodních jednání. Platnost stávající odchylky uplyne na konci roku 2016, tvůrci právních předpisů budou mít tudíž dostatek času na uzavření jakéhokoli případně nutného dalšího postupu spolurozhodování, neboť datum vyřazení pro emise na rok 2017 nastane v dubnu 2018.

Pozměňovací návrh 15

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – písm. 1 a (nové)

Směrnice 2003/87/ES

Čl. 3 c – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

V článku 3c se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Po dobu dvou let od 1. ledna 2013 se celkový počet povolenek, které mají být přiděleny provozovatelům letadel, rovná 95 % dosavadních emisí z letectví vynásobeným počtem let v daném období.

Od 1. ledna 2015 budou tyto povolenky snižovány lineárním koeficientem ve výši 1,74 % za každý kalendářní rok. Tento procentní podíl lze přezkoumat v rámci všeobecného přezkumu této směrnice.“

Or. en

Odůvodnění

Zatímco ostatní odvětví zahrnutá do systému ETS musí do roku 2010 snížit své emise o 21 %, snížení v odvětví letectví činí jen 5 %. Důvodem byl postoj Evropského parlamentu během jednání v roce 2008. Parlament vždy požadoval rovné zacházení pro všechna odvětví.

Environmentální účinnost systému ETS v letectví je značně snížena kvůli jeho omezenému rozsahu působnosti. S cílem dosáhnout lepší environmentální integrity systému ETS je za každý rok uplatňován lineární koeficient ve výši 1,74%, aby bylo dosaženo rovného zacházení se všemi odvětvími v systému ETS.

Pozměňovací návrh 16

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – písm. 1 b (nové)

Směrnice 2003/87/ES

Čl. 3 d – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

V článku 3d se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. V době dvou let od 1. ledna 2013 se vydraží 15 % povolenek. Od 1. ledna 2015 se vydraží 40 % povolenek. Tento 40% podíl lze v rámci všeobecného přezkumu této směrnice zvýšit.“

Or. en

Odůvodnění

Zatímco průměrná míra dražeb povolenek v ostatních odvětvích činí 40 % (100 % jako pravidlo a srovnávací základ pro sektor úniku uhlíku), dražby v odvětví letectví činí jen 15 %. Tato skutečnost je dlouhodobě kritizována. Protože všechny lety v evropském vzdušném prostoru spadají do systému ETS, nelze letectví považovat za klasický sektor úniku uhlíku. Při omezené oblasti působnosti je environmentální účinek systému ETS drasticky snížen, částečně by to tudíž mohlo vyvážit zvýšení objemu dražeb.

Pozměňovací návrh 17

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – písm. 1 c (nové)

Směrnice 2003/87/ES

Čl. 3 d – odst. 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

V článku 3d se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Členské státy použijí prostředky získané z dražeb povolenek na podporu úsilí o řešení změny klimatu zejména na mezinárodní úrovni, na snížení objemu emisí skleníkových plynů a na přizpůsobení se dopadu změny klimatu v rozvojových zemích a na financování výzkumu a vývoje v oblasti zmírňování dopadu změny klimatu a přizpůsobení se jí, a to zejména v oblasti letectví a letecké dopravy. Prostředky získané z dražeb se rovněž použijí na dopravu s nízkými hodnotami emisí. Výnosy z dražeb se rovněž použijí na financování příspěvků do Globálního fondu pro energetickou účinnost a obnovitelnou energii a do Zeleného fondu pro změnu klimatu zřízeného v rámci Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu a na opatření proti odlesňování. Členské státy pravidelně informují Komisi o opatřeních přijatých podle tohoto prvního pododstavce.“

Or. en

Odůvodnění

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Pozměňovací návrh 18

Návrh směrnice

Příloha

Směrnice 2003/87/ES

Příloha II c – tabulka – řádek 37

Znění navržené Komisí

ČÍNA včetně HONGKONGU,
MACAA a *TCHAJ-WANU*

Pozměňovací návrh

ČÍNA včetně HONGKONGU a MACAA

Or. en

Odůvodnění

Tchaj-wan by měl být uveden jako samostatné místo určení a nikoli jako součást místa určení Čína.

