



V Bruseli 3. 2. 2017  
COM(2017) 54 final

2017/0017 (COD)

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**

**ktorým sa mení smernica 2003/87/ES na účely pokračovania súčasných obmedzení rozsahu pôsobnosti v súvislosti s leteckými činnosťami a prípravy na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021**

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2017) 30 final}

{SWD(2017) 31 final}

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### 1. KONTEXT NÁVRHU

#### • Dôvody a ciele návrhu

Emisie skleníkových plynov z leteckej dopravy výrazne narastajú. Ak sa neprijmú ďalšie opatrenia, emisie oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) z medzinárodnej leteckej dopravy do roku 2050 podľa odhadov takmer štvornásobne prekročia hodnoty z roku 2010. Z viacerých štúdií vyplýva, že iba technické a prevádzkové opatrenia vrátane emisných noriem CO<sub>2</sub> pre lietadlá alebo zavedenia udržateľných biopalív nepostačujú na obmedzenie emisií z leteckej dopravy, čo znamená, že na obmedzenie ich rastu treba použiť trhové opatrenia. Silný nárast emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy ohrozuje úsilie EÚ a celého sveta o efektívne riešenie zmeny klímy.

Už v roku 2008 stála EÚ na čele úsilia o zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy, keď do systému EÚ na obchodovanie s emisiami zahrнула lety medzi letiskami v rámci Európskeho hospodárskeho priestoru (ďalej len „lety v rámci EHP“) a lety medzi letiskami v Európskom hospodárskom priestore a letiskami v tretích štátoch (ďalej len „lety mimo EHP“). Tento krok bol nápomocný pri dosahovaní dohody v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva, pokiaľ ide o proces vedúci ku globálnemu trhovému opatreniu na riešenie otázky emisií z medzinárodnej leteckú dopravy, ktorý sa začal v roku 2013. Okrem toho umožnil, aby odvetvie letectva prispelo k dosiahnutiu cieľa EÚ v oblasti klímy, ktorým je znížiť emisie do roku 2020 o 20 % v porovnaní s úrovňami v roku 1990. Do uzavretia dohody s ICAO a s cieľom podporiť vznik globálneho opatrenia na reguláciu emisií z medzinárodného letectva v rámci ICAO EÚ dočasne obmedzila rozsah pôsobnosti EU ETS na lety v rámci EHP do roku 2016 očakávajúc výsledok prehodnotenia rozsahu ICAO v súvislosti s letmi mimo EHP. Bez zmien smernice o EU ETS sa EU ETS začne automaticky uplatňovať v plnej miere od roku 2017.

Európska rada sa v októbri 2014 dohodla na rámci politík v oblasti klímy a energetiky na obdobie do roku 2030. Ústredným prvkom rámca do roku 2030 je záväzný cieľ znížiť do roku 2030 celkové domáce emisie skleníkových plynov v EÚ aspoň o 40 % v porovnaní s hodnotami z roku 1990. Na to, aby sa tento cieľ dosiahol nákladovo-efektívnym spôsobom, budú musieť sektory, ktoré patria do systému EÚ na obchodovanie s emisiami (EU ETS), znížiť svoje emisie o 43 % v porovnaní s rokom 2005 a sektory mimo ETS budú musieť znížiť svoje emisie o 30 % v porovnaní s rokom 2005. EÚ tak mohla predložiť svoj príspevok v rámci parížskej dohody, ktorý spĺňa podmienky záväzku pre celé hospodárstvo, vrátane emisií z leteckej dopravy. EÚ sa zaväzuje prispieť svojím dielom k splneniu cieľa v oblasti klímy v rámci parížskej dohody, ktorým je udržať mieru globálneho otepľovania na úrovni maximálne 2 stupne Celzia nad predindustriálnymi úrovňami a pokračovať v úsilí o obmedzenie nárastu teploty na 1,5 stupňa Celzia, ako aj ambiciózneho cieľa, ktorý stanovila Medzinárodná organizácia civilného letectva, aby svetové emisie CO<sub>2</sub> z medzinárodnej leteckej dopravy neprekročili úrovne z roku 2020 („uhlíkovo neutrálny rast“, resp. CNG 2020).

