

## SMERNICE

## SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2008/101/ES

z 19. novembra 2008,

**ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87/ES s cieľom začleniť činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

v Spoločenstve na podporu znižovania emisií skleníkových plynov nákladovo efektívnym a hospodársky účinným spôsobom.

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 175 ods. 1,

- (2) Konečným cieľom Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC), ktorý bol schválený v mene Európskeho spoločenstva rozhodnutím Rady 94/69/ES<sup>(5)</sup>, je stabilizovať koncentráciu skleníkových plynov v atmosfére na úrovni, ktorá zabráni nebezpečnému antropogénnemu zasahovaniu do klimatického systému.

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>(1)</sup>,

- (3) Európska rada na zasadnutí v Bruseli 8. a 9. marca 2007 podčiarkla kľúčový význam dosiahnutia strategického cieľa, ktorým je obmedzenie zvýšenia celosvetovej priemernej teploty najviac na 2 °C v porovnaní s hodnotami z predindustriálneho obdobia. Najnovšie vedecké zistenia, o ktorých informoval medzivládny panel o zmene klímy (IPCC) vo svojej štvrtej hodnotiacej správe, ešte jasnejšie preukazujú, že nepriaznivé účinky zmeny klímy predstavujú čoraz väčšie riziko pre ekosystémy, výrobu potravín a dosiahnutie trvalo udržateľného rozvoja a rozvojových cieľov milénia, ako aj pre ľudské zdravie a bezpečnosť. Udržanie reálnosti cieľa 2 °C si vyžaduje stabilizáciu koncentrácie skleníkových plynov v atmosfére, ktorá zodpovedá približne 450 ppmv ekvivalentu CO<sub>2</sub>, čo si vyžaduje, aby globálne emisie skleníkových plynov dosiahli vrchol v najbližších 10 až 15 rokoch, po čom by malo do roku 2050 nasledovať výrazné zníženie globálnych emisií minimálne na 50 % v porovnaní s rokom 1990.

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>(2)</sup>,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy<sup>(3)</sup>,

keďže:

- (1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve<sup>(4)</sup> sa vytvoril systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov

- (4) Európska rada zdôraznila, že Európska únia je odhodlaná premeniť Európu na hospodárstvo s vysokou energetickou účinnosťou a nízkymi emisiami skleníkových plynov, a pokiaľ sa neuzavrie globálna komplexná dohoda na obdobie po roku 2012, prijať pevný a nezávislý záväzok znížiť do roku 2020 aspoň o 20 % emisie skleníkových plynov v porovnaní s rokom 1990. Obmedzenie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy je základným príspevkom v súlade s týmto záväzkom.

(1) Ú. v. EÚ C 175, 27.7.2007, s. 47.

(2) Ú. v. EÚ C 305, 15.12.2007, s. 15.

(3) Stanovisko Európskeho parlamentu z 13. novembra 2007 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku), spoločná pozícia Rady z 18. apríla 2008 (Ú. v. EÚ C 122 E, 20.5.2008, s. 19) a pozícia Európskeho parlamentu z 8. júla 2008 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku). Rozhodnutie Rady z 24. októbra 2008.

(4) Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32.

(5) Ú. v. ES L 33, 7.2.1994, s. 11.

- (5) Európska rada zdôraznila, že Európska únia sa zaviazala na globálnu a komplexnú dohodu na zníženie emisií skleníkových plynov po roku 2012, čo bude predstavovať účinnú, efektívnu a spravodlivú reakciu v rozsahu potrebnom na riešenie problémov súvisiacich so zmenou klímy. Ako svoj príspevok ku globálnej a komplexnej dohode na obdobie po roku 2012 schválila cieľ znížiť emisie skleníkových plynov v Európskej únii do roku 2020 o 30 % v porovnaní s rokom 1990, ak sa ostatné rozvinuté krajiny zaviazu na porovnateľné zníženie emisií a hospodársky rozvinutejšie rozvojové krajiny na príspevok primeraný ich zodpovednosti a možnostiam. Európska únia naďalej zaujíma vedúcu úlohu v rokovaníach o ambicióznej medzinárodnej dohode, ktorej cieľom bude dosiahnuť obmedzenie zvýšenia celosvetovej priemernej teploty najviac na 2 °C, a je povzbudená pokrokom, ktorý sa vzhľadom na tento cieľ dosiahol na 13. zasadnutí konferencie zmluvných strán UNFCCC v decembri 2007 na Bali. Európska únia sa bude usilovať zabezpečiť, aby takáto globálna dohoda obsahovala opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy, vzhľadom na čo by Komisia mala zvážiť, aké zmeny a doplnenia tejto smernice sú potrebné, keďže sa uplatňuje na prevádzkovateľov lietadiel.
- (6) Dňa 14. februára 2007 Európsky parlament prijal uznesenie o zmene klímy<sup>(1)</sup>, v ktorom poukázal na cieľ obmedziť priemerný nárast globálnej teploty na 2 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou a vyzval Európsku úniu, aby si udržala svoju vedúcu úlohu v rokovaníach o medzinárodnom rámci o zmene klímy na obdobie po roku 2012 a vysokú úroveň ambícií v budúcich rozhovoroch so svojimi medzinárodnými partnermi, a v ktorom zdôraznil potrebu celkového zníženia emisií vo všetkých priemyselných krajinách o 30 % do roku 2020 v porovnaní s úrovňou v roku 1990, pričom cieľom by malo byť dosiahnutie zníženia v rozsahu 60 % až 80 % do roku 2050.
- (7) UNFCCC vyžaduje, aby všetky zmluvné strany vypracovali a zaviedli vnútroštátne a v prípade potreby aj regionálne programy obsahujúce opatrenia na zmiernenie zmeny klímy.
- (8) Podľa Kjótskeho protokolu k UNFCCC, ktorý bol schválený v mene Európskeho spoločenstva rozhodnutím Rady 2002/358/ES<sup>(2)</sup>, rozvinuté krajiny musia obmedziť alebo znížiť emisie skleníkových plynov z leteckej dopravy, na ktoré sa nevzťahuje Montrealský protokol, v rámci Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ICAO).
- (9) Hoci Spoločenstvo nie je zmluvnou stranou Chicagskeho dohovoru z roku 1944 o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagsky dohovor“), všetky členské štáty sú zmluvnými stranami uvedeného dohovoru a členmi ICAO. Členské štáty naďalej spolupracujú s inými štátmi v ICAO pri vypracúvaní opatrení vrátane trhových nástrojov na riešenie vplyvu leteckej dopravy na zmenu klímy. Na šiestom zasadnutí Výboru ICAO pre ochranu životného prostredia v letectve v roku 2004 sa dohodlo, že systém obchodovania s emisiami z leteckej dopravy založený na novom právnom nástroji pod záštitou ICAO sa javí ako nedostatočne priaznivý, a teda by sa v ňom ďalej nemalo pokračovať. V dôsledku toho sa v rezolúcii A35-5 z 35. valného zhromaždenia ICAO, ktoré sa konalo v septembri 2004, nenavrhol nový právny nástroj, ale namiesto toho sa schválilo otvorené obchodovanie s emisiami a možnosť, aby štáty začlenili emisie z medzinárodnej leteckej dopravy do svojich systémov obchodovania s emisiami. Dodatok L k rezolúcii A36-22 z 36. valného zhromaždenia ICAO, ktoré sa konalo v septembri 2007, nalieha na zmluvné štáty, aby neuplatňovali systém obchodovania s emisiami na prevádzkovateľov lietadiel z iných zmluvných štátov s výnimkou uplatňovania na základe vzájomnej dohody medzi uvedenými štátmi. Pripomínajúc, že Chicagsky dohovor výslovne uznáva právo každej zmluvnej strany uplatňovať na nediskriminačnom základe vlastné zákony a nariadenia v oblasti leteckej dopravy na lietadlá všetkých štátov, členské štáty Európskeho spoločenstva a pätnásť ďalších európskych štátov vzniesli výhradu k tomuto uzneseniu a vyhradili si právo v rámci Chicagskeho dohovoru prijímať a uplatňovať trhové opatrenia na nediskriminačnom základe na všetkých prevádzkovateľov lietadiel zo všetkých štátov, ktorí poskytujú letecké dopravné služby na ich územie, z neho alebo v rámci ich územia.
- (10) Podľa šiesteho environmentálneho akčného programu Spoločenstva ustanoveného rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady 1600/2002/ES<sup>(3)</sup> má Spoločenstvo identifikovať a prijať špecifické opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy, ak do roku 2002 nedôjde k dohode o týchto krokoch v rámci ICAO. Rada vo svojich záveroch z októbra 2002, decembra 2003 a októbra 2004 opakovane vyzvala Komisiu, aby navrhla opatrenia na zníženie vplyvu medzinárodnej leteckej dopravy na zmenu klímy.
- (11) V záujme dosiahnutia potrebného podstatného zníženia by sa politiky a opatrenia mali vykonávať na úrovni členského štátu a na úrovni Spoločenstva vo všetkých sektoroch ekonomiky Spoločenstva. Ak by vplyv sektora leteckej dopravy narastal súčasným tempom, významne by to oslabilo zníženie, ktoré pri boji so zmenou klímy dosiahli iné sektory.

(1) Ú. v. EÚ C 287 E, 29.11.2007, s. 344.

(2) Ú. v. ES L 130, 15.5.2002, s. 1.

(3) Ú. v. ES L 242, 10.9.2002, s. 1.

