

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2017/2392**z 13. decembra 2017,****ktorým sa mení smernica 2003/87/ES na účely pokračovania súčasných obmedzení rozsahu pôsobnosti v súvislosti s činnosťami leteckej dopravy a na účely prípravy na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021**

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 ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

- (1) 21. konferencia zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC) sa konala od 30. novembra do 12. decembra 2015 v Paríži. Na uvedenej konferencii bola prijatá medzinárodná dohoda (ďalej len „Parížska 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 hodnotou 2 °C v porovnaní s úrovňami pred priemyselnou revolúciou a vyvíjať úsilie o to, aby sa toto zvýšenie obmedzilo na 1,5 °C v porovnaní s týmito úrovňami. Parížska dohoda bola schválená v mene Únie rozhodnutím Rady (EÚ) 2016/1841 ⁽³⁾. Parížska dohoda nadobudla platnosť 4. novembra 2016. K dosiahnutiu cieľov Parížskej dohody budú musieť prispieť všetky odvetvia a zmluvné strany pripraví, oznámia a dodržia jednotlivé národné definované príspevky (ďalej len „NDC“ – Nationally Determined Contributions). S cieľom znížiť emisie z medzinárodnej leteckej dopravy by sa preto mali prijať aj opatrenia v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ďalej len „ICAO“ – International Civil Aviation Organisation).
- (2) Ochrana životného prostredia je jednou z najdôležitejších výziev, ktorým Únia čelí. Ciele Únie v oblasti životného prostredia uvedené v článku 191 Zmluvy o fungovaní Európskej únie sú udržiavanie, ochrana a zlepšovanie kvality životného prostredia; ochrana ľudského zdravia; rozvážne a racionálne využívanie prírodných zdrojov 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 vo svojich záveroch z 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 %. Rada 6. marca 2015 formálne schválila tento príspevok Únie a jej členských štátov ako ich plánovaný NDC podľa Parížskej dohody. Európska rada vo svojich záveroch z októbra 2014 uviedla, že tento cieľ má Únia kolektívne dosiahnuť nákladovo čo najefektívnejším spôsobom, pričom v porovnaní s rokom 2005 by malo zníženie emisií do roku 2030 dosiahnuť 43 % v odvetviach v rámci systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii (ďalej len „EU ETS“ – European Union Emissions Trading System) a 30 % v odvetviach mimo ETS. K uvedeným zníženiám emisií by mali prispieť všetky odvetvia hospodárstva. Komisia by mala uľahčiť výmenu informácií medzi členskými štátmi o najlepších postupoch a získaných skúsenostiach v odvetví nízkoemisnej mobility.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 288, 31.8.2017, s. 75.

⁽²⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 12. decembra 2017 (zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 12. decembra 2017.

⁽³⁾ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2016/1841 z 5. októbra 2016 o uzavretí Parížskej dohody prijatej na základe Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy v mene Európskej únie (Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 1).