Pozměňovací návrh 19

Návrh směrnice

Příloha

Směrnice 2003/87/ES

Příloha IIc – tabulka – řádek 147 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

TW TCHAJ-WAN

Or. en

Odůvodnění

Tchaj-wan by měl být uveden jako samostatné místo určení a nikoli jako součást místa určení Čína.

Pozměňovací návrh 20

Návrh směrnice

Příloha

Směrnice 2003/87/ES

Příloha II c – bod 6

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Aniž je dotčeno celosvětové tržní opatření, jež má být uplatňováno od roku 2020, je v období 2016–**2016** 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.

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.

Or. en

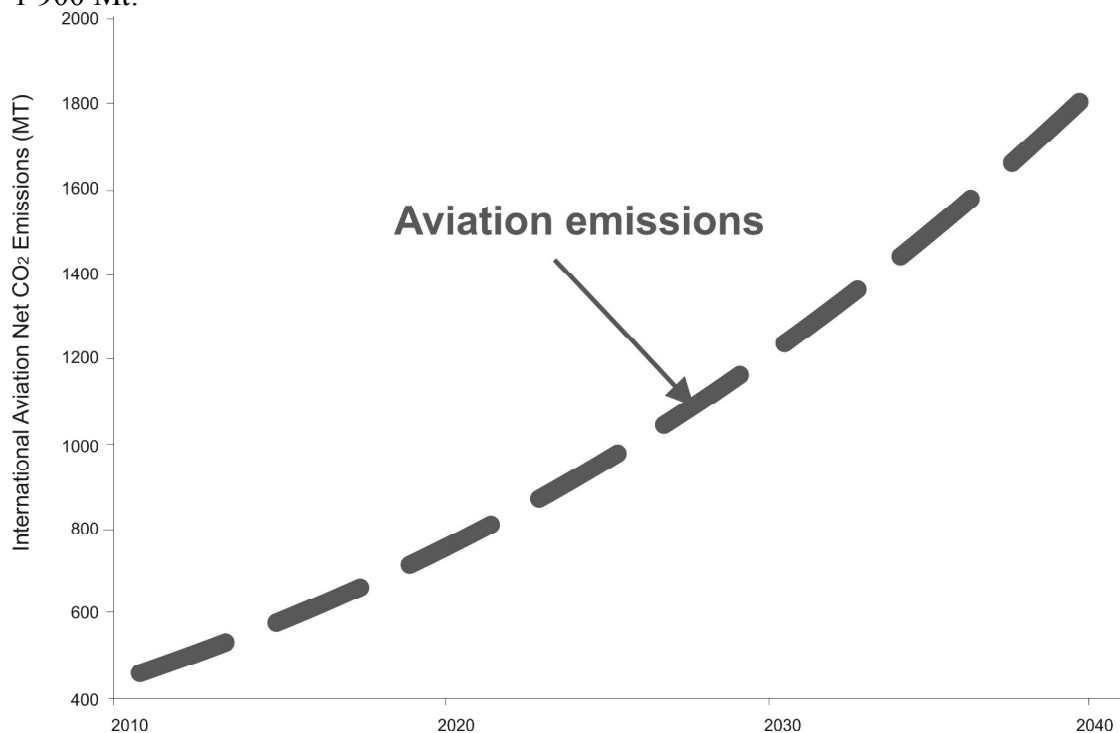
Odůvodnění

Stávající odchylka by měla platit jen do roku 2016 a do příštího shromáždění organizace ICAO. V návaznosti na závěry organizace ICAO v roce 2016 a na dosažené výsledky by Unie mohla zvážit, zda a jaké kroky bude třeba provést v reakci na výsledek mezinárodních jednání. Platnost stávající odchylky uplyne na konci roku 2016, tvůrci právních předpisů budou mít tudíž dostatek času na uzavření jakéhokoli případně nutného dalšího postupu spolurozhodování, neboť datum vyřazení pro emise na rok 2017 nastane v dubnu 2018.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