V októbri 2016 sa ICAO na svojom 39. zhromaždení dohodla na rezolúcii o globálnom trhovom opatrení (GTO) s cieľom riešiť nárast emisií z medzinárodnej leteckej dopravy od roku 2021 globálne, a to kompenzačným systémom zameraným na dosiahnutie ambiciózneho cieľa stabilizovať úroveň emisií z medzinárodnej leteckej dopravy na úrovni roku 2020. Počas prvej fázy GTO (2021 – 2026) je účasť na tomto opatrení výslovne dobrovoľná. Všetky krajiny s významným podielom leteckej dopravy by mali uplatňovať GTO od začiatku jeho druhej fázy v roku 2027. EÚ a jej členské štáty vyjadrili svoj úmysel uplatňovať globálne

trhové opatrenie počas dobrovoľnej fázy. Hoci ambicióznym cieľom a základnou podstatou GTO ako kompenzačného nástroja sú dohodnuté, pred implementáciou GTO v roku 2021 treba vypracovať a v rámci ICAO schváliť viacero dôležitých prvkov GTO, ktoré majú rozhodujúci význam pre efektivitu a environmentálnu integritu z hľadiska klímy. Akékoľvek oneskorenie pri schvaľovaní týchto prvkov ohrozuje včasné sprevádzkovanie GTO. Hrozilo by aj oneskorenie pri implementácii do právnych predpisov jednotlivých štátov, ktorá má rozhodujúci význam, keďže konkrétne uplatňovanie globálneho trhového opatrenia je závislé od krokov na úrovni štátov a regiónov.

V súlade s platnou legislatívou je Komisia povinná posúdiť závery 39. zhromaždenia ICAO a vzhľadom na ne preskúmať rozsah pôsobnosti EU ETS pre lety do/z EHP. Bez zmeny platnej legislatívy by sa opäť uplatňoval pôvodný rozsah pôsobnosti ETS (t. j. vrátane letov mimo EHP). Vzhľadom na dohodu o GTO v rámci ICAO, podporu EÚ v prospech dokončenia a včasného uplatňovania tohto opatrenia, ako aj plánovanú implementáciu GTO v EÚ počnúc rokom 2021 sa považuje za potrebné preskúmať právne predpisy v oblasti EU ETS.

Na to, aby sa stimulovali medzinárodné diskusie o zostávajúcich pravidlách a mechanizme riadenia potrebných na implementáciu GTO, sa navrhuje pokračovať v obmedzenom rozsahu uplatňovania EU ETS (t. j. na lety medzi letiskami umiestnenými v rámci EHP, ako sa stanovuje v nariadení č. 421/2014) aj po roku 2016. Keď bude jasnejšie, aká je povaha a obsah právnych nástrojov, ktoré prijala ICAO na implementáciu GTO, ako aj aké sú zámery našich medzinárodných partnerov, pokiaľ ide o implementáciu GTO, vykoná sa ďalšie posúdenie a preskúmanie EU ETS obdobia po roku 2020. Pritom sa tiež riadne zohľadní potrebný súlad so záväzkom platným pre celé hospodárstvo, ktorý prijala EÚ v rámci parížskej dohody a dohodnutého cieľa znížiť domáce emisie skleníkových plynov o 40 % do roku 2030 v porovnaní s úrovňami v roku 1990.

Na zabezpečenie právnej istoty, pokiaľ ide o súlad s ETS v roku 2017, je dôležité, aby sa Európsky parlament a Rada urýchlene dohodli na tomto návrhu, najlepšie do konca roka 2017.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Tento návrh je vo všeobecnosti pokračovaním koncepcie existujúcich politických ustanovení pre odvetvia ETS uvedených v smernici o EU ETS, a zároveň zohľadňuje nový a ďalší vývoj v ICAO, a najmä dosiahnutú dohodu o GTO. Európska rada sa vyslovila za pokračovanie v súčasnej politickej úprave EU ETS a poskytla usmernenia ku konkrétnym otázkam, ktoré bude treba riešiť v období rokov 2021 až 2030. V súlade s týmito usmerneniami Európska komisia predložila v júli 2015 legislatívny návrh na revíziu EU ETS v oblasti stacionárnych zariadení na obdobie po roku 2020. Uvedený návrh sa nezaoberal otázkami zahrnutia letectva do EU ETS, keďže sa to pred konaním 39. zhromaždenia ICAO v októbri 2016 považovalo za neprimerané. Tento návrh, ktorý sa týka emisií z leteckej dopravy, teraz v súlade so závermi Európskej rady pokračuje v prístupe k emisiám z letov na území Európy v rámci EU ETS. Tento návrh je doplnkom širšieho preskúmania ETS v zmysle návrhu Európskej komisie z júla 2015, ktorý je v súčasnosti predmetom spolurozhodovacieho postupu.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

V návrhu sa stanovuje vykonávanie časti rámca politík v oblasti klímy a energetiky na obdobie do roku 2030 ako kľúčový prvok v kontexte budovania odolnej energetickej únie s výhľadovou politikou v oblasti klímy. Na podporu dosiahnutia rôznych cieľov schválených Európskou radou už boli predložené doplňujúce legislatívne návrhy. Tieto návrhy by mali

uľahčiť dosahovanie cieľov v oblasti klímy v rámci aj mimo rámca ETS. Okrem toho sa Komisia vo svojej stratégii v oblasti letectva a v stratégii pre nízkoemisnú mobilitu zaoberá opatreniami ďalšieho znižovania emisií skleníkových plynov v doprave ako súčasť širšieho úsilia o dekarbonizáciu zo strany EÚ, a to aj v horizonte roku 2030.