- (12) Komisia vo svojom oznámení Rade, Európskemu parlamentu, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov z 27. septembra 2005 s názvom Znižovanie dosahu letectva na zmenu klímy navrhla stratégiu na obmedzenie vplyvu leteckej dopravy na zmenu klímy. Ako súčasť komplexného balíka opatrení sa v stratégii navrhlo začlenenie leteckej dopravy do systému Spoločenstva pre obchodovanie s emisnými kvótami skleníkových plynov a ako súčasť druhej etapy Európskeho programu na zmenu klímy sa ustanovilo zostavenie multilaterálnej pracovnej skupiny pre leteckú dopravu, aby posúdila spôsoby začlenenia leteckej dopravy do systému Spoločenstva. Vo svojich záveroch z 2. decembra 2005 Rada uznala, že z ekonomického a environmentálneho hľadiska sa začlenenie sektora leteckej dopravy do systému Spoločenstva javí ako najlepšie riešenie, a vyzvala Komisiu, aby do konca roku 2006 predložila legislatívny návrh. Európsky parlament vo svojom uznesení zo 4. júla 2006 o obmedzení vplyvu leteckej dopravy na klimatické zmeny<sup>(1)</sup> uznal, že obchodovanie s emisiami má potenciál zohrať úlohu ako súčasť komplexného balíka opatrení zameraných na riešenie vplyvu leteckej dopravy na zmenu klímy za predpokladu, že bude vhodne navrhnuté.
- (13) Súčasťou komplexného balíka opatrení sú aj prevádzkové a technologické opatrenia. Zlepšenia v riadení letovej prevádzky v rámci programov jednotného európskeho neba a SESAR by mohli napomôcť zvýšenie celkovej účinnosti paliva až o 12 %. Výskum nových technológií vrátane metód na zlepšenie palivovej účinnosti môže priniesť ďalšie zníženie emisií v leteckej doprave.
- (14) Cieľom zmien a doplnení smernice 2003/87/ES touto smernicou je znížiť vplyv sektora leteckej dopravy na zmenu klímy začlenením emisií z činností leteckej dopravy do systému Spoločenstva.
- (15) Prevádzkovatelia lietadiel majú najbezprostrednejšiu kontrolu nad typom lietadiel v prevádzke, ako aj nad spôsobom, akým sú riadené, a preto by mali zodpovedať za plnenie záväzkov vyplývajúcich z tejto smernice vrátane záväzku pripraviť plán monitorovania a v súlade s týmto plánom monitorovať emisie a podávať o nich správy. Prevádzkovateľa lietadla možno identifikovať podľa používania identifikátora ICAO alebo akéhokoľvek iného uznaného identifikátora, ktorý sa používa pri identifikácii letu. Ak totožnosť prevádzkovateľa lietadla nie je známa, považuje sa zaňho majiteľ lietadla, pokiaľ nepreukáže, ktorá iná osoba je prevádzkovateľom lietadla.
- (16) S cieľom zamedziť narušovanie hospodárskej súťaže a zlepšiť environmentálnu účinnosť by sa od roku 2012 mali do systému zahrnúť emisie zo všetkých letov prichádzajúcich a odchádzajúcich z letísk Spoločenstva.
- (17) Spoločenstvo a jeho členské štáty pokračujú v snahe o dosiahnutie dohody o globálnych opatreniach na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy. Systém Spoločenstva môže slúžiť ako model využívania obchodovania s emisiami v celosvetovom meradle. Spoločenstvo a jeho členské štáty by naďalej mali byť v kontakte s tretími stranami v priebehu vykonávania tejto smernice a nabádať tretie krajiny, aby prijali rovnaké opatrenia. Ak tretia krajina prijme opatrenia, ktoré majú na životné prostredie rovnaký vplyv aspoň ako táto smernica, znižujúce vplyv letov do Spoločenstva na zmenu klímy, Komisia by po konzultácii s touto krajinou mala posúdiť dostupné možnosti s cieľom zabezpečiť optimálnu interakciu medzi systémom Spoločenstva a opatreniami tejto krajiny. Systémy obchodovania s emisiami, ktoré vypracúvajú tretie krajiny, začínajú umožňovať optimálnu interakciu so systémom Spoločenstva vzhľadom na ich podiel na leteckej doprave. Dvojstranné dohody o prepojení systému Spoločenstva s inými systémami obchodovania na vytvorenie spoločnej schémy alebo zohľadňujúce rovnaké opatrenia s cieľom zamedziť dvojitej regulácii by mohli byť krokom ku globálnej dohode. Komisia môže v prípadoch uzavretia takýchto dvojstranných dohôd zmeniť typ činností leteckej dopravy zahrnutých v systéme Spoločenstva vrátane následných úprav celkového množstva kvót, ktoré sa majú prideliť prevádzkovateľom lietadiel.
- (18) V súlade so zásadou lepšej právnej regulácie by sa určité lety mali zo systému Spoločenstva vyňať. Prevádzkovatelia komerčnej leteckej dopravy, ktorí uskutočňujú za tri po sebe nasledujúce štvormesačné obdobia menej ako 243 letov za obdobie, by sa mali zo systému Spoločenstva vyňať, aby sa predišlo neprimeranému administratívne- mu zaťaženiu. Bolo by to prínosné pre letecké spoločnosti, ktoré v rámci pôsobnosti systému Spoločenstva poskytujú obmedzené služby, vrátane leteckých spoločností z rozvojových krajín.
- (19) Letecká doprava ovplyvňuje globálnu klímu prostredníctvom uvoľňovania oxidu uhličitého, oxidov dusíka, vodných pár a sulfátových a sadzových častíc. IPCC odhadol, že celkový vplyv leteckej dopravy na klímu je v súčasnosti približne dvojnásobne až štvornásobne vyšší ako vplyv samotných emisií oxidu uhličitého z leteckej

(<sup>1</sup>) Ú. v. EÚ C 303 E, 13.12.2006, s. 119.

dopravy v minulosti. Nedávny výskum Spoločenstva naznačuje, že celkový vplyv leteckej dopravy na klímu by mohol byť asi dvojnásobne vyšší ako vplyv samotného oxidu uhličitého. Ani jeden z týchto odhadov však nezohľadňuje veľmi neisté vplyvy cirusových oblakov. Politika Spoločenstva v oblasti životného prostredia sa v súlade s článkom 174 ods. 2 zmluvy má zakladať na zásade predbežnej opatrnosti. Kým vedecký pokrok neprinesie nové informácie, mali by sa vplyvy leteckej dopravy zohľadňovať v čo najväčšom rozsahu. Emisie oxidov dusíka budú predmetom iných právnych predpisov, ktoré Komisia navrhne v roku 2008. Je potrebné podporovať výskum v oblasti tvorby kondenzačných stôp a cirusových oblakov a účinné opatrenia na ich zmiernenie vrátane prevádzkových a technických opatrení.

- (20) V záujme toho, aby sa predišlo narušeniu hospodárskej súťaže, by sa mala špecifikovať harmonizovaná metodika pridelovania kvót na určovanie celkového množstva kvót, ktoré sa majú vydať, a na rozdelenie kvót prevádzkovateľom lietadiel. Podiel emisných kvót sa bude pridelovať prostredníctvom aukcie v súlade s pravidlami, ktoré vypracuje Komisia. V záujme zabezpečenia prístupu nových prevádzkovateľov lietadiel na trh a pomoci pre prevádzkovateľov lietadiel, u ktorých sa prudko zvýšil počet uskutočňovaných tonokilometrov, by sa mala vyčleniť osobitná rezerva kvót. Prevádzkovateľom lietadiel, ktorí zastavia činnosť, by sa mali naďalej vydávať kvóty až do konca obdobia, na ktoré už boli pridelené voľné kvóty.
- (21) Úplné zosúladenie pomeru kvót vydaných bezplatne všetkým prevádzkovateľom lietadiel, ktorí sú zapojení do systému Spoločenstva, je vhodné na to, aby sa zabezpečili rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov lietadiel vzhľadom na to, že každého prevádzkovateľa lietadla bude regulovať jediný členský štát, pokiaľ ide o všetky jeho operácie do Európskej únie, z nej a v rámci nej, a nediskriminačné ustanovenia bilaterálnych dohôd o leteckých službách s tretími krajinami.
- (22) Letecká doprava prispieva k celkovému vplyvu ľudskej činnosti na zmenu klímy a vplyv emisií skleníkových plynov z lietadiel na životné prostredie sa môže zmierniť prostredníctvom opatrení na riešenie zmeny klímy v Európskej únii a tretích krajinách, najmä rozvojových krajinách, a na financovanie výskumu a vývoja zameraného na zmiernenie a adaptáciu, a to najmä v oblasti letectva a leteckej dopravy. O otázkach týkajúcich sa štátnych verejných výdavkov rozhodujú v súlade so zásadou subsidiarity členské štáty. Bez toho, aby bola dotknutá uvedená pozícia, príjmy pochádzajúce z obchodovania s kvótami formou aukcie alebo rovnaká suma, ak to vyžadujú základné rozpočtové zásady členského štátu, ako napríklad jednotnosť a univerzálnosť, by sa mali použiť na zníženie emisií skleníkových plynov, prispôbenie sa vplyvom zmeny klímy v Európskej únii a tretích krajinách, financovanie výskumu a vývoja zameraného na zmiernenie a prispôbenie a na pokrytie nákladov na správu systému Spoločenstva. Príjmy získané z obchodovania formou aukcie by sa tiež mali použiť na dopravu s nízkou úrovňou emisií. Výnosy z obchodovania formou aukcie by sa mali využívať najmä na financovanie príspevkov do Globálneho fondu pre energetickú účinnosť a obnoviteľnú energiu a opatrení, ktoré zabránia odlesňovaniu a uľahčia adaptáciu v rozvojových krajinách. Ustanovenia tejto smernice, ktoré sa týkajú používania príjmov, by nemali mať vplyv na žiadne rozhodnutie o použití príjmov pochádzajúcich z aukčného obchodovania s kvótami v širšom kontexte všeobecného preskúmania smernice 2003/87/ES.
- (23) Ustanovenia o využívaní finančných prostriedkov z obchodovania formou aukcie by sa mali oznámiť Komisii. Toto oznámenie nezavaruje členský štát povinnosti ustanovenej v článku 88 ods. 3 zmluvy oznamovať určité vnútroštátne opatrenia. Touto smernicou by nemal byť dotknutý výsledok žiadnych budúcich postupov štátnej pomoci, ktoré sa môžu uplatniť v súlade s článkami 87 a 88 zmluvy.
- (24) Prevádzkovatelia lietadiel by na zvýšenie nákladovej efektívnosti systému Spoločenstva mali mať možnosť využívať certifikované emisné zníženia („CER“) a jednotky emisného zníženia („ERU“) z projektových činností, aby splnili záväzky odovzdávať kvóty až do harmonizovaného limitu. Využívanie CER a ERU by malo byť v súlade s akceptačnými kritériami používania v systéme obchodovania stanovenými v tejto smernici. Priemer percentuálnych podielov stanovených členskými štátmi na používanie CER a ERU počas prvého záväzného obdobia podľa Kjótskeho protokolu predstavuje približne 15 %.
- (25) V záveroch zo svojho zasadnutia v Bruseli 13. a 14. marca 2008 Európska rada uznala, že v celosvetovom kontexte konkurenčných trhov je problémom únik uhlíka, ktorý je potrebné urýchlene analyzovať a riešiť v novej smernici o vytvorení systému obchodovania s kvótami emisií, aby sa v prípade neúspechu medzinárodných rokovaní mohli prijať náležité opatrenia. Najlepším riešením tejto otázky zostáva naďalej medzinárodná dohoda.