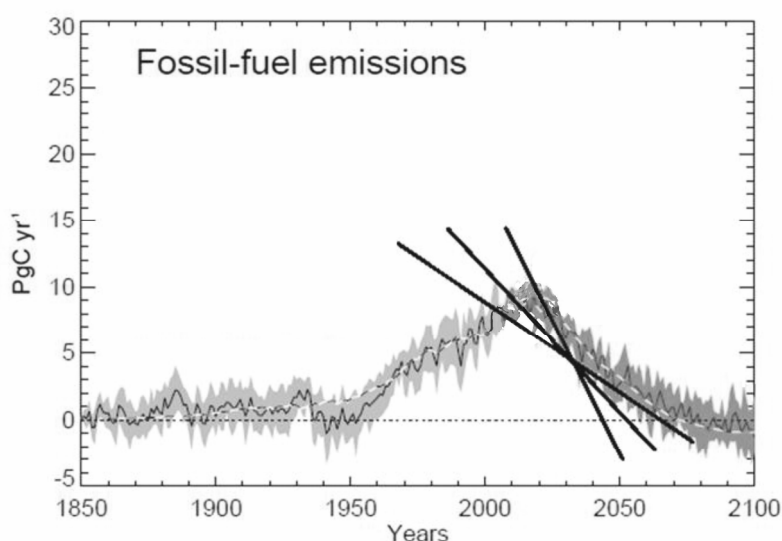
Proč je nutné snížit emise skleníkových plynů z letecké dopravy?

Emise skleníkových plynů z letecké dopravy rychle narůstají. Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) předpovídá, že pokud nebudou přijata žádná opatření, narostou tyto emise do roku 2040 celkem na 1 900 Mt.



Zdroj: Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO)

Jiné odhady předpovídají 3 500 až 4 500 Mt do roku 2050. Množství 3,5 gigatuny představuje 20 % objemu, na který je podle Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC) třeba snížit celosvětové emise v roce 2050, aby byla omezena změna klimatu na 2 stupně.

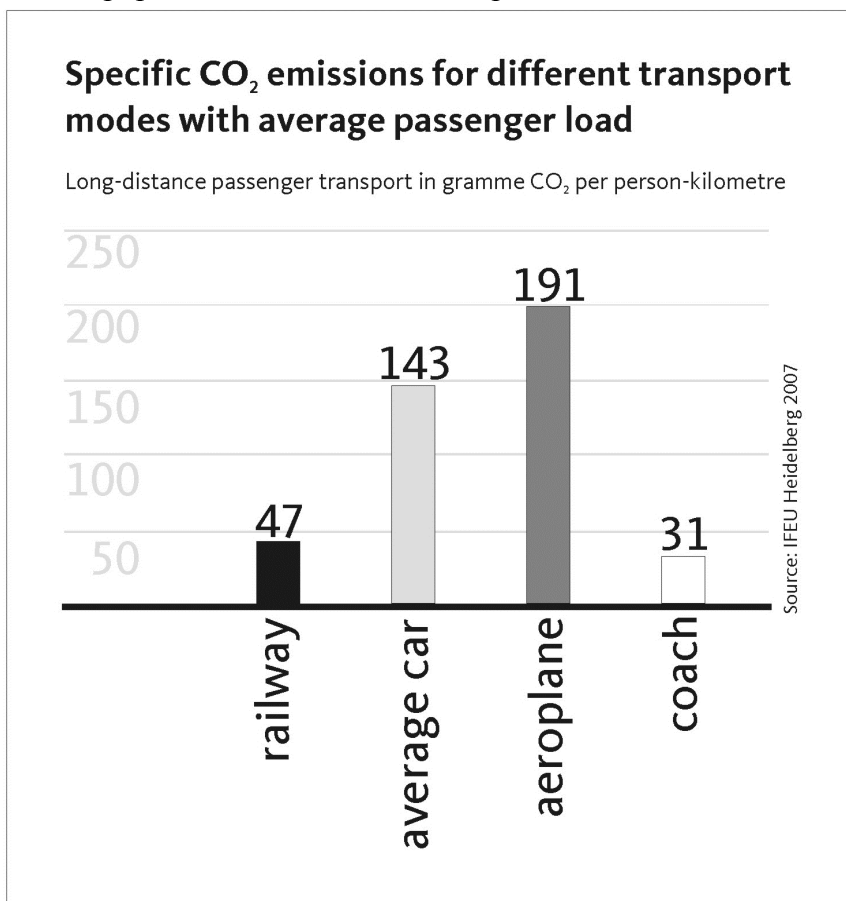


Podle 5. IPCC (2013) je třeba do roku 2050 celosvětové emise drasticky snížit, chceme-li mít dvoutřetinovou pravděpodobnost zachování cíle ve výši 2 stupňů v uvedeném roce.