- (4) Dobre fungujúci, zreformovaný EU ETS s posilneným nástrojom na stabilizáciu trhu bude hlavným európskym nástrojom na dosiahnutie cieľa 40 % zníženia uvedeného v záveroch Európskej rady z októbra 2014, pričom sa bude uplatňovať lineárny koeficient a bezodplatné pridelovanie kvót bude pokračovať aj po roku 2020. Uvedené ustanovenia by mali byť v súlade s cieľmi Únie v oblasti klímy a jej záväzkami podľa Parížskej dohody. Podiel kvót určených na obchodovanie formou aukcie by sa mal vyjadriť ako percentuálny údaj v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES ⁽¹⁾, aby sa zvýšila plánovacia istota pri investičných rozhodnutiach, dosiahla väčšia transparentnosť, minimalizoval únik uhlíka a zjednodušil a sprehľadnil celý systém. Komisia by v rámci svojho pravidelného podávania správ podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 ⁽²⁾ mala posúdiť aj výsledok facilitačného dialógu v roku 2018. Ustanovenia smernice 2003/87/ES by sa mali preskúmať vzhľadom na medzinárodný vývoj a úsilie vynaložené na dosiahnutie cieľov Parížskej dohody vrátane prvého globálneho hodnotenia v roku 2023 a následných globálnych hodnotení každých päť rokov, ktorých cieľom je poskytnúť informácie pre jednotlivé NDC.
- (5) Únia a jej členské štáty sa už od roku 1997 usilujú urobiť pokrok smerom k dosiahnutiu medzinárodnej dohody 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 EU ETS, ktorý sa uplatňuje od roku 2005. Súdny dvor Európskej únie vo svojom rozsudku z 21. decembra 2011 ⁽³⁾ rozhodol, že začlenením činností v leteckej doprave do EU ETS podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/101/ES ⁽⁴⁾ sa neporušuje medzinárodné právo. S cieľom uľahčiť pokrok v rámci ICAO Únia dvakrát prijala časovo obmedzené výnimky z 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 trasách bez ohľadu na to, kde sú usadení. Najnovšou výnimkou z EU ETS stanovenou v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 421/2014 ⁽⁵⁾ 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 nachádzajúce sa mimo EHP a lety z týchto letísk, počnúc 1. januárom 2017 a v nadväznosti na preskúmanie stanovené v uvedenom nariadení.
- (6) Práca ICAO na trhovom opatrení pre emisie z medzinárodnej leteckej dopravy je jedným z balíka opatrení na dosiahnutie ambiciózneho cieľa uhlíkovo neutrálneho rastu od roku 2020 (ďalej len „CNG 2020“ – Carbon neutral growth 2020) a mal by ju dopĺňať pokrok v manažmente letovej prevádzky a v oblasti technológií pohonu. Pokračujúci vývoj výskumných stratégií a programov bude kľúčový pre technologickú inováciu a operačné zlepšenia potrebné k tomu, aby sa mohlo ísť nad rámec cieľa CNG 2020 a dosiahli sa absolútne celoodvetvové zníženia emisií.
- (7) Na úrovni Únie sa prijalo viacero opatrení, ktorých cieľom je zabrániť fragmentácii európskeho vzdušného priestoru a zvýšiť tok letovej prevádzky a kontrolu využívania vzdušného priestoru, a tým znížiť emisie. Členské štáty sa opätovne zaviazali k realizácii projektu jednotného európskeho neba s prihliadnutím na očakávaný nárast objemu letovej prevádzky v nadchádzajúcich rokoch. Na dosiahnutie pokroku v manažmente letovej prevádzky sa musí urýchliť vykonávanie spoločného podniku na výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba (SESAR). K zvýšeniu efektívnosti a zníženiu emisií z leteckej dopravy prispievajú aj ďalšie opatrenia, ako napríklad využívanie GNSS pre satelitnú navigáciu, spoločných technologických iniciatív, ako napríklad Čisté nebo I a Čisté nebo II, ako aj výskumných programov Únie, ako napríklad Horizont 2020 a naň nadväzujúce programy.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 z 21. mája 2013 o mechanizme monitorovania a nahlasovania emisií skleníkových plynov a nahlasovania ďalších informácií na úrovni členských štátov a Únie relevantných z hľadiska zmeny klímy a o zrušení rozhodnutia č. 280/2004/ES (Ú. v. EÚ L 165, 18.6.2013, s. 13).

⁽³⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 21. decembra 2011, Air Transport Association of America a iní proti Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

⁽⁴⁾ 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 (Ú. v. EÚ L 8, 13.1.2009, s. 3).

⁽⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 421/2014 zo 16. apríla 2014, ktorým sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve s cieľom vykonať do roku 2020 medzinárodnú dohodu, ktorou sa na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy uplatňuje jednotné globálne trhové opatrenie (Ú. v. EÚ L 129, 30.4.2014, s. 1).

