2025/2090

15.10.2025

ROZHODNUTIE RADY (EÚ) 2025/2090

z 10. októbra 2025

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej organizácii civilného letectva, pokiaľ ide o oznamovanie rozdielov medzi právom Únie a druhým vydaním medzinárodných štandardov a odporúčaní o ochrane životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA)

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1 v spojení s článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

(1) Chicagsky dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagsky dohovor“), ktorý reguluje medzinárodnú leteckú dopravu, nadobudol platnosť 4. apríla 1947. Uvedeným dohovorom bola zriadená Medzinárodná organizácia civilného letectva (ďalej len „ICAO“).

(2) Členské štáty Únie sú zmluvnými štátmi Chicagskeho dohovoru a členmi ICAO, pričom Únia má v určitých orgánoch ICAO štatút pozorovateľa.

(3) Podľa článku 54 Chicagskeho dohovoru Rada ICAO prijíma medzinárodné štandardy a odporúčania.

(4) V decembri 2015 sa 21. konferencia zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy ukončila prijatím Parížskej dohody. Cieľom Parížskej dohody je obmedziť zvýšenie globálnej priemernej teploty pod na menej ako 2 °C nad predindustriálne úrovne a pokračovať v úsilí o obmedzenie zvýšenia teploty na 1,5 °C nad tieto úrovne. K dosiahnutiu týchto znížení emisií by mali prispieť všetky sektory hospodárstva vrátane medzinárodného letectva.

(5) Na 39. valnom zhromaždení ICAO v roku 2016 sa rozhodlo o vyvinutí globálneho trhového systému opatrení na obmedzenie emisií skleníkových plynov z medzinárodného letectva na úrovne z roka 2020. Pozícia Únie v tejto súvislosti sa stanovila rozhodnutím Rady (EÚ) 2016/915 ([1]).

(6) Na 10. schôdzi v rámci svojho 214. zasadnutia Rada ICAO prijala prvé vydanie zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru: Medzinárodné štandardy a odporúčania o ochrane životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (ďalej len „systém CORSIA“).

(7) Rada ICAO na svojom 228. zasadnutí prijala zmenu 1 v zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, ktorá vyplýva z návrhov zmien Výboru pre ochranu životného prostredia v letectve a z výsledkov pravidelného preskúmania systému CORSIA v roku 2022. Výsledné druhé vydanie zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru sa začalo uplatňovať 1. januára 2024 (ďalej len „druhé vydanie“).

(8) Článok 38 dohovoru sa vzťahuje na odchýlky od medzinárodných štandardov a postupov. V súlade s podmienkami organizácie ICAO každý jej zmluvný štát, ktorý považuje za nevykonateľné vyhovieť vo všetkých ohľadoch akémukoľvek takému medzinárodnému štandardu alebo postupu, alebo plne zosúladiť svoje vlastné právne predpisy alebo postupy s medzinárodným štandardom alebo postupom po ich zmene, alebo ktorý považuje za potrebné prijať právne predpisy alebo postupy, ktoré sa v nejakom ohľade líšia od právnych predpisov alebo postupov stanovených medzinárodným štandardom, musí bezodkladne oznámiť ICAO rozdiely medzi svojím vlastným postupom a postupom zavedeným medzinárodným štandardom.

([1]) Rozhodnutie Rady (EÚ) 2016/915 z 30. mája 2016 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať, pokiaľ ide o medzinárodný nástroj, ktorý majú vypracovať orgány ICAO a ktorý má viesť k vykonávaniu jednotného globálneho trhového opatrenia na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy od roku 2020 (Ú. v. EÚ L 153, 10.6.2016, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj).

(9) Vzhľadom na to, že medzi právom Únie a druhým vydaním existujú určité rozdiely, mala by sa stanoviť pozícia Únie, pokiaľ ide o oznamovanie rozdielov podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru.

(10) Systém CORSIA je implementovaný do práva Únie smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES ([2]). Pozícia, ktorá sa má v ICAO zaujať, pokiaľ ide o oznamovanie rozdielov medzi uvedenou smernicou a prvým vydaním zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, bola stanovená rozhodnutím Rady (EÚ) 2018/2027 ([3]).

(11) V roku 2023 bola smernica 2003/87/ES zmenená smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/958 ([4]). Jedným z cieľov smernice (EÚ) 2023/958 bolo pokračovať vo vykonávaní systému CORSIA v Únii.

(12) Pozícia Únie, pokiaľ ide o oznamovanie rozdielov, stanovená v tomto rozhodnutí, sa navrhuje v tejto fáze, pretože boli prijaté príslušné právne akty Únie týkajúce sa vykonávania systému CORSIA v Únii.

(13) V článku 12 smernice 2003/87/ES sa stanovuje, že Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých spresní metodiku výpočtu kompenzačných požiadaviek pre prevádzkovateľov lietadiel. V tejto súvislosti, 9. júla 2024 Komisia prijala vykonávacie nariadenie (EÚ) 2024/1879 ([5]).