Zdroj: Mezivládní panel pro změnu klimatu (IPCC).

Úkolem regulovat emise z letecké dopravy pověřilo mezinárodní společenství v roce 1997 v rámci Kjótského protokolu organizaci ICAO. Ačkoli Kjótský protokol ve věci problému změny klimatu není dostačující, nelze ignorovat, že alespoň Evropská unie dodržela svůj závazek a emise omezila. Na druhé straně nebylo provedeno řádné významné opatření k omezení emisí z letecké dopravy.

Z hlediska spravedlnosti pro jiné druhy dopravy je také nutné, aby se odvětví letectví podílelo na snaze o omezení změny klimatu. Bohužel je letecká doprava druhem dopravy, který je pro životní prostředí nejméně příznivý, a zatímco ostatní druhy dopravy jsou vysoce regulovány a podléhají řadě daní a poplatků, letectví není na evropské úrovni řešeno.



Právní předpisy od roku 2008, kritika ze strany třetích zemí a oprávněnost této kritiky

Právní předpisy začleňující letectví do systému ETS po více než dvouleté debatě a zapojení všech zúčastněných stran jednomyslně schválila Rada a více než 90% většinou Evropský parlament. Klíčovým prvkem této právní úpravy bylo zařazení všech letů, které startují a přistávají v Evropě. Tuto skutečnost kritizovaly třetí země. Po soudní věci týkající se amerických leteckých společností však Evropský soudní dvůr rozhodl, že situace je plně v souladu s mezinárodním právem. Náklady jsou velmi nízké, a to i přes tvrzení třetích zemí, které někdy hovoří o ostudné zátěži pro své odvětví. Podle nejnovějších údajů činily náklady pro společnost Ryanair 0,03 EUR, pro společnost Easyjet 0,11 EUR (ostatní letecké společnosti s méně účinnou flotilou mohou mít náklady mírně vyšší). Náklady na daně a

poplatky placené v členských státech EU nebo ve třetích zemích jsou mnohem vyšší.

Země	Právní předpis	Náklady na jeden let
Německo	Luftverkehrssteuer	až 42,18 EUR podle místa určení
Spojené království	Air Passenger Duty APD	Až více než 184 GBP / 6 000 mil
USA	International Transportation Tax	16,30 USD na jednoho cestujícího
EU	systém obchodování s emisemi	0,03 EUR (Ryanair) až 2 EUR / mezikontinentální let (odhad Komise)
Indie	odletový poplatek + 10,3 % servisní poplatek (daň na výstavbu letišť v Dillí)	7,40 EUR, 10 EUS +19 EUR, 25 USD (pouze v Dillí)
Rakousko	Flugabgabegesetz	až 35 EUR podle vzdálenosti

Jedním z důležitých argumentů třetích zemí bylo to, že právní předpisy Evropské unie jsou nezákonné z důvodu své extraterritoriality. Tento argument je podle Soudního dvora neplatný, neboť jsou zahrnuty pouze lety, které startují a přistávají v Evropě. Povinnost vyřazování povolenek je však samozřejmě vyšší, pokud je let delší. To však není výhradní rys právních předpisů EU. Také vnitrostátní daně a poplatky uplatňují stejný princip, například britský poplatek je značně vyšší u letu do Mexika než u letu do Kanady, ačkoli vzdálenost mezi Kanadou a Mexikem připadá hlavně na území Spojených států amerických, viz mapa níže:



U letu do Toronto v Kanadě se účtuje poplatek APD ve výši 130 GBP (156 EUR).



Za let v business třídě z Londýna do Mexico City (přibližně 5 000 mil) bude účtován poplatek APD ve výši 162 GBP (195 EUR).

Proces v organizaci ICAO a právní předpis „pozastavující“

čas“

Přestože kritika není oprávněná, Evropská unie na argumenty třetích zemí reagovala. Bylo řečeno, že evropské právní předpisy stojí v cestě mezinárodní dohodě. To nikdy nebyla pravda, ale jako gesto dobré vůle Komise navrhla na jeden rok omezit systém na lety v rámci Evropy, aby pomohla nalézt lepší dohodu ve shromáždění organizace ICAO v září a říjnu 2013.