## **2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

### **• Právny základ**

Články 191 až 193 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) potvrdzujú a špecifikujú kompetencie EÚ v oblasti boja proti zmene klímy. Právnym základom tohto návrhu je článok 192 ZFEÚ.

### **• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Smernica o EU ETS je platným politickým nástrojom EÚ, ktorej účinnosť bude pokračovať po roku 2020. V súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o fungovaní Európskej únie možno ciele tohto návrhu, ktorým sa mení tento nástroj, dosiahnuť len prostredníctvom návrhu Komisie na úrovni EÚ.

Konať na úrovni EÚ a pokiaľ možno na celosvetovej úrovni je efektívnejšie ako konať na úrovni členských štátov vzhľadom na cezhraničné účinky zmeny klímy a prevažne nadnárodnú povahu letectva. Opatrenia na úrovni EÚ najefektívnejšie prispievajú k splneniu domácich a medzinárodných cieľov EÚ v oblasti klímy a zabezpečia harmonizované uplatňovanie GTO v rámci EÚ. Tak možno zaručiť primeraný príspevok odvetvia letectva k zníženiu vplyvov zmeny klímy a zároveň udržať medzinárodnú konkurencieschopnosť odvetvia letectva EÚ a zachovať rovnaké podmienky na vnútornom trhu EÚ.

### **• Proporcionalita**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie cieľov nákladovo efektívneho zníženia emisií skleníkových plynov v EÚ na roky 2020 a 2030 a zároveň zabezpečuje správne fungovanie vnútorného trhu a uľahčuje kompletizáciu pravidiel vykonávania GTO.

### **• Výber nástroja**

Tento návrh nariadenia vychádza z nariadenia (EÚ) č. 421/2014 prijatého v nadväznosti na zhromaždenie ICAO, ktoré sa konalo v roku 2013. Rovnako ako v prípade nariadenia (EÚ) č. 421/2014 je dôležité, aby Európsky parlament a Rada aj tento návrh urýchlene schválili, aby bol zavedený v praxi, keď v marci a apríli 2018 nadobudne platnosť termín splnenia záväzkov v rámci EU ETS. Ak nedôjde k revízii, ETS sa vráti späť k svojmu pôvodnému rozsahu. Preto by tento návrh mali Európsky parlament a Rada prijať a mal by nadobudnúť účinnosť najneskôr začiatkom roka 2018, aby sa ním zabezpečila právna istota a zrozumiteľnosť pre prevádzkovateľov lietadiel, ktorí by inak museli odovzdať kompletne kvóty za svoje emisie pochádzajúce z letov do tretích krajín a z nich do 30. apríla 2018, ako sa uvádza v smernici 2003/87/ES.

Vzhľadom na obmedzený čas sa usúdilo, že ciele tohto návrhu možno najlepšie dosiahnuť prostredníctvom nariadenia. Nariadenia sú priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch a záväzná v celom rozsahu, preto sú najlepším prostriedkom na dosiahnutie včasného a jednotného vykonania zmien pred marcom a aprílom 2018, keď uplynie lehota na splnenie záväzkov za rok 2017.

### **3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU**

#### **• Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

V súvislosti s preskúmaním EU ETS na roky 2021 – 2030 bolo hodnotenie platnej smernice o ETS súčasťou posúdenia vplyvu a využilo sa pri posúdení možností politiky. Hodnotenie ex post ani kontrola vhodnosti EU ETS určené konkrétne pre leteckú dopravu sa neuskutočnili, keďže EU ETS pre leteckú dopravu sa nikdy neuplatňoval v plnom rozsahu tak, ako bol pôvodne navrhnutý. Zmeny rozsahu pôsobnosti EU ETS pre leteckú dopravu sa realizovali na základe rozsiahleho posúdenia s cieľom odstrániť pochybnosti a zohľadniť vznesené námietky vo vzťahu k pôvodne navrhnutému opatreniu a zároveň zachovať rovnaké zaobchádzanie so všetkými prevádzkovateľmi na tých istých tratiach. Posúdenie vplyvu z roku 2013<sup>1</sup> pripojené k návrhu nariadenia (EÚ) č. 421/2014, ako aj posúdenie vplyvu pripojené k tomuto návrhu spolu so správami o trhu s uhlíkom, ktoré vypracovala Komisia, a akčnými plánmi ICAO pre EÚ, ktoré Komisia predložila ICAO, efektívne hodnotia a posudzujú účinnosť a fungovanie smernice o EU ETS pre leteckú dopravu, čo sa považuje za primerané z hľadiska retrospektívnej správy o hodnotení a kontroly vhodnosti smernice o EU ETS pre leteckú dopravu.