(14) Ako bolo oznámené sekretariátu ICAO a uznané sekretariátom, ročné emisie CO_2 za všetky dvojice štátov, ktoré členské štáty nahlásili sekretariátu ICAO ako podliehajúce kompenzačným požiadavkám, nemajú vplyv na výpočet kompenzačných požiadaviek a množstvo oprávnených jednotiek v rámci systému CORSIA, ktoré sa majú zrušiť na účely preukázania súladu.

(15) Podľa smernice 2003/87/ES sú oprávnené jednotky v rámci systému CORSIA jednotky určené Radou ICAO za predpokladu, že pochádzajú zo štátu, ktorý vykonáva Parížsku dohodu a zúčastňuje sa na systéme CORSIA. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.

(16) Podľa smernice 2003/87/ES sú okrem letov uvedených v druhom vydaní oslobodené od požiadaviek na monitorovanie aj tieto lety: lety podľa pravidiel letu za viditeľnosti, lety na účely vedeckého výskumu a testovania lietadiel a lety v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.

(17) Podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/2066 ([6]) prevádzkovatelia lietadiel, ktorí nie sú oprávnení používať nástroje na odhad emisií, majú ako metódy monitorovania spotreby paliva používať metódu A alebo metódu B. Majú používať rovnaké metódy na nahlasovanie všetkých letov vrátane letov, na ktoré sa nevzťahujú kompenzačné požiadavky. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.

([2]) Smernica 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([3]) Rozhodnutie Rady (EÚ) 2018/2027 z 29. novembra 2018 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva v súvislosti s prvým vydaním medzinárodných štandardov a odporúčaní o ochrane životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA) (Ú. v. EÚ L 325, 20.12.2018, s. 25, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/2027/oj).

([4]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/958 z 10. mája 2023,ktorou sa mení smernica 2003/87/ES, pokiaľ ide o príspevok leteckej dopravy k cieľu Únie v oblasti znižovania emisií v celom hospodárstve a ktorou sa primerane vykonáva globálne trhové opatrenie (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

([5]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/1879 z 9. júla 2024, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES, pokiaľ ide o výpočet kompenzačných požiadaviek na účely systému CORSIA (Ú. v. EÚ L, 2024/1879, 10.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

([6]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/2066 z 19. decembra 2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií skleníkových plynov podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES, ktorým sa mení nariadenie Komisie (EÚ) č. 601/2012 (Ú. v. EÚ L 334, 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

(18) Členské štáty by mali informovať ICAO o rozdieloch, a to najneskôr do dvoch mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto rozhodnutia a mali by o tom zodpovedajúcim spôsobom informovať Komisiu.

(19) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má v mene Únie zaujať v ICAO, pokiaľ ide o druhé vydanie, keďže je pre členské štáty záväzné podľa článku 90 Chicagskeho dohovoru v rámci obmedzení v ňom stanovených. Podľa určitých existujúcich medzinárodných dohôd o leteckej doprave sa má stať druhé vydanie záväzné aj pre Úniu a jej členské štáty. Prijatie pozície Únie, pokiaľ ide o oznámenie rozdielov, patrí preto do rozsahu pôsobnosti článku 218 ods. 9 Zmluvy.

(20) Pozíciu Únie má vyjadriť každý členský štát konajúc v záujme Únie,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má v mene Únie zaujať v ICAO, pokiaľ ide o oznamovanie rozdielov medzi právom Únie a druhým vydaním zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru: Medzinárodné štandardy a odporúčania o ochrane životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (ďalej len „systém CORSIA“) (ďalej len „druhé vydanie“), je takáto: každý členský štát vyplní rozdiely v systéme ICAO pre elektronické oznamovanie rozdielov (ďalej len „EFOD“) v súlade s podmienkami uvedenými v článku 2 tohto rozhodnutia.

Článok 2

1. Oznámením o rozdieloch stanovených v tomto článku nie sú dotknuté ďalšie oznámenia predložené podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru, ktoré sa týkajú ustanovení zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru.

2. Rozdiel týkajúci sa bodu 4.3.1 kapitoly 4 druhého vydania „Emisné jednotky“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„*[Členský štát] oznamuje ICAO, že súlad s kompenzačnými požiadavkami vyplývajúcimi z emisií z letov prevádzkovaných prevádzkovateľmi so sídlom v [členskom štáte] v rámci Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) alebo z letov prevádzkovaných z EHP do Švajčiarska alebo Spojeného kráľovstva a z nich je zabezpečený v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES* [1] *odovzdaním kvót v rámci regionálneho systému EU ETS, ktoré sa uplatňujú aj na takéto lety.*

Účasť v regionálnych systémoch zaväzuje prevádzkovateľov z [členského štátu] riešiť tieto emisie.