- (8) 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 plánuje ICAO v roku 2018 prijať normy a odporúčané postupy (ďalej len „SARPs“ – Standards and Recommended Practices) s cieľom doplniť uvedenú rezolúciu a implementovať globálny systém. Jeho praktické sprevádzkovanie si však bude vyžadovať opatrenia zo strany členov ICAO na vnútroštátnej úrovni. ICAO musí takisto vypracovať riadiaci mechanizmus vrátane registračného systému. V uvedenom kontexte a s cieľom podporiť dynamiku v rámci ICAO a uľahčiť sprevádzkovanie systému ICAO by sa mala s výhradou preskúmania predĺžiť platnosť súčasnej výnimky z povinností v rámci EU ETS pre lety do tretích krajín a z nich do 31. decembra 2023, aby sa umožnilo získanie potrebných skúseností s vykonávaním systému ICAO. V dôsledku predĺženia platnosti výnimky by mala suma kvót, ktoré majú byť predmetom aukcie a ktoré sa majú bezodplatne vydať, vrátane kvót z osobitnej rezervy, zostať úmerná zníženiu povinne odovzdaných kvót. Od 1. januára 2021 by sa mala suma kvót pridelených prevádzkovateľom lietadiel každoročne znižovať v súlade s lineárnym redukčným koeficientom uplatniteľným na všetky ostatné odvetvia v rámci EU ETS, a to s výhradou preskúmania vzhľadom na vykonávanie systému ICAO. Uvedené preskúmanie sa vypracuje v plnom súlade s usmerneniami o lepšej právnej regulácii po primeraných konzultáciách so všetkými zainteresovanými stranami vrátane členských štátov. Kvóty nepridelené z osobitnej rezervy by sa mali naďalej rušiť.
- (9) Príjmy z obchodovania s kvótami formou aukcie alebo ich ekvivalent vyjadrený vo finančnej hodnote by sa mali použiť na riešenie zmeny klímy v Únii a tretích krajinách, okrem iného na zníženie emisií skleníkových plynov, na prispôbenie sa vplyvom zmeny klímy v Únii a tretích krajinách, najmä v rozvojových krajinách, na financovanie výskumu a vývoja zameraného na zmiernenie zmeny klímy a prispôbenie sa tejto zmene, a to aj v oblasti letectva, leteckej dopravy a udržateľných alternatívnych leteckých palív, na zníženie emisií prostredníctvom dopravy s nízkou úrovňou emisií a na pokrytie nákladov na správu EU ETS. Osobitnú pozornosť by uvedeným skutočnostiam mali venovať členské štáty, ktoré používajú uvedené príjmy na spolufinancovanie výskumu a inovácie v súvislosti s programami alebo iniciatívami v rámci deviateho rámcového programu pre výskum (ďalej len „FP9“ – Ninth Research Framework Programme). Pre splnenie záväzkov Únie je kľúčové zabezpečiť transparentnosť, pokiaľ ide o používanie príjmov z obchodovania s kvótami formou aukcie podľa smernice 2003/87/ES, a to tým, že členské štáty nahlásia informácie v súlade s článkom 17 nariadenia (EÚ) č. 525/2013.
- (10) Environmentálna integrita EU ETS by sa mala chrániť pred rizikom, aby si prevádzkovatelia lietadiel a ďalší prevádzkovatelia regulovaní určitým členským štátom neplnili svoje povinnosti. Kvóty, ktoré vydáva takýto členský štát, by preto mali byť použiteľné len vtedy, ak nehrozí, že dôjde k nesplneniu povinnosti odovzdať kvóty za emisie tak, že by to viedlo k oslabeniu environmentálnej integrity EU ETS. Komisii by sa mala udeliť právomoc prijímať opatrenia potrebné na to, aby sa náležitým spôsobom chránila environmentálna integrita EU ETS. Takéto opatrenia by sa mali uplatňovať, až pokiaľ už nebudú potrebné v dôsledku zmeny okolností.
- (11) Keďže kľúčové prvky globálneho trhového opatrenia sa ešte musia vypracovať a že jeho vykonávanie závisí od vnútroštátnych právnych predpisov stanovených zúčastnenými štátmi a regiónmi, Komisia by mala Európskemu parlamentu a Rade pravidelne podávať správy o pokroku v rokovaní v rámci ICAO, najmä o relevantných nástrojoch prijatých prostredníctvom ICAO vrátane SARPs, o krokoch podniknutých tretími krajinami s cieľom vykonať globálne trhové opatrenie, ktoré sa má uplatňovať na emisie v období rokov 2021 – 2035, o úsilí stanoviť ambiciózne a záväzné opatrenia na dosiahnutie dlhodobého cieľa leteckého priemyslu, ktorým je dosiahnuť do roku 2050 v porovnaní s rokom 2005 polovičnú úroveň emisií CO₂ z leteckej dopravy, ako aj o ďalšom relevantnom medzinárodnom vývoji a uplatniteľných nástrojoch, ako sú pravidlá o trhoch s uhlíkom a zúčtovaní v rámci UNFCCC a Parížskej dohody. Keď bude zrejma povaha a obsah nástrojov ICAO a pred tým, ako ICAO začne uplatňovať globálne trhové opatrenie, Komisia by mala predložiť správu, v ktorej by mala posúdiť spôsob implementácie uvedených nástrojov v práve Únie prostredníctvom revízie smernice 2003/87/ES. Komisia by prípadne ďalej mala posúdiť pravidlá týkajúce sa letov v rámci EHP. Komisia by pritom vo svojej správe mala zohľadniť potrebu zabezpečiť súlad s právom Únie, najmä s cieľom zabrániť akémukoľvek narušeniu hospodárskej súťaže a minimalizovať akékoľvek neprimerané administratívne zaťaženie pre členské štáty a prevádzkovateľov lietadiel. Komisia by v prípade potreby mala k svojej správe pripojiť návrh Európskemu parlamentu a Rade, ktorý bude v súlade s úsilím o zabezpečenie príspevku leteckej dopravy k záväzku Únie znížiť do roku 2030 emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve.
- (12) S cieľom pripraviť sa na vykonávanie globálneho trhového opatrenia ICAO je potrebné mať čo najskôr k dispozícii relevantné údaje o emisiách z činností leteckej dopravy. Tieto emisie by sa mali monitorovať, nahlasovať a overovať v súlade s rovnakými zásadami, aké sa uplatňujú na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií z činností leteckej dopravy podľa smernice 2003/87/ES. Komisia by preto mala prijať ustanovenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní na účely vykonania globálneho trhového opatrenia s cieľom zabrániť akémukoľvek narušeniu hospodárskej súťaže. Uvedené ustanovenia by mali byť v súlade so