#### **• Konzultácie so zainteresovanými stranami**

V nadväznosti na preskúmanie EU ETS po zhromaždení ICAO v roku 2016 sa od 7. marca do 30. mája 2016 konala online verejná konzultácia v trvaní 12 týždňov. Väčšina skupín zainteresovaných strán sa zhodla na tom, že by sa mali prijať ambiciózne ciele znižovania emisií v medzinárodnej leteckej doprave a že primeraným nástrojom znižovania emisií z medzinárodnej leteckej dopravy sú trhové opatrenia (TO). V súvislosti so žiaducou úrovňou ambícií a osobitnými mechanizmami zníženia emisií však panujú odlišné názory. Niektoré zainteresované strany sa domnievajú, že EU ETS by mal aj po roku 2017 pokračovať v súčasnom rozsahu pôsobnosti na lety v rámci EHP, ďalší boli toho názoru, že by sa mal vrátiť späť k svojmu plnému rozsahu pôsobnosti (vrátane letov do tretích krajín a z nich). Pokiaľ ide o obdobie po roku 2020, veľa respondentov konštatovalo, že možnosti pre EU ETS by mali závisieť od úrovne ambícií, povahy, rozsahu a environmentálnej integrity/účinnosti dohody dosiahnutej na zhromaždení ICAO v roku 2016. Komisia bude aj naďalej rozvíjať konštruktívne bilaterálne a multilaterálne kontakty so zainteresovanými subjektmi a tretími krajinami.

---

<sup>1</sup> SWD(2013) 430 final.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Pokiaľ ide o celkové odhady globálnych emisií skleníkových plynov, v tomto posúdení vplyvu sa použila správa programu OSN pre životné prostredie z roku 2015 o vývoji emisií a piata hodnotiaca správa Medzivládneho panelu o zmene klímy (IPCC). Základ celkových odhadov emisií skleníkových plynov v EÚ tvorili správy Európskej environmentálnej agentúry. Štúdia sa opierala o príslušné údaje zo správ ICAO o životnom prostredí, najmä v súvislosti s emisiami a predpoveďami emisií z medzinárodnej leteckej dopravy, ako aj s potenciálom zníženia emisií z medzinárodnej leteckej dopravy uplatnením technických a prevádzkových opatrení. Na účely ekonometrických modelov a analýzy sa použili údaje o predpokladanom raste objemu leteckej dopravy stanovené v správe ICAO o životnom prostredí.

- **Posúdenie vplyvu**

V tomto posúdení vplyvu sa analyzujú rôzne možnosti pre obdobie pred rokom 2020, ako aj obdobie od roku 2021. Pre obdobie pred rokom 2020 sa posudzuje a porovnáva so základným scenárom (úplný rozsah pôsobnosti) pokračovanie v rozsahu pôsobnosti v rámci EHP a alternatívna možnosť týkajúca sa všetkých letov odchádzajúcich z EHP. Po roku 2020 sa vo všetkých možnostiach počíta s tým, že GTO sa bude vzťahovať na lety z tretích krajín a do nich. V rámci jednej možnosti sa takisto zvažuje, že emisie v rámci EHP sa kompenzujú uplatnením GTO, zatiaľ čo v ďalšej možnosti sa zachováva platnosť povinností EU ETS pre lety v rámci EHP. Pri ostatných možnostiach sa zvažujú zmeny EU ETS pre lety v rámci EHP na účel určitého zosúladenia s GTO (EU ETS by fungoval podľa režimu kompenzácií) alebo kombinácie oboch systémov (EU ETS by sa vzťahoval na emisie, ktoré nepokrýva GTO).

Z posúdenia vplyvu vyplynulo, že najvhodnejšou možnosťou na obdobie rokov 2017 až 2020 a zabezpečenie očakávaného príspevku odvetvia leteckej dopravy k cieľu v oblasti klímy do roku 2020 by bolo pokračovanie súčasného rozsahu pôsobnosti EU ETS (lety v rámci EHP). Tento prístup by uvítali aj tretie krajiny a zároveň by stimuloval ICAO k finalizácii potrebných neprijatých pravidiel vykonávania GTO. Bolo by to uskutočniteľné pri veľmi nízkych administratívnych nákladoch, keďže daný systém už existuje a jeho podmienky už veľmi dobre spĺňajú všetci aktéri. Maximálny účinok celosvetového opatrenia na zníženie emisií v tomto odvetví by sa dosiahol uľahčením skutočného uplatňovania GTO od roku 2021 podľa očakávaní.