- (26) V záujme zníženia administratívneho zaťaženia prevádzkovateľov lietadiel by za každého prevádzkovateľa lietadla mal zodpovedať jeden členský štát. Od členských štátov by sa malo požadovať, aby zabezpečili, aby prevádzkovatelia lietadiel, ktorým bola vydaná prevádzková licencia v danom členskom štáte, alebo prevádzkovatelia lietadiel bez licencie, alebo prevádzkovatelia z tretích krajín, ktorých emisie sa vo východiskovom roku pripočítavajú hlavne danému členskému štátu, dodržiavali požiadavky tejto smernice. V prípade, že prevádzkovateľ lietadla nespĺňa požiadavky tejto smernice a riadiacemu členskému štátu sa nepodarilo zabezpečiť ich splnenie inými donucovacími opatreniami, členské štáty by mali konať solidárne. Riadiaci členský štát by preto mal byť schopný požiadať Komisiu, aby v súvislosti s dotknutým prevádzkovateľom lietadla rozhodla o uložení zákazu prevádzky na úrovni Spoločenstva ako o poslednej možnosti.
- (27) V záujme zachovania integrity účtovného systému používaného pre systém Spoločenstva s prihliadnutím na skutočnosť, že emisie z medzinárodnej leteckej dopravy nie sú začlenené do záväzkov členských štátov podľa Kjótskeho protokolu, by sa emisné kvóty pridelené sektoru leteckej dopravy mali využívať iba na plnenie záväzkov prevádzkovateľov lietadiel odovzdať emisné kvóty v súlade s touto smernicou.
- (28) Aby sa zabezpečilo rovnaké zaobchádzanie s prevádzkovateľmi lietadiel, členské štáty by mali dodržiavať harmonizované pravidlá správy prevádzkovateľov lietadiel spadajúcich do ich právomoci v súlade s osobitnými usmerneniami, ktoré vypracuje Komisia.
- (29) V záujme zabezpečenia environmentálnej integrity systému Spoločenstva by sa jednotky odovzdané prevádzkovateľmi lietadiel mali započítavať len do cieľov zníženia skleníkových plynov, ktoré tieto emisie zohľadňujú.
- (30) Európska organizácia pre bezpečnosť leteckej dopravy (Eurocontrol) môže disponovať informáciami, ktoré by mohli pomôcť členským štátom alebo Komisii pri plnení ich záväzkov uložených touto smernicou.
- (31) Ustanovenia systému Spoločenstva týkajúce sa monitorovania, podávania správ a overovania emisií a pokút uplatniteľných na prevádzkovateľov by sa mali uplatňovať aj na prevádzkovateľov lietadiel.
- (32) Komisia by mala preskúmať fungovanie smernice 2003/87/ES v súvislosti s činnosťami leteckej dopravy s ohľadom na skúsenosti z jej uplatňovania a následne by mala predložiť správu Európskemu parlamentu a Rade.
- (33) Pri preskúmaní fungovania smernice 2003/87/ES v súvislosti s činnosťami leteckej dopravy by sa mala vziať do úvahy štruktúrna závislosť od leteckej dopravy krajín, ktoré nemajú vhodné a porovnateľné alternatívne druhy dopravy, a preto sú vo veľkej miere závislé od leteckej dopravy, a v ktorých sektor cestovného ruchu vo veľkej miere prispieva k hrubému domácejmu produktu týchto krajín. Osobitná pozornosť by sa mala venovať úvahám s cieľom zmierniť alebo dokonca odstrániť akékoľvek problémy s dostupnosťou a konkurencieschopnosťou, ktoré vznikajú v najvzdialenejších regiónoch Spoločenstva, ako je uvedené v článku 299 ods. 2 zmluvy, a problémy týkajúce sa záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme v súvislosti s vykonávaním tejto smernice.
- (34) Ministerské vyhlásenie o gibraltárskom letisku dohodnuté v Córdobe 18. septembra 2006 počas prvého zasadnutia ministrov na fóre pre dialóg o Gibraltári nahradí spoločné vyhlásenie o tomto letisku vydané 2. decembra 1987 v Londýne a jeho plné dodržiavanie sa bude považovať za dodržiavanie vyhlásenia z roku 1987.
- (35) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu<sup>(1)</sup>.
- (36) Komisia by mala byť predovšetkým splnomocnená na prijatie opatrení na obchodovanie formou aukcie s emisnými kvótami, ktoré sa nemusia vydávať bezplatne, na prijatie podrobných pravidiel týkajúcich sa fungovania osobitnej rezervy pre určitých prevádzkovateľov lietadiel a pravidiel týkajúcich sa postupov v súvislosti s požiadavkami, aby Komisia rozhodla o uložení zákazu prevádzky pre prevádzkovateľov lietadiel a menila a dopĺňala činnosti leteckej dopravy uvedené v prílohe I, ak tretia krajina zavedie opatrenia na zníženie vplyvu leteckej dopravy na zmenu klímy. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice okrem iného jej doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (37) Keďže cieľ tejto smernice nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (38) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lešej tvorbe práva<sup>(2)</sup> sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.

(1) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

(2) Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

(39) Smernica 2003/87/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

#### Článok 1

### Zmeny a doplnenia smernice 2003/87/ES

Smernica 2003/87/ES sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. Pred článok 1 sa vkladá tento nadpis:

„KAPITOLA I

**VŠEOBECNÉ USTANOVENIA“.**

2. V článku 2 sa dopĺňa tento odsek:

„3. Uplatňovaním tejto smernice na gibraltárske letisko nie sú dotknuté príslušné právne pozície Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o spor o právomoc nad územím, na ktorom sa nachádza toto letisko.“

3. Článok 3 sa mení a dopĺňa takto:

a) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) ‚emisie‘ znamenajú uvoľňovanie skleníkových plynov do atmosféry zo zdrojov v zariadení alebo uvoľňovanie plynov z lietadla vykonávajúceho leteckú činnosť uvedenú v prílohe I, ktoré boli špecifikované v súvislosti s touto činnosťou;“

b) dopĺňajú sa tieto body:

„o) ‚prevádzkovateľ lietadla‘ je osoba, ktorá prevádzkuje lietadlo v čase, keď vykonáva leteckú činnosť uvedenú v prílohe I, alebo majiteľ lietadla v prípade, že táto osoba nie je známa alebo nie je určená majiteľom lietadla;

p) ‚prevádzkovateľ komerčnej leteckej dopravy‘ je prevádzkovateľ, ktorý za úhradu poskytuje verejnosti služby pravidelnej alebo nepravidelnej leteckej dopravy týkajúce sa prepravy cestujúcich, nákladu alebo pošty;

q) ‚riadiaci členský štát‘ je členský štát zodpovedný za správu systému Spoločenstva s ohľadom na prevádzkovateľa lietadla v súlade s článkom 18a;

r) ‚započítané emisie z leteckej dopravy‘ znamenajú emisie zo všetkých letov spadajúcich pod letecké činnosti uvedené v prílohe I, ktoré odlietajú z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu, a z letov, ktoré prilietajú na toto letisko z tretej krajiny;

s) ‚historické emisie z leteckej dopravy‘ znamenajú priemer ročných emisií v kalendárnych rokoch 2004, 2005 a 2006 z lietadla vykonávajúceho leteckú činnosť uvedenú v prílohe I.“

4. Za článok 3 sa vkladá táto kapitola:

„KAPITOLA II

**LETECKÁ DOPRAVA**

Článok 3a

**Rozsah pôsobnosti**

Ustanovenia tejto kapitoly sa uplatňujú na pridelenie a vydávanie kvót v súvislosti s činnosťami leteckej dopravy uvedenými v prílohe I.

Článok 3b

**Činnosti leteckej dopravy**

Do 2. augusta 2009 Komisia v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 23 ods. 2 vypracuje usmernenia pre podrobný výklad činností leteckej dopravy uvedených v prílohe I.