Tento právní předpis jasně uvádí:

„Odchylka stanovená v tomto rozhodnutí se týká pouze emisí v oblasti letectví za rok 2012.“

„(10) [...] Evropská unie tuto odchylku stanovuje s cílem umožnit, aby se na 38. zasedání shromáždění ICAO dospělo k dohodě ohledně realistického harmonogramu pro vypracování celosvětového tržního opatření pro období po 38. zasedání shromáždění ICAO a ohledně rámce umožňujícího komplexní uplatňování národních a regionálních tržních opatření na mezinárodní leteckou dopravu před přijetím celosvětového tržního opatření“.

Shromáždění ICAO v září a říjnu 2013 přijalo usnesení, které obsahuje závazek „vypracovat celosvětové tržní opatření pro mezinárodní leteckou dopravu s ohledem na činnost, kterou požaduje bod 19“. Je to důležitý krok, ale usnesení bohužel obsahuje i mnoho podmínek a předpokladů. Proto není vůbec jisté, že se shromáždění ICAO v roce 2016 skutečně podaří přijmout jasná pravidla pro tržní opatření. Je třeba vzít v úvahu, že shromáždění ICAO v roce 2001 již obchodování s emisními povolenkami schválilo, ale bohužel nebylo dosaženo žádného pokroku:

Shromáždění ICAO 2001:

- c) Obchodování s emisemi:
- c) *Schvaluje* vypracování otevřeného systému obchodování s emisemi pro mezinárodní leteckou dopravu;

Shromáždění ICAO 2013:

18. Rozhoduje se *vypracovat celosvětové tržní opatření pro mezinárodní leteckou dopravu s ohledem na činnost, kterou požaduje bod 19;*

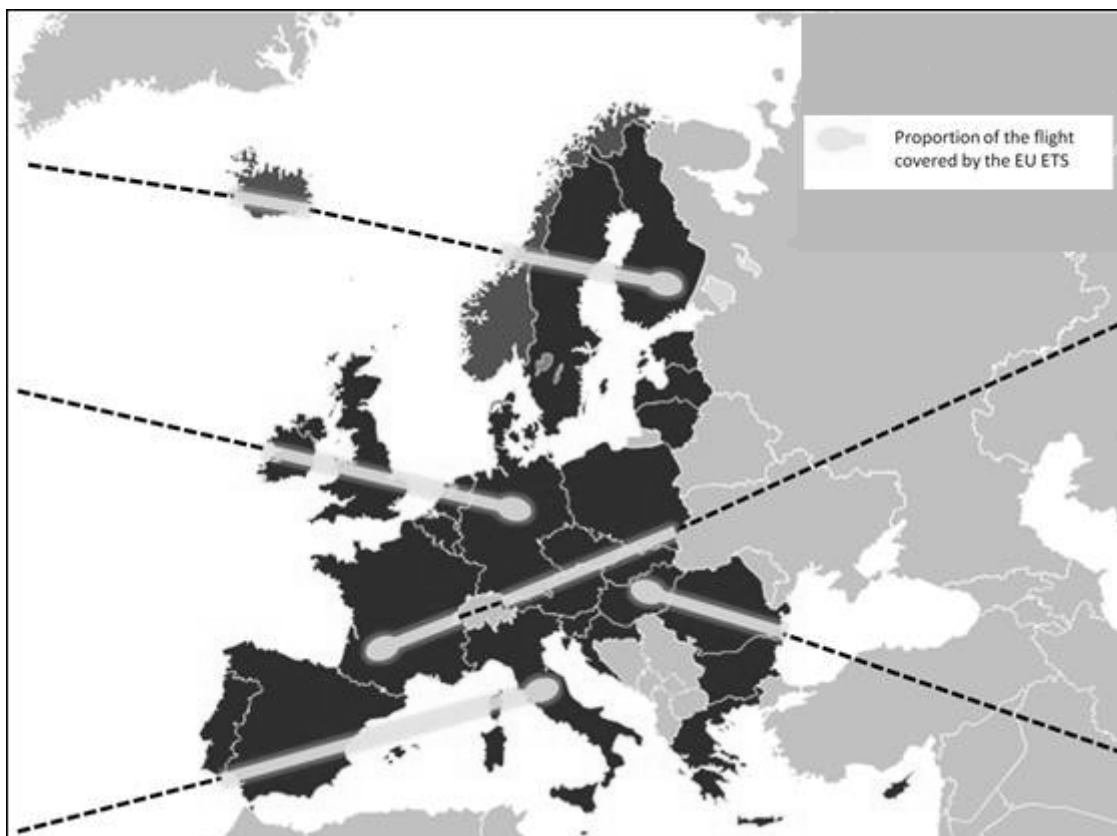
Při porovnání s velmi odlišným pokrokem Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu je třeba říci, že i konference o změně klimatu COP 19 ve Varšavě dosáhla konkrétnějších a pozitivnějších výsledků než shromáždění ICAO. Velmi důležitou podmínkou Evropské unie pro další změnu jejích právních předpisů bylo to, že by měl být přijat rámec pro vnitrostátní a regionální systémy, například pro systém EU. Bohužel se tak nestalo. Odvětví letectví, zastupované zejména organizací IATA, bohužel v procesu organizace ICAO postupovalo velmi výrazně proti Evropské unii. Na druhou stranu je však třeba uznat, že organizace IATA přispěla k celosvětovému procesu. Závazek odvětví snížit své emise o 50 % do roku 2050 jde mnohem dále než text ICAO.