V rámci posúdenia vplyvu sa taktiež analyzovalo, či a ako by rôzne možnosti prispeli k splneniu cieľov EÚ v oblasti klímy do roku 2030, pokiaľ ide o scenár na obdobie po roku 2020. Vzhľadom na pretrvávajúcu neistotu ovplyvňujúcu konkrétne vykonávanie GTO sa však zatiaľ v tejto fáze považuje za predčasné prijať rozhodnutie o režime na obdobie po roku 2020, existuje však pripravenosť preskúmať danú situáciu v dostatočnom čase pred očakávaným spustením GTO.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

S cieľom uľahčiť prevádzkovateľom najmenších lietadiel administratívne úlohy by sa mala ďalších desať rokov uplatňovať odchýlka pre nekomerčných prevádzkovateľov lietadiel, ktorí emitujú menej ako 1 000 ton CO<sub>2</sub> ročne.

- **Základné práva**

Návrh dodržiava základné práva a zachováva zásady uznané najmä Chartou základných práv Európskej únie. Prispieva predovšetkým k dosahovaniu vysokej miery ochrany životného prostredia v súlade so zásadou udržateľného rozvoja stanovenou v článku 37 Charty základných práv Európskej únie.

#### **4. VPLYV NA ROZPOČET**

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Spoločenstva.

#### **5. ĎALŠIE PRVKY**

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

V reakcii na pokrok dosiahnutý v rámci 39. zhromaždenia ICAO a na podporu ďalšieho dynamického vývoja smerujúceho k úspešnému vykonávaniu GTO s cieľom znížiť emisie z medzinárodnej leteckej dopravy od roku 2021 sa navrhujú zmeny v pokrytí leteckých činností v rámci EU ETS. Navrhuje sa rozšíriť súčasný prístup na uplatňovanie EU ETS v zmysle nariadenia č. 421/2014 aj po roku 2016, až kým nebude dostatočne jasná povaha a obsah právnych nástrojov prijatých ICAO na účely vykonávania GTO, aby Európska komisia mohla vykonať ďalšie posúdenia a preskúmať uplatňovanie EU ETS v období po roku 2020. V súlade s týmto prístupom by mal byť počet kvót pridelených prevádzkovateľom lietadiel od roku 2017 rovnaký ako v roku 2016. Tieto postupy by sa mali uplatňovať už na pridelovanie kvót na rok 2017. Do nadobudnutia účinnosti zmeny by s tým teda vykonávanie EU ETS v uvedenom roku malo byť pokiaľ možno konzistentné a v súlade s očakávaným konečným výsledkom spolurozhodovacieho postupu.

Zámerom tohto návrhu je pokračovať v súčasnom vysoko pozitívnom vplyve EU ETS na životné prostredie, pričom tento systém prispieva k zníženiu emisií v objeme približne 17 miliónov ton CO<sub>2</sub> ročne. To znamená, že odvetvie letectva prispieva v rámci Európskeho hospodárskeho priestoru k úsiliu o zníženie domácich emisií ako ktorýkoľvek iný hospodársky sektor. Popri zabezpečení pokračujúceho výrazného znižovania emisií z leteckej dopravy v EÚ prostredníctvom EU ETS v súlade s cieľmi EÚ v oblasti klímy návrh zachováva dynamiku práce v rámci ICAO na skutočnom sfunkčnení GTO s cieľom maximalizovať výsledok globálneho úsilia o zmiernenie zmeny klímy. Doložka o preskúmaní je pozitívnym signálom zámeru EÚ uplatňovať GTO.

- **Článok 1, ktorým sa mení smernica 2003/87/ES**

Návrhom sa mení článok 28a smernice, dopĺňajú dva nové články (28b a 28c) a upravuje príloha I k smernici.

##### **Článok 28a**

Zavádzajú sa zmeny článku 28a smernice o EU ETS týkajúce sa odchýlok uplatniteľných do začiatku vykonávania medzinárodnej dohody o uplatňovaní jednotného trhového opatrenia. Podľa rovnakého prístupu ako v zmysle nariadenia (EÚ) č. 421/2014 na obdobie rokov 2013 – 2016 je od roku 2016 predmetom odchýlky uplatňovanie smernice o EU ETS na lety do a z najvzdialenejších regiónov a tretích krajín, pričom lety medzi letiskami v rámci EHP sú naďalej v plnej miere zahrnuté. Vzhľadom na to, že rozsah pôsobnosti ostane rovnaký ako v roku 2016, bezodplatné pridelovanie emisných kvót prevádzkovateľom lietadiel bude naďalej na rovnakej úrovni ako v roku 2016, úmerné množstvu letov v rámci EHP, a lineárny redukčný koeficient uplatniteľný na všetky odvetvia v rámci smernice EU ETS sa bude

uplatňovať až od roku 2021. Pridelovanie z osobitnej rezervy by malo podliehať rovnakému zaobchádzaniu, a preto musí byť prispôbené rozsahu pôsobnosti v rámci EHP. Rovnako aj sumy, ktoré majú byť predmetom aukcie, by mali byť rovnaké ako v roku 2016. Systém sa bude vzťahovať na lety do/z krajín, s ktorými sa dosiahne dvojstranná dohoda o prepojení systémov stropov a obchodovania výlučne v súlade s podmienkami takýchto dohôd.