Článok 3c

**Celkové množstvo kvót pre leteckú dopravu**

1. Za obdobie od 1. januára 2012 do 31. decembra 2012 sa celkové množstvo kvót, ktoré majú byť pridelené prevádzkovateľom lietadiel, rovná 97 % historických emisií z leteckej dopravy.

2. Za obdobie uvedené v článku 11 ods. 2, ktoré sa začína 1. januára 2013, a v prípade, že nedošlo k žiadnym zmenám a doplneniam po preskúmaní podľa článku 30 ods. 4, za každé nasledujúce obdobie sa celkové množstvo kvót, ktoré majú byť pridelené prevádzkovateľom lietadiel, rovná 95 % historických emisií z leteckej dopravy, ktoré sa vynásobia počtom rokov v danom období.

Toto percento sa môže v rámci celkového preskúmania tejto smernice prehodnotiť.

3. Komisia preskúma celkové množstvo kvót, ktoré sa majú prideliť prevádzkovateľom lietadiel, v súlade s článkom 30 ods. 4.

4. Do 2. augusta 2009 Komisia rozhodne o historických emisiách z leteckej dopravy na základe najlepších dostupných údajov vrátane odhadov založených na aktuálnych dopravných informáciách. Toto rozhodnutie preskúma výbor uvedený v článku 23 ods. 1.

Článok 3d

**Metóda pridelenia kvót pre leteckú dopravu prostredníctvom aukcií**

1. V období uvedenom v článku 3c ods. 1 sa s 15 % kvót obchoduje formou aukcie.

2. Od 1. januára 2013 sa s 15 % kvót musí obchodovať formou aukcie. Toto percento sa môže v rámci všeobecného preskúmania smernice prehodnotiť.

3. Prijme sa nariadenie obsahujúce podrobné ustanovenia platné pre členské štáty pri obchodovaní formou aukcie s kvótami, ktoré sa nemusia vydávať bezplatne v súlade s odsekmi 1 a 2 tohto článku alebo článkom 3f ods. 8. Počet kvót, s ktorými má každý členský štát obchodovať formou aukcie počas každého obdobia, je úmerný jeho podielu na celkových započítaných emisiách za všetky členské štáty za referenčný rok, o ktorom bola podaná správa v súlade s článkom 14 ods. 3 a ktorý sa overil v súlade s článkom 15. Pre obdobie uvedené v článku 3c ods. 1 je referenčným rokom rok 2010 a pre každé nasledujúce obdobie uvedené v článku 3c je referenčným rokom kalendárny rok, ktorý sa končí 24 mesiacov pred začatím obdobia, na ktoré sa aukčné obchodovanie vzťahuje.

Toto nariadenie navrhnuté s cieľom zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice jej doplnením sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 23 ods. 3.

4. Členské štáty určia, ako sa použijú príjmy pochádzajúce z aukčného obchodovania s kvótami. Tieto príjmy by sa mali použiť na riešenie zmeny klímy v Európskej únii a tretích krajinách okrem iného na zníženie emisií skleníkových plynov, na prispôbenie sa vplyvom zmeny klímy v Európskej únii a tretích krajinách, najmä v rozvojových krajinách, na financovanie výskumu a vývoja zameraného na zmiernenie a prispôbenie sa, a to najmä v oblasti letectva a leteckej dopravy, na zníženie emisií prostredníctvom dopravy s nízkou úrovňou emisií a na pokrytie nákladov riadenia systému Spoločenstva. Výnosy z obchodovania formou aukcie by sa mali využívať tiež na financovanie príspevkov do Globálneho fondu pre energetickú účinnosť a obnoviteľnú energiu a opatrení, ktoré zabránia odlesňovaniu.

Členské štáty informujú Komisiu o opatreniach prijatých podľa tohto odseku.

5. Informácie poskytnuté Komisii podľa tejto smernice nezavazujú členské štáty oznamovacej povinnosti ustanovenej v článku 88 ods. 3 zmluvy.

#### Článok 3e

#### **Pridelovanie a vydávanie kvót prevádzkovateľom lietadiel**

1. Každý prevádzkovateľ lietadla môže pre každé obdobie uvedené v článku 3c požiadať o pridelenie kvót, ktoré sa majú prideliť bezplatne. V žiadosti predloženej príslušnému orgánu v riadiacom členskom štáte sa uvedú overené údaje o tonokilometroch týkajúce sa leteckých činností uvedených v prílohe I, uskutočnených týmto prevádzkovateľom lietadla za sledovaný rok. Na účely tohto článku je sledovaný rok kalendárnym rokom, ktorý sa končí 24 mesiacov pred začiatkom obdobia, na ktoré sa

vzťahuje v súlade s prílohami IV a V, alebo ak ide o obdobie uvedené v článku 3c ods. 1, rok 2010. Každá žiadosť sa podáva najmenej 21 mesiacov pred začiatkom obdobia, na ktoré sa vzťahuje, alebo ak ide o obdobie uvedené v článku 3c ods. 1, do 31. marca 2011.

2. Členské štáty predložia Komisii žiadosti prijaté v súlade s odsekom 1 najmenej osemnásť mesiacov pred začiatkom obdobia, na ktoré sa žiadosť vzťahuje, alebo ak ide o obdobie uvedené v článku 3c ods. 1, do 30. júna 2011.

3. Komisia najmenej pätnásť mesiacov pred začiatkom každého obdobia uvedeného v článku 3c ods. 2, alebo ak ide o obdobie uvedené v článku 3c ods. 1, do 30. septembra 2011 vypočíta a prijme rozhodnutie, ktorým sa stanoví:

- celkové množstvo kvót, ktoré sa majú prideliť na toto obdobie v súlade s článkom 3c;
- počet kvót, ktoré sa dajú na aukciu v tomto období v súlade s článkom 3d;
- počet kvót v rámci osobitnej rezervy pre prevádzkovateľov lietadiel v danom období v súlade s článkom 3f ods. 1;
- počet kvót, ktoré sa majú prideliť bezplatne v danom období tak, že sa odpočíta počet kvót uvedených v písmenách b) a c) z celkového množstva kvót, o ktorom sa rozhodlo v písmene a), a
- referenčnú hodnotu, ktorá sa má použiť na bezplatné pridelenie kvót prevádzkovateľom lietadiel, ktorých žiadosti boli predložené Komisii v súlade s odsekom 2.

Referenčná hodnota uvedená v písmene e), vyjadrená ako kvóta za tonokilometre, sa vypočíta tak, že počet kvót uvedených v písmene d) sa vydá súčtom tonokilometrov zahrnutých do žiadostí predložených Komisii v súlade s odsekom 2.

4. Každý riadiaci členský štát do troch mesiacov od dátumu, keď Komisia prijme rozhodnutie podľa odseku 3, vypočíta a uverejní:

a) celkový prídelený kvót na dané obdobie pridelený každému prevádzkovateľovi lietadla, ktorého žiadosť predložil Komisii v súlade s odsekom 2, vypočítaný tak, že sa počet tonokilometrov zahrnutých do žiadosti vynásobí referenčnou hodnotou uvedenou v odseku 3 písm. e), a

b) počet kvót pridelený každému prevádzkovateľovi lietadla na každý rok, ktorý sa stanoví tak, že jeho celkový prídelený kvót na dané obdobie vypočítaný v písmene a) sa vydá počtom rokov v období, v ktorom daný prevádzkovateľ lietadla vykonáva letecké činnosti uvedené v prílohe I.

5. Príslušný orgán riadiaceho členského štátu vydá do 28. februára 2012 a do 28. februára každého nasledujúceho roka každému prevádzkovateľovi lietadla počet kvót pridelených tomuto prevádzkovateľovi lietadla na tento rok podľa tohto článku alebo článku 3f.

#### Článok 3f

#### Osobitná rezerva pre určitých prevádzkovateľov lietadiel

1. V každom období uvedenom v článku 3c ods. 2 sa 3 % z celkového množstva kvót, ktoré sa majú prideliť, vyčlenia na osobitnú rezervu pre prevádzkovateľov lietadiel:

a) ktorí začínajú s prevádzkou činností leteckej dopravy, ktoré spadajú do prílohy I, po monitorovanom roku, v ktorom sa podľa článku 3e ods. 1 predložili údaje o tonokilometroch v súvislosti s obdobím uvedeným v článku 3c ods. 2, alebo

b) ktorých tonokilometre sa zvýšia v priemere o viac ako 18 % ročne v čase medzi monitorovaným rokom, v ktorom sa údaje o tonokilometroch predložili podľa článku 3e ods. 1 v súvislosti s obdobím uvedeným v článku 3c ods. 2, a druhým kalendárnym rokom tohto obdobia

a ktorých činnosť podľa písmena a) alebo dodatočná činnosť podľa písmena b) nie je úplným ani čiastočným pokračovaním činností leteckej dopravy, ktoré predtým vykonával iný prevádzkovateľ lietadla.

2. Prevádzkovateľ lietadla, ktorý je oprávnený podľa odseku 1, môže požiadať o bezplatné pridelenie kvót z osobitnej rezervy prostredníctvom žiadosti, ktorú predloží príslušnému orgánu svojho riadiaceho členského štátu. Každá žiadosť sa predkladá do 30. júna tretieho roka obdobia uvedeného v článku 3c ods. 2, na ktoré sa vzťahuje.

Emisné kvóty pridelené prevádzkovateľovi lietadla podľa odseku 1 písm. b) nepresiahnu 1 000 000 kvót.