zásadami obsiahnutými v nariadení, ktoré sa uvádza v článku 14 ods. 1 smernice 2003/87/ES, a malo by sa nimi zabezpečiť, že predložené správy o emisiách budú overené v súlade so zásadami a kritériami overovania uvedenými v článku 15 uvedenej smernice. Uvedené ustanovenia by sa mali prijať v súlade s postupom uplatniteľným na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie podľa smernice 2003/87/ES.

- (13) Letecká doprava ovplyvňuje klímu prostredníctvom uvoľňovania oxidov dusíka, vodných pár a sulfátových a sadzových častíc vo veľkej výške, čo by mohlo mať podľa vedeckého výskumu výrazný vplyv na klímu. Medzivládny panel o zmene klímy odhadol, že celkový vplyv leteckej dopravy na klímu je v súčasnosti dvojnásobne až štvornásobne vyšší ako vplyv samotných emisií oxidu uhličitého z leteckej dopravy v minulosti. Kým vedecký pokrok neprinesie nové informácie, mal by sa všetok vplyv leteckej dopravy zohľadňovať v čo najväčšom rozsahu. V smernici 2008/101/ES sa predpokladalo, že Komisia v roku 2008 predloží návrh o oxidoch dusíka. Napriek technickým a politickým problémom, ktoré sú s tým spojené, by Komisia mala urýchliť svoju prácu v tejto oblasti. Mal by sa podporovať aj výskum vzniku kondenzačných stôp, známych aj ako contrails, ich premeny na riasové (cirusové) oblaky, menších priamych účinkov sulfátových aerosólov a sadzí, ako aj výskum účinných opatrení na ich zmiernenie vrátane operačných a technických opatrení.
- (14) V záujme zjednodušenia a s cieľom uľahčiť administratívne úlohy by prevádzkovatelia lietadiel s emisiami nižšími ako 3 000 ton CO₂ ročne z letov v rámci EHP mohli na overovanie svojich emisií využívať nástroj pre prevádzkovateľov s nízkym množstvom emisií, ktorý sa schválil v nariadení Komisie (EÚ) č. 606/2010⁽¹⁾. Nekomerční prevádzkovatelia lietadiel s emisiami nižšími ako 1 000 ton CO₂ ročne by sa mali naďalej považovať za prevádzkovateľov spĺňajúcich požiadavky smernice 2003/87/ES na ďalších 10 rokov, počas ktorých by sa mali vypracovať opatrenia, aby v budúcnosti všetci prevádzkovatelia prispievali k zníženiu emisií.
- (15) Keďže ciele tohto nariadenia, a to pokračovanie v súčasných obmedzeniach rozsahu pôsobnosti pre činnosti leteckej dopravy do 31. decembra 2023 a prípravu na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu alebo účinkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (16) 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 vzhľadom na to malo nadobudnúť účinnosť dňom jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
- (17) Smernica 2003/87/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Smernica 2003/87/ES sa mení takto:

1. V článku 3c sa vkladá tento odsek:

„3a. Akékoľvek pridelovanie kvót pre činnosti leteckej dopravy smerujúce na letiská nachádzajúce sa v krajinách mimo Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) a z týchto letísk, ku ktorému dôjde po 31. decembri 2023, podlieha preskúmaniu uvedenému v článku 28b.“

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 606/2010 z 9. júla 2010 o schválení zjednodušeného nástroja na odhadovanie spotreby paliva prevádzkovateľov lietadiel s nízkym množstvom emisií, ktorý vytvorila Európska organizácia pre bezpečnosť letovej prevádzky (Eurocontrol) (Ú. v. EÚ L 175, 10.7.2010, s. 25).

2. V článku 3d sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Od 1. januára 2013 sa s 15 % kvót musí obchodovať formou aukcie. Komisia vykoná štúdiu o schopnosti odvetvia leteckej dopravy preniesť náklady na CO₂ na svojich zákazníkov vo vzťahu k EU ETS a globálnemu trhovému opatreniu vypracovanému Medzinárodnou organizáciou civilného letectva (ďalej len „ICAO“ – International Civil Aviation Organization). V štúdiu sa posúdi schopnosť odvetvia leteckej dopravy preniesť náklady požadovaných emisných jednotiek v porovnaní s odvetvami priemyslu a energetiky s cieľom vypracovať návrh na percentuálne zvýšenie obchodovania s kvótami formou aukcie v súlade s preskúmaním uvedeným v článku 28b ods. 2 pri zohľadnení analýzy prenesených nákladov a so zreteľom na zosúladienie s inými odvetvami a na hospodársku súťaž medzi rôznymi druhmi dopravy.“

3. V článku 3d sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Všetky príjmy z obchodovania s kvótami formou aukcie by sa mali použiť na riešenie zmeny klímy v Únii a tretích krajinách, okrem iného na zníženie emisií skleníkových plynov, na prispôsobenie sa vplyvom zmeny klímy v Únii a tretích krajinách, najmä v rozvojových krajinách, na financovanie výskumu a vývoja zameraného na zmiernenie a prispôsobenie sa, a to najmä v oblasti letectva a leteckej dopravy, na zníženie emisií prostredníctvom dopravy s nízkou úrovňou emisií a na pokrytie nákladov riadenia EU ETS. Príjmy z obchodovania formou aukcie by sa mali použiť aj na financovanie spoločných projektov na zníženie emisií skleníkových plynov z odvetvia leteckej dopravy, ako je napríklad spoločný podnik na výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba (SESAR) a spoločná technologická iniciatíva Čisté nebo a akékoľvek iniciatívy umožňujúce rozsiahle používanie GNSS pre satelitnú navigáciu a interoperabilné spôsobilosti vo všetkých členských štátoch, a najmä projektov, ktorými sa zlepšuje infraštruktúra letovej navigácie, poskytovanie letových navigačných služieb a využívanie vzdušného priestoru. Výnosy z obchodovania formou aukcie sa môžu využívať aj na financovanie príspevkov do Globálneho fondu pre energetickú účinnosť a obnoviteľnú energiu a na opatrenia, ktoré zabránia odlesňovaniu. Osobitnú pozornosť musia uvedeným skutočnostiam venovať členské štáty, ktoré používajú uvedené príjmy na spolufinancovanie výskumu a inovácie v súvislosti s programami alebo iniciatívami v rámci deviateho rámcového programu pre výskum (ďalej len „FP9“ – Ninth Research Framework Programme). Transparentné využívanie príjmov z obchodovania s kvótami formou aukcie podľa tejto smernice je kľúčovým prvkom pre splnenie záväzkov Únie.