#### **Článok 28b**

Do smernice o EU ETS sa zavádza nový článok 28b s cieľom pripraviť sa na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021. Vyžaduje sa v ňom, aby Komisia podala správu Európskemu parlamentu a Rade o medzinárodných trendoch, ktoré majú dosah na vykonávanie GTO, ako aj o opatreniach prijatých tretími krajinami na vykonávanie GTO. Komisia má v súlade s týmto článkom posúdiť spôsoby implementácie príslušných nástrojov ICAO do práva Únie prostredníctvom revízie smernice o EU ETS. V prípade potreby môže ísť aj o legislatívne návrhy.

#### **Článok 28c**

Aj v rámci príprav na vykonávanie GTO je Komisia oprávnená prijímať delegované akty s cieľom zabezpečiť vhodné monitorovanie, vykazovanie a overovanie emisií týkajúcich sa prevádzkovateľov lietadiel na účely vykonávania globálneho trhového opatrenia, ktoré vypracúva ICAO.

#### **Príloha I**

Mení sa príloha I k smernici 2003/87/ES predĺžením platnosti výnimky pre nekomerčných prevádzkovateľov lietadiel, ktorých emisie nepresiahnu 1 000 ton CO<sub>2</sub> ročne od roku 2020 do roku 2030. Toto opatrenie sa ukázalo ako účinné, keďže výrazne znížilo administratívne úsilie potrebné na vykonávanie EU ETS a zároveň sa ním naďalej dosahuje značné zníženie emisií v rámci EU ETS. Uplatnením výnimky sa znížil počet prevádzkovateľov lietadiel, ktorých regulujú členské štáty, o približne 2 200, čo predstavuje iba 0,2 % emisií.



## Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**

**ktorým sa mení smernica 2003/87/ES na účely pokračovania súčasných obmedzení rozsahu pôsobnosti v súvislosti s leteckými činnosťami a prípravy na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>2</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>3</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC), ktorá sa konala od 30. novembra do 12. decembra 2015 v Paríži, sa prijala medzinárodná dohoda o posilnení globálnej reakcie na zmenu klímy. V Parížskej dohode sa okrem iného stanovuje dlhodobý cieľ v súlade s cieľom udržať zvýšenie globálnej teploty výrazne pod 2 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou a vyvíjať úsilie o to, aby sa toto zvýšenie udržalo na 1,5 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou. Parížsku dohodu schválila v mene Únie Rada rozhodnutím (EÚ) 2016/1841. Parížska dohoda nadobudla platnosť 4. novembra 2016. V záujme dosiahnutia cieľa parížskej dohody zmluvné strany pripravujú, oznámia a dodržia svoje vnútroštátne stanovené príspevky.
- (2) Ciele Únie v oblasti životného prostredia uvedené v článku 191 zmluvy sú udržiavanie, ochrana a zlepšovanie kvality životného prostredia; ochrana ľudského zdravia a podpora opatrení na medzinárodnej úrovni na riešenie regionálnych alebo celosvetových problémov životného prostredia, a to predovšetkým na boj proti zmene klímy.
- (3) Európska rada na zasadnutí 23. a 24. októbra 2014 stanovila záväzný cieľ znížiť domáce emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030 v porovnaní s rokom 1990 aspoň o 40 %. Na zasadnutí 6. marca 2015 Rada formálne schválila tento príspevok Únie a jej členských štátov ako ich plánovaný vnútroštátne stanovený príspevok podľa parížskej dohody. Závery Európskej rady z októbra 2014

<sup>2</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>3</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

predpokladali, že tento cieľ by mala Únia kolektívne dosiahnuť nákladovo čo najefektívnejším spôsobom, pričom v porovnaní s rokom 2005 by malo zníženie emisií do roku 2030 dosiahnuť 43 % v sektoroch v rámci systému obchodovania s emisiami (ETS) a 30 % v sektoroch mimo ETS. Všetky sektory hospodárstva by mali prispieť k zníženiu emisií.