3. Žiadosť podľa odseku 2:

a) obsahuje overené údaje o tonokilometroch v súlade s prílohami IV a V pre činnosti leteckej dopravy uvedené v prílohe I, ktoré vykonáva prevádzkovateľ lietadla v druhom kalendárnym roku obdobia uvedeného v článku 3c ods. 2, na ktoré sa žiadosť vzťahuje;

b) poskytuje dôkazy, že kritériá oprávnenosti podľa odseku 1 boli splnené, a

c) v prípade prevádzkovateľov lietadla, na ktorých sa vzťahuje odsek 1 písm. b), uvádza:

i) percentuálny nárast tonokilometrov, ktorý dosiahol prevádzkovateľ lietadla v čase medzi monitorovaným rokom, za ktorý sa údaje o tonokilometroch predložili podľa článku 3e ods. 1 v súvislosti s obdobím uvedeným v článku 3c ods. 2, a druhým kalendárnym rokom tohto obdobia;

ii) absolútny nárast tonokilometrov, ktorý dosiahol prevádzkovateľ lietadla v čase medzi monitorovaným rokom, za ktorý sa údaje o tonokilometroch predložili podľa článku 3e ods. 1 v súvislosti s obdobím uvedeným v článku 3c ods. 2, a druhým kalendárnym rokom tohto obdobia, a

iii) absolútny nárast tonokilometrov, ktorý dosiahol prevádzkovateľ lietadla v čase medzi monitorovaným rokom, za ktorý sa údaje o tonokilometroch predložili podľa článku 3e ods. 1 v súvislosti s obdobím uvedeným v článku 3c ods. 2, a druhým kalendárnym rokom tohto obdobia a ktorý presahuje percento uvedené v odseku 1 písm. b).

4. Členské štáty predložia Komisii žiadosti, ktoré im boli predložené podľa odseku 2, najneskôr do šiestich mesiacov od konečného termínu na predloženie žiadosti podľa uvedeného odseku.

5. Komisia rozhodne najneskôr do dvanástich mesiacov od konečného termínu na predloženie žiadosti podľa odseku 2 o referenčnej hodnote, ktorá sa použije pri bezplatnom pridelovaní kvót prevádzkovateľom lietadiel, ktorí predložili žiadosti Komisii v súlade s odsekom 4.



S výhradou odseku 6 sa referenčná hodnota vypočíta tak, že sa počet kvót v osobitnej rezerve vydelí súčtom:

- a) tonokilometrov, ktoré dosiahli prevádzkovatelia lietadiel patriaci do rozsahu pôsobnosti odseku 1 písm. a) a ktoré boli zahrnuté do žiadostí predložených Komisii v súlade s odsekom 3 písm. a) a odsekom 4, a
- b) absolútneho nárastu tonokilometrov, ktorý presahuje percento uvedené v odseku 1 písm. b) u prevádzkovateľov lietadiel, ktorí patria do rozsahu pôsobnosti odseku 1 písm. b), ktoré boli zahrnuté do žiadostí predložených Komisii v súlade s odsekom 3 písm. c) bodom iii) a odsekom 4.

6. Referenčná hodnota uvedená v odseku 5 nevedie k ročnému prideleniu za tonokilometer, ktoré by prevyšovalo ročné pridelenie za tonokilometer pre prevádzkovateľov lietadiel podľa článku 3e ods. 4.

7. Do troch mesiacov od dátumu, keď Komisia prijme rozhodnutie podľa odseku 5, každý riadiaci členský štát vypočíta a uverejní:

- a) pridelenie kvót z osobitnej rezervy pre každého prevádzkovateľa lietadla, ktorý predložil žiadosť Komisii v súlade s odsekom 4. Toto pridelenie sa vypočíta tak, že sa referenčná hodnota uvedená v odseku 5 vynásobí:

- i) v prípade prevádzkovateľa lietadla, ktorý patrí do rozsahu pôsobnosti odseku 1 písm. a), tonokilometrami zahrnutými do žiadosti predloženej Komisii podľa odseku 3 písm. a) a odseku 4;

- ii) v prípade prevádzkovateľa lietadla, ktorý patrí do rozsahu pôsobnosti odseku 1 písm. b), absolútnym nárastom tonokilometrov, ktorý presahuje percento uvedené v odseku 1 písm. b) a ktoré sú zahrnuté do žiadosti predloženej Komisii podľa odseku 3 písm. c) bodu iii) a odseku 4, a

- b) pridelenie kvót každému prevádzkovateľovi lietadla na každý rok, ktoré sa určí tak, že prídel kvót podľa písmena a) sa vydelí počtom celých kalendárnych rokov, ktoré ostávajú v období uvedenom v článku 3c ods. 2, na ktoré sa pridelenie vzťahuje.

8. Členské štáty dajú na aukciu všetky nepridelené kvóty v osobitnej rezerve.

9. Komisia môže stanoviť podrobné pravidlá týkajúce sa fungovania osobitnej rezervy podľa tohto článku vrátane posúdenia, či sa splnili kritériá oprávnenosti podľa odseku 1. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 23 ods. 3.

#### Článok 3g

#### Monitorovanie a podávanie správ

Riadiaci členský štát zabezpečí, aby každý prevádzkovateľ lietadla predložil príslušnému orgánu v danom členskom štáte plán monitorovania, ktorý stanovuje opatrenia na monitorovanie a podávanie správ o emisiách a údajoch o tonokilometroch na účely uplatňovania článku 3e, a aby príslušný orgán tieto plány schválil v súlade s usmerneniami prijatými podľa článku 14.“

5. Vkladá sa tento názov a článok:

„KAPITOLA III

#### STACIONÁRNE ZARIADENIA

Článok 3h

#### Rozsah pôsobnosti

Ustanovenia tejto kapitoly sa uplatňujú na povolenia na emisie skleníkových plynov a prideľovanie a vydávanie kvót v súvislosti s činnosťami uvedenými v prílohe I okrem činností leteckej dopravy.“

6. V článku 6 ods. 2 sa písmeno e) nahrádza takto:

„e) záväzok odovzdávať iné kvóty ako kvóty vydané podľa kapitoly II v množstve rovnajúcom sa celkovým emisiám zariadenia v každom kalendárnom roku, overené v súlade s článkom 15, do štyroch mesiacov po skončení daného roku.“

7. Za článok 11 sa vkladá tento nadpis:

„KAPITOLA IV

#### USTANOVENIA, KTORÉ SA VZŤAHUJÚ NA LETECKÚ DOPRAVU A STACIONÁRNE ZARIADENIA“.

8. Do článku 11a sa vkladá tento odsek:

„1a. Prevádzkovatelia lietadiel môžu počas obdobia uvedeného v článku 3c ods. 1 využívať CER a ERU do výšky 15 % z počtu kvót, ktoré sú povinní odstúpiť v súlade s článkom 12 ods. 2a.

Na nasledujúce obdobia sa percentuálny podiel CER a ERU využiteľný v súvislosti s činnosťou leteckej dopravy prehodnotí, a to v rámci všeobecného preskúmania tejto smernice a zohľadňujúc vývoj medzinárodného režimu týkajúceho sa zmeny klímy.

Komisia uverejní tento percentuálny podiel najmenej šesť mesiacov pred začiatkom každého obdobia uvedeného v článku 3c.“

9. V článku 11b ods. 2 sa slová „zo zariadení“ nahrádzajú slovami „z činností“.

10. Článok 12 sa mení a dopĺňa takto:

a) v odseku 2 sa za slová „s cieľom“ vkladajú slová „splniť záväzky prevádzkovateľa lietadla podľa odseku 2a alebo“;

b) vkladá sa tento odsek:

„2a. Riadiace členské štáty zabezpečia, aby do 30. apríla každého roku každý prevádzkovateľ lietadla odstúpil množstvo kvót rovnajúce sa celkovým emisiám z leteckých činností uvedených v prílohe I, ktoré tento prevádzkovateľ uskutočňuje, za prechádzajúci kalendárny rok, ktoré boli overené v súlade s článkom 15. Členské štáty zabezpečia, aby sa tieto kvóty, ktoré sa odstúpili v súlade s týmto odsekom, následne zrušili.“;

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Členské štáty zabezpečia, aby do 30. apríla každého roku prevádzkovateľ každého zariadenia odovzdal množstvo iných kvót ako kvót vydaných podľa kapitoly II, rovnajúce sa celkovým emisiám z tohto zariadenia počas predchádzajúceho kalendárneho roku, ktoré bolo overené v súlade s článkom 15, a aby tieto boli následne zrušené.“

11. V článku 13 ods. 3 sa slová „článkom 12 ods. 3“ nahrádzajú slovami „článkom 12 ods. 2a alebo 3“.

12. Článok 14 sa mení a dopĺňa takto:

a) v prvej vete odseku 1:

i) za slová „týmto činnosťami“ sa vkladajú slová „a o údajoch o tonokilometroch na účely uplatňovania podľa článkov 3e alebo 3f“

ii) a vypúšťajú sa slová „do 30. septembra 2003“;

b) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Členské štáty zabezpečia, aby každý prevádzkovateľ zariadenia alebo prevádzkovateľ lietadla podával správy o emisiách z daného zariadenia počas každého kalendárneho roku od inštalácie alebo od 1. januára 2010 z lietadla, ktoré prevádzkuje, príslušnému orgánu po skončení daného roku v súlade s usmerneniami.“

13. Článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15

#### Overovanie

Členské štáty zabezpečia, aby boli správy podané prevádzkovateľmi a prevádzkovateľmi lietadiel podľa článku 14 ods. 3 overené v súlade s kritériami stanovenými v prílohe V a s akýmikoľvek podrobnými ustanoveniami prijatými Komisiou v súlade s týmto článkom a aby príslušný orgán bol o tom informovaný.