Súlad s kompenzačnými požiadavkami sa teda zabezpečuje vo fáze rušenia emisných jednotiek, ako sa podrobne opisuje v kapitole 4 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru. Prevádzkovatelia, ktorých riadi [členský štát], sa po predložení overenej správy o zrušení emisných jednotiek považujú za prevádzkovateľov, ktorí spĺňajú kompenzačné požiadavky systému CORSIA. V tejto správe sa preukazuje zrušenie dostatočného počtu jednotiek systému CORSIA, čo sa netýka letov medzi štátmi EHP a letov medzi štátmi EHP a Spojeným kráľovstvom alebo Švajčiarskom.

[1] Smernica 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady z 13. októbra 2003, o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).“

Uvedený rozdiel sa v systéme EFOD označí ako rozdiel kategórie A „Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie ICAO“ a „Významný rozdiel“.

3. Rozdiel týkajúci sa bodu 4.2.1 kapitoly 4 druhého vydania „Emisné jednotky“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„*V súlade s článkom 11a smernice 2003/87/ES [členský štát] oznamuje ICAO, že okrem kritérií uvedených v dokumente ICAO s názvom ‚Kritériá oprávnenosti emisných jednotiek v rámci systému CORSIA‘ musia byť splnené tieto podmienky, aby sa jednotky považovali za oprávnené na zabezpečenie súladu so systémom CORSIA pre prevádzkovateľov, ktorých riadi [členský štát]:*

a) *jednotky musia pochádzať zo štátu, ktorý je v čase ich použitia zmluvnou stranou Parížskej dohody;*

b) *jednotky musia pochádzať zo štátu, ktorý sa zúčastňuje na kompenzácii v rámci systému CORSIA.*“

Uvedený rozdiel sa v systéme EFOD označí ako rozdiel kategórie A „Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie ICAO“ a „Významný rozdiel“.

4. Rozdiel týkajúci sa bodu 2.1.1 kapitoly 2 druhého vydania „Monitorovanie, nahlasovanie a overovanie ročných emisií CO_2 prevádzkovateľov letúnov“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„*V súlade s prílohou I k smernici 2003/87/ES [členský štát] oznamuje ICAO, že okrem výnimiek stanovených v bodoch 2.1.1 a 2.1.3 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru sa štandardy a odporúčané postupy v tejto kapitole nebudú uplatňovať na tieto lety s odletom z EHP alebo príletom do EHP:*

a) *všetky lety uskutočňované výhradne podľa vizuálnych letových pravidiel v zmysle vymedzenia v prílohe 2 k Chicagskemu dohovoru;*

b) *lety uskutočňované výhradne na účely vedeckého výskumu alebo na účely kontroly, testovania alebo osvedčenia lietadla alebo zariadení na palube alebo na zemi;*

c) *lety vykonávané v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré boli uložené v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008* ([1]).

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).“

Uvedený rozdiel sa označí ako rozdiel kategórie C „Čiastočne vykonané“ v systéme EFOD, a nie ako „Významný rozdiel“.

5. Rozdiel týkajúci sa bodov 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 a 2.2.1.3.6 kapitoly 2 druhého vydania „Monitorovanie, nahlasovanie a overovanie ročných emisií CO_2 prevádzkovateľov letúnov“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„*V súlade s článkom 55 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/2066* ([2]) *prevádzkovatelia lietadiel, ktorí prevádzkujú menej ako 243 letov na obdobie počas troch po sebe nasledujúcich štvormesačných období, a prevádzkovatelia lietadiel, ktorí prevádzkujú lety s celkovými ročnými emisiami menej ako 25 000 ton CO_2 ročne, sa považujú za malé zdroje emisií. [Členský štát] oznamuje ICAO, že prevádzkovatelia lietadiel nad prahovou hodnotou pre malé zdroje emisií použijú ako metódu monitorovania spotreby paliva metódu A alebo metódu B.*

([2]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/2066 z 19. decembra 2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií skleníkových plynov podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES, ktorým sa mení nariadenie Komisie (EÚ) č. 601/2012 (Ú. v. EÚ L 334, 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).“

„*V súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2018/2066 [členský štát] oznamuje ICAO, že prevádzkovatelia lietadiel používajú zvolenú metódu monitorovania spotreby paliva pre všetky svoje nahlásené lety vrátane medzinárodných letov, na ktoré sa nevzťahujú kompenzačné požiadavky.*“

„*V súlade so smernicou 2003/87/ES [členský štát] oznamuje ICAO, že prevádzkovatelia lietadiel, ktorí po 1. januári 2021 po prvýkrát spĺňajú požiadavky bodov 2.1.1 a 2.1.3 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru bez toho, aby sa kvalifikovali ako nový účastník, a ktorí nie sú malými zdrojmi emisií, musia priamo používať metódu monitorovania spotreby paliva.*“

Uvedený rozdiel sa v systéme EFOD označí ako rozdiel kategórie A „Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie ICAO“, a nie ako „Významný rozdiel“.

6. Každý členský štát predloží rozdiely uvedené v tomto článku najneskôr do dvoch mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto rozhodnutia a informuje o tom Komisiu.

Článok 3

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

V Luxemburgu 10. októbra 2025

Za Radu
predsedníčka
S. LOSE