- (4) Únia a jej členské štáty sa už od roku 1997 usilujú o pokrok smerom k medzinárodnej dohode o znížení vplyvu skleníkových plynov pochádzajúcich z leteckej dopravy a od roku 2008 majú zavedené právne predpisy na obmedzenie vplyvu činností v leteckej doprave na zmenu klímy prostredníctvom systému EÚ na obchodovanie s emisiami (EU ETS), ktorý sa uplatňuje od roku 2005. S cieľom urýchliť pokrok v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) Únia dvakrát prijala časovo obmedzené odchýlky od EU ETS a obmedzila tak plnenie záväzkov na emisie z letov medzi letiskami nachádzajúcimi sa v Európskom hospodárskom priestore (EHP), a to s rovnakými podmienkami pre prevádzkovateľov lietadiel na tratiach bez ohľadu na to, kde sú usadení. Najnovšou odchýlkou od EU ETS v podobe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 421/2014 sa obmedzilo plnenie záväzkov na lety v rámci EHP v období medzi rokmi 2013 a 2016, pričom sa počítalo s možnými zmenami rozsahu pôsobnosti systému, pokiaľ ide o lety na letiská a z letísk nachádzajúcich sa mimo EHP, počnúc 1. januárom 2017 v nadväznosti na preskúmanie stanovené v uvedenom nariadení.
- (5) Vzhľadom na rezolúciu prijatú na 39. zhromaždení ICAO v októbri 2016 týkajúcu sa vykonávania globálneho trhového opatrenia od roku 2021 na účely kompenzácie emisií z medzinárodnej leteckej dopravy nad úroveň roku 2020 sa považuje za vhodné zachovať existujúcu odchýlku až do ďalšieho pokroku v otázke koncepčných prvkov a vykonávania GTO. V tejto súvislosti ICAO plánuje v roku 2018 prijať štandardy a odporúčania s cieľom doplniť uvedenú rezolúciu a implementovať globálny systém. Jeho praktické sfunkčnenie si však bude vyžadovať opatrenia zo strany členov ICAO na domácej úrovni. ICAO musí takisto vypracovať riadiaci mechanizmus vrátane registračného systému. V tejto súvislosti by sa mala na základe preskúmania vykonávania systému ICAO predĺžiť platnosť súčasných odchýlok od povinností v rámci systému EU ETS pre lety do tretích krajín a z nich s cieľom podporiť dynamiku v rámci ICAO a uľahčiť sprevádzkovanie systému ICAO. V dôsledku predĺženia platnosti odchýlky by mala byť aj suma kvót, ktoré majú byť predmetom aukcie a ktoré majú byť bezodplatne vydané vrátane kvót z osobitnej rezervy, rovnaká ako suma, ktorá by zodpovedala roku 2016, a mala by byť úmerná zníženiu povinne odovzdaných kvót.
- (6) Vzhľadom na to, že treba ešte vypracovať kľúčové prvky globálneho trhového opatrenia a že jeho vykonávanie závisí od legislatívy jednotlivých štátov a regiónov, považuje sa za vhodné uskutočniť preskúmanie, keď bude jasná povaha a obsah týchto právnych nástrojov pred začatím globálneho trhového opatrenia ICAO, a predložiť správu Európskemu parlamentu a Rade. V uvedenej správe by sa mali posúdiť štandardy a iné nástroje prijaté v rámci ICAO, opatrenia prijaté tretími krajinami na vykonávanie globálneho trhového opatrenia a jeho uplatňovanie na emisie od roku 2021 a ostatné kroky na medzinárodnej úrovni v príslušnej oblasti (napr. pravidlá o trhoch s uhlíkom a zúčtovaní v rámci UNFCCC a parížskej dohody). V tejto správe by sa malo posúdiť, ako vykonať tieto nástroje v práve Únie prostredníctvom revízie EU ETS. Mali by sa v nej prípadne posúdiť aj pravidlá týkajúce sa letov v rámci EHP. K správe by mal byť v prípade potreby pripojený návrh Európskemu parlamentu a Rade,

ktorý bude v súlade s úsilím o zabezpečenie príspevku odvetvia letectva k záväzku Únie znížiť emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030.

- (7) Na prijatie všeobecne uplatniteľných nelegislatívnych aktov na doplnenie alebo zmenu určitých nepodstatných prvkov legislatívneho aktu by sa právomoc na prijatie aktov v súlade s článkom 290 zmluvy mala delegovať na Komisiu, pokiaľ ide o prijatie opatrení na monitorovanie, vykazovanie a overovanie emisií uplatniteľných na prevádzkovateľov lietadiel na účely globálneho trhového opatrenia, ktoré v súčasnosti vypracúva ICAO. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojej prípravnej práce vykonala vhodné konzultácie, a to aj na odbornej úrovni, a aby sa tieto konzultácie viedli v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Najmä s cieľom zabezpečiť rovnocennú účasť pri vypracovaní delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručia Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom členských štátov, a ich odborníci majú systematický prístup na stretnutia odborných skupín Komisie, na ktorých sa vypracúvajú delegované akty.
- (8) Na zjednodušenie a uľahčenie administratívnych úloh prevádzkovateľom najmenších lietadiel by sa ďalších desať rokov malo vychádzať z toho, že nekomerční prevádzkovatelia lietadiel, ktorí emitujú menej ako 1 000 ton CO<sub>2</sub> ročne, splňajú požiadavky smernice 2003/87/ES. V priebehu týchto 10 rokov by sa mali vypracovať opatrenia, aby v budúcnosti všetci prevádzkovatelia prispievali k zníženiu emisií.
- (9) Je nevyhnutné zabezpečiť právnu istotu pre prevádzkovateľov lietadiel a vnútroštátne orgány vzhľadom na termín odovzdania kvót, ktorým je 30. apríl 2018, ako sa stanovuje v smernici 2003/87/ES. Toto nariadenie by sa teda malo uplatňovať odo dňa jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
- (10) Smernica 2003/87/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