Členské štáty zabezpečia, aby prevádzkovateľ alebo prevádzkovateľ lietadla, ktorého správa nebola overená ako uspokojivá v súlade s kritériami stanovenými v prílohe V a s akýmikoľvek podrobnými ustanoveniami prijatými Komisiou v súlade s týmto článkom do 31. marca každého roku za emisie predchádzajúceho roku, nemohol uskutočňovať ďalšie prenosy kvót, pokiaľ nie je správa od tohto prevádzkovateľa overená ako uspokojivá.

Komisia môže prijať podrobné ustanovenia na účely overovania správ, ktoré podávajú prevádzkovatelia lietadiel podľa článku 14 ods. 3, a žiadostí podľa článkov 3e a 3f vrátane postupov, ktoré majú overovatelia používať, v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 23 ods. 2.“

14. Článok 16 sa mení a dopĺňa takto:

a) v odseku 1 sa slová „najneskôr do 31. decembra 2003“ vypúšťajú;

b) odseky 2 a 3 sa nahrádzajú takto:

„2. Členské štáty zabezpečia zverejnenie mien prevádzkovateľov a prevádzkovateľov lietadiel, ktorí porušujú požiadavky na odovzdanie dostatočného množstva kvót podľa tejto smernice.

3. Členské štáty zabezpečia, aby každý prevádzkovateľ alebo prevádzkovateľ lietadla, ktorý neodovzdá dostatočné kvóty do 30. apríla každého roku na pokrytie emisií za predchádzajúci rok, bol povinný uhradiť pokutu za prekročenie emisií. Pokuta za prekročenie emisií je 100 EUR za každú tonu ekvivalentu oxidu uhličitého emitovaného zariadením, ktorého prevádzkovateľ alebo prevádzkovateľ lietadla neodovzdal kvóty. Úhrada pokuty za prekročenie emisií nezavahuje prevádzkovateľa alebo prevádzkovateľa lietadla záväzku odovzdať množstvo kvót rovnajúce sa danému prekročeniu emisií pri odovzdávaní emisií za nasledujúci kalendárny rok.“;

c) dopĺňajú sa tieto nové odseky:

„5. V prípade, že prevádzkovateľ lietadla nespĺňa požiadavky podľa tejto smernice, a ak sa ich splnenie nepodarilo zabezpečiť inými donucovacími opatreniami, jeho riadiaci členský štát môže Komisiu požiadať, aby v súvislosti s dotknutým prevádzkovateľom lietadla rozhodla o uložení zákazu prevádzky.

6. Každá žiadosť riadiaceho členského štátu podľa odseku 5 obsahuje:

a) dôkaz, že prevádzkovateľ lietadla nesplnil svoje povinnosti podľa tejto smernice;

b) podrobnosti o donucovacom opatrení, ktoré prijal tento členský štát;

c) odôvodnenie uloženia zákazu prevádzky na úrovni Spoločenstva a

d) odporúčanie týkajúce sa rozsahu zákazu prevádzky na úrovni Spoločenstva a akékoľvek podmienky, ktoré by sa mali uplatňovať.

7. Ak sú žiadosti podobné žiadostiam uvedeným v odseku 5 adresované Komisii, Komisia informuje ostatné členské štáty prostredníctvom ich zástupcov vo výbore uvedenom v článku 23 ods. 1 v súlade s rokovacím poriadkom výboru.

8. Prijatiu rozhodnutia po prijatí žiadosti podľa odseku 5 by mali v prípade potreby, a ak je to možné, predchádzať konzultácie s orgánmi zodpovednými za regulačný dohľad nad dotknutým prevádzkova-

teľom lietadla. Vždy keď je to možné, konzultácie uskutoční Komisia spoločne s členskými štátmi.

9. Komisia pri zvažovaní, či prijme rozhodnutie po prijatí žiadosti podľa odseku 5, poskytne dotknutému prevádzkovateľovi lietadla podstatné skutočnosti a okolnosti, ktoré sú základom takéhoto rozhodnutia. Dotknutý prevádzkovateľ lietadla má príležitosť predložiť Komisii písomné pripomienky do 10 pracovných dní odo dňa poskytnutia uvedených skutočností.

10. Na žiadosť členského štátu Komisia môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 23 ods. 2 prijať rozhodnutie o uložení zákazu prevádzky dotknutému prevádzkovateľovi lietadla.

11. Každý členský štát vykonáva na svojom území akékoľvek rozhodnutia prijaté podľa odseku 10. Informuje Komisiu o akýchkoľvek opatreniach prijatých na účely vykonávania takýchto rozhodnutí.

12. Ak je to vhodné, ustanovia sa podrobné pravidlá týkajúce sa postupov uvedených v tomto článku. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 23 ods. 3.“

15. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 18a

#### Riadiaci členský štát

1. Riadiacim členským štátom vo vzťahu k prevádzkovateľovi lietadla je:

a) v prípade prevádzkovateľa lietadla s platnou prevádzkovou licenciou, ktorú vydal členský štát v súlade s ustanoveniami nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (\*), ten členský štát, ktorý udelil prevádzkovú licenciou vo vzťahu k tomuto prevádzkovateľovi lietadla, a

b) vo všetkých ostatných prípadoch členský štát s najväčším odhadovaným započítaným množstvom emisií z leteckej dopravy spôsobených letmi, ktoré tento prevádzkovateľ lietadla uskutočnil vo východiskovom roku.

2. Ak sa počas prvých dvoch rokov akéhokoľvek obdobia uvedeného v článku 3c žiadne zo započítaných emisií z leteckej dopravy spôsobených letmi uskutočňovanými prevádzkovateľom lietadla, ktorý patrí do pôsobnosti odseku 1 písm. b) tohto článku, nepridelia jeho riadiacemu členskému štátu, prevádzkovateľ lietadla sa na ďalšie obdobie prevedie pod iný riadiaci členský štát. Novým riadiacim členským štátom je členský štát s najväčším odhadovaným započítaným množstvom emisií z leteckej dopravy spôsobených letmi, ktoré uskutočňoval prevádzkovateľ lietadla počas prvých dvoch rokov predchádzajúceho obdobia.

3. Komisia na základe najvhodnejších dostupných informácií:

a) do 1. februára 2009 uverejní zoznam prevádzkovateľov lietadiel, ktorí vykonávali činnosť leteckej dopravy uvedenú v prílohe I k 1. januáru 2006 alebo po tomto dátume, pričom uvedie riadiaci členský štát pre každého prevádzkovateľa lietadla v súlade s odsekom 1, a

b) do 1. februára každého nasledujúceho roku aktualizuje tento zoznam s cieľom zaradiť do neho prevádzkovateľov lietadiel, ktorí následne vykonávali činnosť leteckej dopravy uvedenú v prílohe I.

4. Komisia môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 23 ods. 2 vypracovať usmernenia týkajúce sa správy prevádzkovateľov lietadiel riadiacimi členskými štátmi podľa tejto smernice.

5. Na účely odseku 1 ‚východiskový rok‘ znamená vo vzťahu k prevádzkovateľovi lietadla, ktorý začal s prevádzkou v Spoločenstve po 1. januári 2006, prvý kalendárny rok prevádzky; a vo všetkých ostatných prípadoch kalendárny rok začínajúci sa 1. januára 2006.

Článok 18b

#### Pomoc od Eurocontrolu

Komisia môže na účely vykonávania svojich povinností podľa článku 3c ods. 4 a článku 18a požiadať o pomoc Eurocontrol alebo inú príslušnú organizáciu a v tomto zmysle môže uzavrieť všetky príslušné dohody s týmito organizáciami.

(\*) Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1.“

16. V článku 19 sa odsek 3 mení a dopĺňa takto:

a) posledná veta sa nahrádza takto:

„Uvedené nariadenie obsahuje aj ustanovenia týkajúce sa použitia a identifikácie CER a ERU v systéme Spoločenstva a monitorovanie úrovne takého použitia a ustanovenia s cieľom zohľadniť začlenenie činností leteckej dopravy do systému Spoločenstva.“;

b) dopĺňa sa tento pododsek:

„Nariadením o štandardizovanom a bezpečnom systéme registrov sa zabezpečí, že kvóty, CER a ERU odstúpené prevádzkovateľmi lietadiel sa prevedú na vyraďovacie účty členských štátov, ktoré sa týkajú prvého záväzného obdobia podľa Kjótskeho protokolu, len v takom rozsahu, aby sa tieto kvóty, CER a ERU zhodovali s emisiami zahrnutými do celkových národných rezerv členských štátov na toto obdobie.“

17. V článku 23 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.“

18. Vkladá sa tento článok:

„Článok 25a

#### Opatrenia tretích krajín na zníženie vplyvov leteckej dopravy na zmenu klímy

1. V prípade, že tretia krajina prijme opatrenia na zníženie vplyvu letov s odletom z tejto krajiny a pristávajúcich v Spoločenstve na zmenu klímy, Komisia po konzultácii s touto treťou krajinou a členskými štátmi v rámci výboru uvedeného v článku 23 ods. 1 posúdi dostupné možnosti s cieľom zabezpečiť optimálnu interakciu medzi systémom Spoločenstva a opatreniami tejto krajiny.

V prípade potreby Komisia môže prijať zmeny a doplnenia, aby sa lety prichádzajúce z dotknutej tretej krajiny vyňali z činností leteckej dopravy uvedených v prílohe I alebo aby sa ustanovili všetky zmeny a doplnenia činností leteckej dopravy uvedených v prílohe I, ktoré sú podľa štvrtého pododseku nevyhnutné na základe dohody. Uvedené opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 23 ods. 3.

Komisia môže predložiť Európskemu parlamentu a Rade návrh akýchkoľvek iných zmien a doplnení tejto smernice.