Členské štáty informujú Komisiu o opatreniach prijatých podľa prvého pododseku tohto odseku.“

4. V článku 12 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. V období do 31. decembra 2020 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 uvedené kvóty boli následne zrušené. V období začínajúcom od 1. januára 2021 členské štáty zabezpečia, aby do 30. apríla každého roku prevádzkovateľ každého zariadenia odovzdal množstvo kvót rovnajúce sa celkovým emisiám z tohto zariadenia počas predchádzajúceho kalendárneho roku, ktoré bolo overené v súlade s článkom 15, a aby uvedené kvóty boli následne zrušené, s výhradou preskúmania uvedeného v článku 28b.“

5. V článku 12 sa pred odsek 3a vkladá tento odsek:

„3-a. Pokiaľ to bude potrebné a tak dlho, ako to bude potrebné s cieľom chrániť environmentálnu integritu EU ETS, sa prevádzkovateľom lietadiel a iným prevádzkovateľom v rámci EU ETS zakáže používanie kvót, ktoré vydáva členský štát, v ktorom sa na prevádzkovateľov lietadiel a iných prevádzkovateľov nevzťahujú povinnosti. Právny akt uvedený v článku 19 určí opatrenia, ktoré sa zavedú v prípadoch uvedených v tomto odseku.“

6. Článok 28a sa mení takto:

a) nadpis sa nahrádza takto:

„Odchýlky uplatniteľné pred vykonávaním globálneho trhového opatrenia ICAO“;

b) 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 EHP a z týchto letísk v každom kalendárnom roku od 1. januára 2013 do 31. decembra 2023, 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 a letiskom nachádzajúcim sa v inom regióne EHP v každom kalendárnom roku od 1. januára 2013 do 31. decembra 2023, s výhradou preskúmania uvedeného v článku 28b“;

ii) písmeno c) sa vypúšťa;

c) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Odchylné od článkov 3e a 3f sa prevádzkovateľom lietadiel, ktorí využívajú odchýlky stanovené v odseku 1 písm. a) a b) tohto článku, vydá každý rok počet bezplatných kvót znížený v pomere k zníženiu povinne odovzdaných kvót stanovenému v uvedených písmenách.

Odchylné od článku 3f ods. 8 sa kvóty, ktoré sa nepridelili z osobitnej rezervy, zrušia.

Od 1. januára 2021 musí množstvo kvót pridelené prevádzkovateľom lietadiel podliehať uplatňovaniu lineárneho koeficientu uvedeného v článku 9, s výhradou preskúmania uvedeného v článku 28b.

Pokiaľ ide o činnosť v období od 1. januára 2017 do 31. decembra 2023, členské štáty do 1. septembra 2018 uverejnia množstvo kvót pre leteckú dopravu pridelených jednotlivým prevádzkovateľom lietadiel.“;

d) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Odchylné od článku 3d ods. 3 sa množstvo kvót, s ktorými má každý členský štát obchodovať formou aukcie v období od 1. januára 2013 do 31. decembra 2023, 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.“;

e) odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. Odchylné od článkov 3g, 12, 15 a 18a sa v prípade, že sú celkové ročné emisie prevádzkovateľa lietadla nižšie ako 25 000 ton CO₂, alebo ak sú celkové ročné emisie prevádzkovateľa lietadla z letov, ktoré nie sú uvedené v odseku 1 písm. a) a b) tohto článku, nižšie ako 3 000 ton CO₂, sa jeho emisie považujú za overené, ak boli určené prostredníctvom nástroja pre malých producentov emisií, ktorý bol schválený na základe nariadenia Komisie (EÚ) č. 606/2010 (*) a ktorý Eurocontrol naplnil údajmi zo svojho podporného nástroja ETS. Členské štáty môžu pre nekomerčných prevádzkovateľov lietadiel zaviesť zjednodušené postupy, pokiaľ takéto postupy neposkytujú nižšiu presnosť, než akú poskytuje nástroj pre malých producentov emisií.

(*) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 606/2010 z 9. júla 2010 o schválení zjednodušeného nástroja na odhadovanie spotreby paliva prevádzkovateľov lietadiel s nízkym množstvom emisií, ktorý vytvorila Európska organizácia pre bezpečnosť leteckej prevádzky (Eurocontrol) (Ú. v. EÚ L 175, 10.7.2010, s. 25).“;

f) odsek 7 sa nahrádza takto:

„7. Odsek 1 tohto článku sa uplatňuje na krajiny, s ktorými sa dosiahla dohoda podľa článku 25 alebo 25a, a to iba v súlade s podmienkami takejto dohody.“;

g) odsek 8 sa vypúšťa.

7. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 28b

Podávanie správ a preskúmanie Komisiou týkajúce sa vykonávania globálneho trhového opatrenia ICAO

1. Komisia predloží do 1. januára 2019 a pravidelne po tomto dátume správu Európskemu parlamentu a Rade o pokroku v rokovaníach v rámci ICAO s cieľom vykonať globálne trhové opatrenie, ktoré sa má uplatňovať na

emisie od roku 2021, a to najmä o: i) relevantných nástrojoch ICAO vrátane noriem a odporúčaných postupov; ii) odporúčaníach, ktoré schválila Rada ICAO a ktoré sa týkajú globálneho trhového opatrenia; iii) vytvorení globálneho registra; iv) vnútroštátnych opatreniach, ktoré prijali tretie krajiny s cieľom vykonať globálne trhové opatrenie, ktoré sa má uplatňovať na emisie od roku 2021; v) dôsledkoch výhrad tretích krajín; a vi) ďalšom relevantnom medzinárodnom vývoji a uplatniteľných nástrojoch.

Komisia v súlade s globálnym hodnotením v rámci UNFCCC podá správu aj o úsilí splniť ambiciózne dlhodobé cieľ odvetvia leteckej dopravy spočívajúci v tom, aby sa do roku 2050 znížili úrovne emisií CO₂ z leteckej dopravy v porovnaní s rokom 2005 o polovicu.

2. Do 12 mesiacov od prijatia relevantných nástrojov zo strany ICAO a pred sprevádzkovaním globálneho trhového opatrenia Komisia predloží správu Európskemu parlamentu a Rade, v ktorej posúdi spôsoby vykonania uvedených nástrojov v práve Únie prostredníctvom revízie tejto smernice. Komisia v uvedenej správe podľa potreby posúdi aj pravidlá týkajúce sa letov v rámci EHP. Preskúma aj ambíciu a celkovú environmentálnu integritu globálneho trhového opatrenia vrátane jeho všeobecnej ambície vo vzťahu k cieľom v rámci Parížskej dohody, miery účasti, jeho vynútiteľnosti, transparentnosti, sankcií za nedodržiavanie pravidiel, postupov pre účasť verejnosti, kvality kompenzačných kreditov, monitorovania, nahlasovania a overovania emisií, registrov, zodpovednosti, ako aj pravidiel používania biopalív. V správe sa okrem toho posúdi, či sa musia revidovať ustanovenia prijaté podľa článku 28c ods. 2

3. Komisia k správe uvedenej v odseku 2 tohto článku prípadne pripojí návrh Európskemu parlamentu a Rade na zmenu, vypustenie, predĺženie platnosti alebo nahradenie výnimiek uvedených v článku 28a, ktorý bude v súlade so záväzkom Únie do roku 2030 znížiť emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve s cieľom zachovať environmentálnu integritu a účinnosť opatrení Únie v oblasti klímy.

Článok 28c

Ustanovenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní na účely globálneho trhového opatrenia

1. Komisia prijme ustanovenia na primerané monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií na účely vykonávania globálneho trhového opatrenia ICAO na všetkých trasách, na ktoré sa vzťahuje. Uvedené ustanovenia sa musia zakladať na relevantných nástrojoch prijatých v ICAO, musia zabrániť narušeniu hospodárskej súťaže, musia byť v súlade so zásadami uvedenými v nariadení, na ktoré sa odkazuje v článku 14 ods. 1, a musia tiež zabezpečiť, aby sa predložené správy o emisiách overili v súlade so zásadami a kritériami overovania uvedenými v článku 15.

2. Ustanovenia uvedené v odseku 1 tohto článku sa prijímú v súlade s postupom uvedeným v článkoch 14 a 15.“

8. V článku 30 sa dopĺňa tento odsek:

„5. Komisia do 1. januára 2020 predloží aktualizovanú analýzu vplyvov leteckej dopravy, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂, ku ktorej prípadne pripojí návrh, ako čo najlepšie riešiť tieto vplyvy.“

9. V prílohe I sa v písmene k) 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 Štrasburgu 13. decembra 2017

Za Európsky parlament
predseda
A. TAJANI

Za Radu
predseda
M. MAASIKAS