Důsledky pro EU po shromáždění ICAO

Řada zúčastněných stran, například evropská asociace nízkonákladových leteckých společností ELFAA, která zastupuje téměř 50 % letů v rámci Evropy, čtené nevládní

organizace a mnoho poslanců Evropského parlamentu žádalo, aby se stávající právní předpisy neměnily. To by znamenalo, že by plný systém ETS včetně celé délky mezikontinentálních letů, které startují a přistávají v Evropě, měl být prosazován od 1. května příštího roku. Jiné subjekty (mnohé zúčastněné strany tento postoj vyjadřují v zákulisí) argumentují ve prospěch prodloužení nynějšího „pozastavení času“ do roku 2016 nebo dokonce 2020, což by znamenalo, že po mnoho let by systém platil jen pro lety v rámci Evropy, i pokud přelétají přes evropský vzdušný prostor.

Návrh Komise ve věci přístupu ke vzdušnému prostoru představuje kompromis mezi těmito dvěma extrémny.



Zdroj: Evropská komise

To znamená, že všechny lety, které startují nebo přistávají v Evropě, jsou zahrnuty svou částí uvnitř evropského vzdušného prostoru. Například let z Paříže nebo Londýna na letiště v Istanbulu (to je velmi důležité, protože Istanbul má otevřít největší letiště na světě) by byl zahrnut až po hranici Řecka, což znamená téměř 100 %. Do opatření „pozastavujícího čas“ není zahrnut vůbec. Let do uzlu v Emirátech by byl podle přístupu na základě vzdušného prostoru zahrnut v rozsahu téměř 50 % svých emisí.

Návrh zpravodaje

Zpravodaj v zásadě podporuje návrh Evropské komise. Ačkoli je nadále přesvědčen, že tlak třetích zemí není setrvalý, je třeba přihlédnout k tomu, že mezinárodní proces může plným provedením systému trpět. Přístup na základě vzdušného prostoru má oproti „pozastavení času“ mnoho výhod:

- 1) Ochrana životního prostředí a ochrana klimatu:
Návrh Komise zahrnuje přibližně 40 % emisí v porovnání s původní úpravou, rozhodnutí o „pozastavení času“ pokrývalo jen zhruba 20 %.
- 2) Důsledky pro mezinárodní jednání:
Prosté prodloužení „pozastavení času“ by mohlo být považováno za nepodmíněný ústupek Evropské unie. Pokud dochází k pokroku na mezinárodní úrovni, je to zejména v důsledku tlaku ze strany Evropské unie. Mnohé návrhy, které jsou v rámci ICAO zvažovány, by ve skutečnosti nesnížily emise z letecké dopravy, od roku 2020 se však uvažuje jen o uhlíkově neutrálním růstu. Hlavní strategie ICAO se opírá o vzájemné vyrovnávání (což znamená zejména mechanismus CDM) a biopaliva. S přihlédnutím ke kritické diskusi o těchto dvou nástrojích v Evropské unii je důležité ukázat alternativu. Náš systém skutečně nutí ke snižování emisí, byť jde jen o 5 %.
- 3) Konkurenceschopnost evropských letišť a odvětví letectví:
Návrh „pozastavení času“ zasahuje do konkurenceschopnosti evropských leteckých společností a letišť. Pokud jeho platnost prodloužíme, budou z toho těžit velké uzly v blízkosti Evropské unie, tzn. Istanbul. Letecké společnosti, které létají hlavně v rámci Evropy, mají konkurenční nevýhodu oproti leteckým společnostem, jež mohou lety v rámci Evropské unie křížově dotovat.
- 4) Právní situace:
Podle rozsudku ESD a Chicagské úmluvy je zjevné, že přístup na základě vzdušného prostoru je plně v souladu s mezinárodním právem. Rada ICAO počátkem září přístup na základě vzdušného prostoru jednomyslně podpořila. Usnesení ICAO, které přístup na základě vzdušného prostoru neobsahuje, není v této věci právně závazné, protože EU a mnoho dalších subjektů vyslovily výhrady.

Pozměňovací návrhy zpravodaje

Ačkoli zpravodaj navrhuje držet se v maximální možné míře návrhu Komise, některé pozměňovací návrhy se jeví přiměřené.

1. **Právní situace po roce 2016:**
Změna směrnice je zcela odůvodněná, protože v roce 2016 očekáváme průlom s právně závaznou dohodou pro celosvětovou leteckou dopravu. Ačkoli je tato možnost reálná, není vůbec zaručená. Proto je přiměřené omezit přístup na základě vzdušného prostoru do roku 2016 a od roku 2017 znovu zavést plný systém ETS. Pokud bude mezinárodní dohoda v ICAO v roce 2016 skutečně přijata, měla by být Evropská unie samozřejmě připravena upravit právní předpisy odpovídajícím způsobem.
2. **Pozměňovací návrhy s cílem zvýšit ambice a environmentální integritu a zaručit rovné zacházení v porovnání s ostatními odvětvími:**
Míra dražeb v systému ETS v letectví činí jen 15 %, oproti průměru ostatních odvětví, který dosahuje 40 %. Horní limit činí pouze 5 % v porovnání s 21 % u ostatních odvětví. Tato skutečnost byla vždy kritizována a Evropský parlament již v období

2007/2008 během legislativního postupu požadoval rovné zacházení pro všechna odvětví. Přístup na základě vzdušného prostoru snižuje emise zahrnuté do systému ETS na 40 % v porovnání s původní úpravou. Pro omezení škod na životním prostředí je odůvodněné zvýšit míru dražeb a je nutné snížit emise (horní limit) nejméně na úroveň, kterou již od začátku roku 2013 musela splnit ostatní odvětví.

Provádění stávajících právních předpisů EU má pro jakýkoli pokrok zásadní význam

Zpravodaj si povšiml, že ačkoli je systém EU ETS omezen pro lety v rámci Evropy, některé členské státy v současné době s prováděním právních předpisů váhají. Třetí země, jako je Čína a Indie, odmítají vyřazovat povolenky pro lety v rámci Evropy, například z Frankfurtu do Londýna. Podle zpravodaje je zřejmě nepřijatelné jednat s Radou o jakémkoli výsledku legislativního návrhu, než bude vyjasněno provedení velmi omezené právní úpravy „pozastavující čas“. Nemůžeme akceptovat, že třetí země, jako je Čína a Indie, odmítají při činnostech provozovaných v rámci Evropské unie dodržovat evropské právní předpisy.

Přijetí do dubna je zásadní

Všichni, kdo nechtějí zachovat systém EU ETS pro letectví v jeho původní podobě, což znamená, že všechny mezikontinentální lety jsou kryty od startu po místo určení, musí usilovat o dohodu o pozměněné směrnici do dubna, protože jinak bude nutné od 1. května prosazovat původní právní předpis. Proto byl – i s odpovědnými osobami ve Výboru pro dopravu – dojednán ambiciózní harmonogram. Zpravodaj se domnívá, že je třeba se dohodnout na změně, a hodlá jednat se všemi zúčastněnými stranami, nedoporučoval by však, aby Evropský parlament omezil jakýkoli kompromis jen na prodloužení právního předpisu k „pozastavení času“.