Ak je to vhodné, aj Komisia môže v súlade s článkom 300 ods. 1 zmluvy odporučiť Rade, aby začala rokovania s cieľom uzavrieť dohodu s dotknutou treťou krajinou.

2. Spoločenstvo a jeho členské štáty pokračujú v snahe o dohodu o globálnych opatreniach na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy. Na základe takejto dohody Komisia zvaží, či sú zmeny a doplnenia tejto smernice v rozsahu, v akom sa vzťahuje na prevádzkovateľov lietadiel, potrebné.“

19. Článok 28 sa mení a dopĺňa takto:

a) v odseku 3 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) zodpovedného za odovzdávanie iných kvót ako kvót vydaných podľa kapitoly II, zodpovedajúcich celkovým emisiám zo zariadení do združenia, odchýlkou od článku 6 ods. 2 písm. e) a článku 12 ods. 3 a“;

b) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Zmocnenec podlieha pokutám za porušenie požiadaviek na odovzdanie dostatočných iných kvót ako kvót vydaných podľa kapitoly II na pokrytie celkových emisií zo zariadení v združení odchýlkou od článku 16 ods. 2, 3 a 4.“

20. V článku 30 sa dopĺňa tento odsek:

„4. Komisia na základe monitorovania uplatňovania tejto smernice a na základe skúseností s jej uplatňovaním preskúma do 1. decembra 2014 jej fungovanie vo vzťahu k činnostiam leteckej dopravy uvedeným v prílohe I a v prípade potreby môže predložiť návrhy Európskemu parlamentu a Rade v súlade s článkom 251 zmluvy. Komisia zohľadní najmä:

a) dôsledky a vplyv tejto smernice, pokiaľ ide o celkové fungovanie systému Spoločenstva;

b) fungovanie trhu s kvótami v leteckej doprave, pričom sa zaoberá najmä možnými výkyvmi trhu;

c) environmentálnu efektívnosť systému Spoločenstva a rozsah, v akom by sa celkové množstvo kvót, ktoré sa majú prideliť prevádzkovateľom lietadiel podľa článku 3c, malo znížiť v súlade s celkovými cieľmi Európskej únie v oblasti zníženia emisií;

d) vplyv systému Spoločenstva na sektor leteckej dopravy vrátane problematiky konkurencieschopnosti a zároveň s ohľadom na účinok politík v oblasti zmeny klímy, ktoré sa uplatňujú v letectve mimo Európskej únie;

e) pokračovanie vo vedení osobitnej rezervy pre prevádzkovateľov lietadiel, pričom sa zohľadní pravdepodobná konvergencia miery rastu v priemysle;

f) vplyv systému Spoločenstva na štrukturálnu závislosť od leteckej dopravy v prípade ostrovných, vnútrozemských regiónov, odľahlých regiónov a najvzdialenejších regiónov Spoločenstva;

g) či by sa mal začleniť systém vstupného bodu s cieľom uľahčiť obchodovanie s kvótami medzi prevádzkovateľmi lietadiel a prevádzkovateľmi zariadení, pričom by sa zabezpečilo, aby žiadna transakcia nevyústila do čistého prevodu kvót z prevádzkovateľov lietadiel k prevádzkovateľom zariadení;

h) dôsledky prahov na udelenie výnimky, ako sú uvedené v prílohe I, vyjadrených ako certifikovaná maximálna vzletová hmotnosť a počet letov za rok, ktoré uskutočnil prevádzkovateľ lietadla;

i) vplyv vyňatia zo systému Spoločenstva určitých letov uskutočňovaných v rámci povinností vo verejnom záujme, ktoré boli uložené v súlade s nariadením Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (\*);

j) rozvoj, ako aj potenciál budúceho rozvoja v oblasti účinnosti letectva, a najmä pokrok pri dosahovaní cieľa Poradnej rady pre aeronautický výskum v Európe (ACARE) zameraného na rozvoj a predvedenie technológií, ktoré do roku 2020 dokážu znížiť spotrebu paliva o 50 %, a zistenia, či sú potrebné ďalšie opatrenia na zvýšenie účinnosti;

k) rozvíjanie vedeckých poznatkov týkajúcich sa vplyvov kondenzačných stôp a cirusových oblakov spôsobených leteckou dopravou na zmenu klímy s cieľom navrhnúť účinné opatrenia na ich zmiernenie.

Komisia následne predloží správu Európskemu parlamentu a Rade.

(\*) Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8.“

21. Za článok 30 sa vkladá tento nadpis:

„KAPITOLA V

**ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA“.**

22. Prílohy I, IV a V sa menia a dopĺňajú v súlade s prílohou k tejto smernici.

Článok 2

### Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 2. februára 2010. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú

v oblasti pôsobnosti tejto smernice. Komisia o tom informuje ostatné členské štáty.

Článok 3

### Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 4

### Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 19. novembra 2008

Za Európsky parlament

predseda

H.-G. PÖTTERING

Za Radu

predseda

J.-P. JOUYET

## PRÍLOHA

Prílohy I, IV a V k smernici 2003/87/ES sa týmto menia a dopĺňajú takto:

1. Príloha I sa mení a dopĺňa takto:

a) názov sa nahrádza takto:

**„KATEGÓRIE ČINNOSTÍ, NA KTORÉ SA VZŤAHUJE TÁTO SMERNICA“;**

b) tento pododsek sa vkladá do odseku 2 pred tabuľku:

„Od 1. januára 2012 sa zahrnú všetky lety s príchodom na letisko alebo s odletom z letiska, ktoré sa nachádzajú na území členského štátu, na ktorý sa vzťahuje zmluva.“;

c) dopĺňa sa táto kategória činnosti:

<p><i>„Letecká doprava</i></p> <p>Lety s odletom z letiska alebo príchodom na letisko, ktoré sa nachádzajú na území členského štátu, na ktorý sa vzťahuje zmluva.</p> <p>Táto činnosť nezahŕňa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) lety uskutočňované v rámci úradnej misie výhradne na účely prepravy vládnuceho monarchu a jeho najbližšej rodiny, hláv štátov, predsedov vlád a ministrov vlád krajiny, ktorá nie je členským štátom, ak je to potvrdené príslušným indikátorom stavu v letovom pláne;</li> <li>b) vojenské lety uskutočňované vojenskými lietadlami a lety colných a policajných orgánov;</li> <li>c) pátracie a záchranné lety, protipožiarne lety, humanitárne lety a lety pohotovostnej zdravotníckej služby povolené príslušným kompetentným orgánom;</li> <li>d) všetky lety uskutočňované výhradne podľa vizuálnych letových pravidiel definovaných v prílohe 2 k Chicagskemu dohovoru;</li> <li>e) lety končiacie sa na letisku, z ktorého lietadlo vzlietlo, počas ktorých nedošlo k medzipristátiiu;</li> <li>f) výcvikové lety uskutočňované výhradne na účely získania licencie alebo hodnotenia v prípade letovej posádky v kabíne, ak je to potvrdené príslušnou poznámkou v letovom pláne, za predpokladu, že let neslúži na prepravu cestujúcich a/alebo nákladu alebo na umiestnenie alebo prevoz lietadla;</li> <li>g) lety uskutočňované výhradne na účely vedeckého výskumu alebo na účely kontroly, testovania alebo osvedčenia lietadla alebo zariadení na palube alebo na zemi;</li> <li>h) lety uskutočňované lietadlami s certifikovanou maximálnou vzletovou hmotnosťou menšou ako 5 700 kg;</li> <li>i) lety uskutočňované v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme, uložených v súlade s nariadením (EHS) č. 2408/92 na trasy v najvzdialenejších regiónoch vymedzených v článku 299 ods. 2 zmluvy alebo na trasy, na ktorých ročná ponúkaná kapacita neprevyšuje 30 000 sedadiel, a</li> <li>j) lety, ktoré by inak spadali pod túto činnosť, uskutočňované prevádzkovateľom komerčnej leteckej dopravy, ktorý uskutočňuje buď: <ul style="list-style-type: none"> <li>— menej ako 243 letov počas troch po sebe nasledujúcich štvormesačných období, alebo</li> <li>— lety s celkovými ročnými emisiami nižšími ako 10 000 ton za rok.</li> </ul> </li> </ul> <p>Lety uskutočňované z úradného poverenia výhradne na účely dopravy vládnuceho monarchu a jeho najbližšej rodiny, hláv štátov, hláv vlád a ministrov vlád a členských štátov nemôžu byť z tohto bodu vyňaté.“</p>	<p>Oxid uhličitý</p>
---	----------------------

2. Príloha IV sa mení a dopĺňa takto:

a) za názov prílohy sa vkladá tento nadpis:

**„ČASŤ A – Monitorovanie emisií zo stacionárnych zariadení a podávanie správ o týchto emisiách“;**

b) vkladá sa táto časť:

**„ČASŤ B – Monitorovanie emisií z činností leteckej dopravy a podávanie správ o týchto emisiách**

**Monitorovanie emisií oxidu uhličitého**

Emisie sa monitorujú výpočtom. Emisie sa vypočítavajú pomocou vzorca:

**Spotreba paliva × emisný faktor**

Spotreba paliva zahŕňa palivo spotrebované pomocným zdrojom. Vždy keď je to možné, použije sa skutočná spotreba paliva pre každý let, ktorá sa vypočíta pomocou vzorca:

Množstvo paliva, ktoré obsahujú palivové nádrže lietadla pri ukončení tankovania paliva na let – množstvo paliva, ktoré obsahujú palivové nádrže lietadla pri ukončení tankovania paliva na nasledujúci let + palivo natankované na tento nasledujúci let.