### *Článok 1*

Smernica 2003/87/ES sa mení takto:

- (1) Článok 28a sa mení takto:
  - a) odsek 1 sa mení takto:
    - i) písmená a) a b) sa nahrádzajú takto:
      - a) všetky emisie z letov na letiská nachádzajúce sa v krajinách mimo Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) a z týchto letísk v každom kalendárnom roku od 1. januára 2013, s výhradou preskúmania uvedeného v článku 28b);“;
      - b) všetky emisie z letov medzi letiskom nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne v zmysle článku 349 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) a letiskom nachádzajúcim sa v inom regióne EHP v každom kalendárnom roku od 1. januára 2013, s výhradou preskúmania uvedeného v článku 28b).“.
    - ii) písmeno c) sa vypúšťa.
  - b) odsek 2 sa mení takto:

- i) prvý pododsek sa nahrádza takto:  
„Odchylné od článkov 3d) až 3f) a do nadobudnutia účinnosti zmien v nadväznosti na preskúmanie uvedené v článku 28b) sa od 1. januára 2017 prevádzkovateľom lietadiel každý rok vydáva počet emisných kvót zodpovedajúci roku 2016. Počnúc rokom 2021 sa na počet emisných kvót uplatňuje lineárny koeficient podľa článku 9.“
- ii) tretí pododsek sa vypúšťa.
- c) odsek 4 sa nahrádza takto:  
„4. Odchylné od článku 3d ods. 3 sa množstvo emisných kvót, s ktorými má každý členský štát obchodovať formou aukcie od 1. januára 2013, znižuje tak, aby bolo v súlade s jeho podielom započítaných emisií z leteckej dopravy z letov, ktoré nepodliehajú odchýlkam stanoveným v odseku 1 písm. a) a b) tohto článku.“;
- d) odsek 7 sa nahrádza takto:  
„Odsek 1 sa uplatňuje na krajiny, s ktorými sa dosiahla dohoda podľa článku 25 alebo 25a, a to iba v súlade s podmienkami takejto dohody.“;
- (2) vkladajú sa tieto články 28b a 28c:

#### *„Článok 28b*

##### *Podávanie správ Komisie o vykonávaní globálneho trhového opatrenia ICAO*

1. Komisia podáva správu Európskemu parlamentu a Rade o príslušných štandardoch ICAO alebo iných právnych nástrojoch, ako aj o domácich opatreniach prijatých tretími krajinami s cieľom vykonávať globálne trhové opatrenie a uplatňovať ho na emisie od roku 2021, ako aj o ďalšom príslušnom vývoji na medzinárodnej úrovni.
2. V tejto správe by sa mali posúdiť spôsoby implementácie daných nástrojov ICAO do práva Únie prostredníctvom revízie tejto smernice. V správe sa podľa potreby posúdia aj pravidlá týkajúce sa letov v rámci Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP).
3. K správe môžu byť pripojené príslušné návrhy Európskemu parlamentu a Rade na zmenu, vypustenie, predĺženie platnosti alebo nahradenie odchýlok uvedených v článku 28a v súlade so záväzkom Únie na rok 2030 znížiť emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve.

#### *Článok 28c*

##### *Ustanovenia o monitorovaní, vykazovaní a overovaní na účely globálneho trhového opatrenia*

1. Komisia prijme ustanovenia na primerané monitorovanie, vykazovanie a overovanie emisií na účely vykonávania globálneho trhového opatrenia, ktoré vypracúva ICAO. Uvedené ustanovenia musia vychádzať z tých istých zásad ako nariadenie uvedené v článku 14 ods. 1 a musia zabezpečiť overovanie podaných správ o emisiách v súlade s článkom 15.
  2. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom [23].“
- (3) V písmene k) prílohy I sa rok „2020“ nahrádza rokom „2030“.

## *Článok 2*

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament  
predseda*

*Za Radu  
predseda*