Ak údaje o skutočnej spotrebe paliva nie sú k dispozícii, na odhad údajov o spotrebe paliva sa na základe najvhodnejších dostupných informácií použije štandardná stupňovitá metóda.

Použijú sa štandardné emisné faktory IPKZ prevzaté z Usmernení IPKZ pre inventarizáciu emisií skleníkových plynov na rok 2006 alebo z následných aktualizácií týchto usmernení, pokiaľ emisné faktory špecifické pre danú činnosť, identifikované nezávislými akreditovanými laboratóriami, ktoré používajú všeobecne prijaté analytické metódy, nie sú presnejšie. Emisný faktor pre biomasu je nula.

Pre každý let a pre každé palivo sa urobí samostatný výpočet.

**Podávanie správ o emisiách**

Každý prevádzkovateľ lietadla zahrnie do svojej správy tieto informácie podľa článku 14 ods. 3:

A. Údaje na identifikáciu prevádzkovateľa lietadla vrátane:

- mena prevádzkovateľa lietadla,
- jeho riadiaceho členského štátu,
- jeho adresy vrátane PSČ a krajiny, a ak sú odlišné, jeho kontaktnej adresy v riadiacom členskom štáte,
- registračných čísel lietadiel a typov lietadiel používaných v období, na ktoré sa vzťahuje správa, na vykonávanie činností leteckej dopravy uvedených v prílohe I, na účely ktorých je prevádzkovateľom lietadla,
- čísla osvedčenia leteckého prevádzkovateľa a prevádzkovej licencie, na základe ktorých sa vykonávali činnosti leteckej dopravy uvedené v prílohe I, na účely ktorých je prevádzkovateľom lietadla, a názvu orgánu, ktorý ich vydal,
- adresy, telefónneho a faxového čísla a e-mailu kontaktnej osoby a
- mena majiteľa lietadla.

B. Pre každý typ paliva, pre ktorý sa vypočítavajú emisie:

- spotrebu paliva,
- emisný faktor,



- celkové súhrnné emisie zo všetkých letov uskutočnených počas obdobia, na ktoré sa vzťahuje správa, ktoré spadajú pod činnosti leteckej dopravy uvedené v prílohe I, na účely ktorých je prevádzkovateľom lietadla,
- súhrnné emisie zo:
  - všetkých letov uskutočnených počas obdobia, na ktoré sa vzťahuje správa, ktoré spadajú pod činnosti leteckej dopravy uvedené v prílohe I, na účely ktorých je prevádzkovateľom lietadla, s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu a príletom na letisko nachádzajúce sa na území toho istého členského štátu,
  - všetkých ostatných letov uskutočnených počas obdobia, na ktoré sa vzťahuje správa, ktoré spadajú pod činnosti leteckej dopravy uvedené v prílohe I, na účely ktorých je prevádzkovateľom lietadla,
- súhrnné emisie zo všetkých letov uskutočnených počas obdobia, na ktoré sa vzťahuje správa, ktoré spadajú pod činnosti leteckej dopravy uvedené v prílohe I, na účely ktorých je prevádzkovateľom lietadla a ktoré:
  - odlietali z každého členského štátu a
  - prilietali do každého členského štátu z tretej krajiny,
- neistotu.

#### **Monitorovanie údajov o tonokilometroch na účely článkov 3e a 3f**

Na účely podávania žiadostí o pridelenie kvót v súlade s článkom 3e ods. 1 alebo článkom 3f ods. 2 sa rozsah činnosti leteckej dopravy vypočíta v tonokilometroch pomocou tohto vzorca:

tonokilometre = vzdialenosť × užitočné zaťaženie,

kde:

„vzdialenosť“ znamená vzdialenosť po ortodróme medzi letiskom odletu a letiskom príletu plus dodatočný fixný faktor 95 km a

„užitočné zaťaženie“ znamená celkovú hmotnosť prepravovaného nákladu, poštovej zásielky a cestujúcich.

Na účely výpočtu užitočného zaťaženia:

- počet cestujúcich je počet osôb na palube okrem posádky,
- prevádzkovateľ lietadla sa môže rozhodnúť, či uplatní skutočnú alebo normalizovanú hmotnosť cestujúcich a zapísanej batožiny uvedenú v jeho dokumentácii o hmotnosti a vyvážení pre príslušné lety alebo stanovenú štandardnú hodnotu 100 kg pre každého cestujúceho a jeho zapísanú batožinu.

#### **Podávanie správ o údajoch o tonokilometroch na účely článkov 3e a 3f**

Každý prevádzkovateľ lietadla zahrnie do svojej žiadosti tieto informácie podľa článku 3e ods. 1 alebo článku 3f ods. 2:

A. Údaje na identifikáciu prevádzkovateľa lietadla vrátane:

- mena prevádzkovateľa lietadla,
- jeho riadiaceho členského štátu,
- jeho adresy vrátane PSČ a krajiny, a ak sú odlišné, jeho kontaktnej adresy v riadiacom členskom štáte,
- registračných čísel lietadiel a typov lietadiel používaných v období, na ktoré sa vzťahuje žiadosť, na vykonávanie činností leteckej dopravy uvedených v prílohe I, na účely ktorých je prevádzkovateľom lietadla,

- čísla osvedčenia prevádzkovateľa lietadla a prevádzkovej licencie, na základe ktorých sa vykonávali činnosti leteckej dopravy uvedené v prílohe I, na účely ktorých je prevádzkovateľom lietadla, a názvu orgánu, ktorý ich vydal,
- adresy, telefónneho a faxového čísla a e-mailu kontaktnej osoby a
- mena majiteľa lietadla.

B. Údaje o tonokilometroch:

- počet letov podľa dvojíc letísk,
- počet osobokilometrov podľa dvojíc letísk,
- počet tonokilometrov podľa dvojíc letísk,
- zvolená metóda výpočtu hmotnosti cestujúcich a zapísanej batožiny,
- celkový počet tonokilometrov na všetky lety uskutočnené počas roka, na ktorý sa vzťahuje správa, spadajúce pod letecké činnosti uvedené v prílohe I, na účely ktorých je prevádzkovateľom lietadla.“

3. Príloha V sa mení a dopĺňa takto:

- a) za názov prílohy sa vkladá tento nadpis:

**„ČASŤ A – Overovanie emisií zo stacionárnych zariadení“;**

- b) vkladá sa táto časť:

**„ČASŤ B – Overovanie emisií z činností leteckej dopravy**

13. Na overovanie správ o emisiách z letov spadajúcich pod činnosť leteckej dopravy uvedenú v prílohe I sa vzťahujú všeobecné zásady a metodika stanovené v tejto prílohe.

Na tento účel:

- a) v odseku 3 sa odkaz na prevádzkovateľa považuje za odkaz na prevádzkovateľa lietadla a v písmene c) uvedeného odseku sa odkaz na zariadenie považuje za odkaz na lietadlo používané na vykonávanie činností leteckej dopravy zahrnutých do správy;
- b) v odseku 5 sa odkaz na zariadenie považuje za odkaz na prevádzkovateľa lietadla;
- c) v odseku 6 sa odkaz na činnosti vykonávané v zariadení považuje za odkaz na činnosti leteckej dopravy zahrnuté do správy, ktoré vykonáva prevádzkovateľ lietadla;
- d) v odseku 7 sa odkaz na prevádzkareň zariadenia považuje za odkaz na priestory, ktoré používa prevádzkovateľ lietadla na vykonávanie činností leteckej dopravy zahrnutých do správy;
- e) v odsekoch 8 a 9 sa odkazy na zdroje emisií skleníkových plynov v zariadení považujú za odkaz na lietadlo, za ktoré zodpovedá prevádzkovateľ lietadla, a
- f) v odsekoch 10 a 12 sa odkazy na prevádzkovateľov považujú za odkazy na prevádzkovateľov lietadiel.

**Dodatočné ustanovenia na účely overovania správ o emisiách z leteckej dopravy**

14. Overovateľ sa najmä presvedčí, či:

- a) sa zohľadnili všetky lety spadajúce pod činnosť leteckej dopravy uvedenú v prílohe I. Pri plnení svojej úlohy si overovateľ pomáha údajmi z letového poriadku a inými údajmi o premávke prevádzkovateľa lietadla vrátane údajov z Eurocontrolu, ktoré si tento prevádzkovateľ vyžiadal;
- b) existuje celková zhoda medzi údajmi o súhrnnej spotrebe paliva a údajmi o palive, ktoré bolo zakúpené alebo inak dodané do lietadla vykonávajúceho činnosť leteckej dopravy.

**Dodatočné ustanovenia na účely overovania údajov o tonokilometroch predkladaných na účely článkov 3e a 3f**

15. Všeobecné zásady a metodika overovania správ o emisiách podľa článku 14 ods. 3 stanovené v tejto prílohe sa, ak je to vhodné, uplatňujú podobným spôsobom aj na overovanie údajov o tonokilometroch leteckej dopravy.
  
  16. Overovateľ sa predovšetkým presvedčí, že iba lety, ktoré sa skutočne vykonali a ktoré spadajú pod činnosť leteckej dopravy uvedenú v prílohe I, za ktorú je prevádzkovateľ lietadla zodpovedný, sa brali do úvahy v žiadosti tohto prevádzkovateľa podľa článku 3e ods. 1 a článku 3f ods. 2. Pri plnení svojej úlohy si overovateľ pomáha údajmi o premávke prevádzkovateľa lietadla vrátane údajov z Eurocontrolu, ktoré si tento prevádzkovateľ vyžiadal. Overovateľ sa okrem toho presvedčí, či užitočné zaťaženie vykazované prevádzkovateľom lietadla zodpovedá záznamom o užitočnom zaťažení, ktoré vedie tento prevádzkovateľ na účely bezpečnosti.“
-