EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 25. 3. 2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva v súvislosti s druhým vydaním medzinárodných štandardov a odporúčaní o ochrane životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie (ďalej len „Únia“ alebo „EÚ“) v súvislosti s oznamovaním rozdielov v zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, pokiaľ ide o štandardy a odporúčania týkajúce sa ochrany životného prostredia.

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Chicagsky dohovor, ICAO a Parížska dohoda

Cieľom Chicagskeho dohovoru (ďalej len „Chicagsky dohovor“ alebo „dohovor“) je regulovať medzinárodnú leteckú dopravu. Dohovor nadobudol platnosť 4. apríla 1947 a vytvorila sa ním Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO).

ICAO je špecializovaná agentúra Organizácie Spojených národov, ktorá vypracúva globálne štandardy, postupy a politiky pre medzinárodnú civilnú leteckú dopravu v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, leteckej navigácie, životného prostredia, uľahčenia a hospodárskych záležitostí.

Členské štáty Európskej únie (ďalej len „členské štáty EÚ“) sú zmluvnými štátmi Chicagskeho dohovoru a členmi ICAO, pričom Únia má v ICAO štatút pozorovateľa.

Podľa článku 54 dohovoru môže Rada ICAO prijímať medzinárodné štandardy a odporúčania.

Parížska dohoda bola prijatá v decembri 2015 na Konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC). Jej cieľom je obmedziť nárast globálnej teploty pod 2 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou a pokračovať v úsilí o obmedzenie nárastu teploty na 1,5 °C.

Všetky členské štáty EÚ a Únia sú zmluvnými stranami Parížskej dohody.

2.2. CORSIA – zväzok IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru

Druhé vydanie medzinárodných štandardov a odporúčaní, Ochrana životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA)[1] prijala Rada ICAO na svojom 228. zasadnutí v marci 2023 po prijatí zmeny 1 v zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru.

Druhé vydanie sa začalo uplatňovať 1. januára 2024.

Problematika, na ktorú sa vzťahuje zväzok IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, patrí do právomoci Únie, a preto sa v členských štátoch EÚ vykonáva prostredníctvom práva Únie.

V súlade s článkom 38 Chicagskeho dohovoru majú zmluvné štáty ICAO oznámiť ICAO rozdiely medzi svojimi vlastnými predpismi alebo postupmi a predpismi alebo postupmi stanovenými v príslušnom medzinárodnom štandarde.

[1] Príloha 16 – Ochrana životného prostredia – Zväzok IV – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA). 2. vydanie, júl 2023.

Podľa usmernenia ICAO[2] existujú tri rôzne kategórie rozdielov, ktoré možno podať prostredníctvom systému pre elektronické oznamovanie rozdielov (EFOD): Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie (SARP) ICAO (kategória A). Táto kategória sa uplatňuje, ak je vnútroštátny predpis náročnejší ako príslušný SARP alebo sa ním ukladá povinnosť v rozsahu pôsobnosti prílohy, na ktorú sa nevzťahuje SARP. Má to osobitný význam v prípadoch, keď zmluvný štát ICAO vyžaduje vyšší štandard, ktorý má vplyv na prevádzku lietadiel iných zmluvných štátov ICAO na jeho území a nad ním. Odlišný charakter alebo iný spôsob dosiahnutia súladu (kategória B). Táto kategória sa uplatňuje, ak sa vnútroštátny predpis svojou povahou líši od príslušného SARP ICAO, alebo ak sa vnútroštátny predpis líši od príslušného SARP v zásade, type alebo systéme bez toho, aby sa ním nevyhnutne ukladala dodatočná povinnosť. A menej ochranné alebo čiastočne vykonané/nevykonané (kategória C). Táto kategória sa uplatňuje, ak je vnútroštátny predpis menej ochranný ako príslušný SARP; alebo ak nebola vydaná žiadna vnútroštátna právna úprava, ktorá by sa zaoberala príslušným SARP, a to vcelku alebo čiastočne.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ PRIJAŤ V MENE EÚ A JEJ ČLENSKÝCH ŠTÁTOV

3.1. Dodržiavanie záväzkov vyplývajúcich z EU ETS

EÚ vykonáva regionálny systém obchodovania s emisiami („ďalej len „EU ETS“). EU ETS je systém stropov a obchodovania, ktorý sa od roku 2012 vzťahuje na emisie skleníkových plynov z leteckej dopravy. Obmedzuje sa ním celkový emisný strop a umožňuje zdrojom emisií kupovať a predávať emisné kvóty na splnenie svojich záväzkov, čím podporuje nákladovo efektívne znižovanie emisií.

V roku 2023 bola prijatá smernica (EÚ) 2023/958[3], ktorou sa mení smernica 2003/87/ES[4]. Posilnil sa ňou systém EU ETS pre emisie všetkých veľkých leteckých spoločností, ktoré lietajú v rámci EHP, do Švajčiarska a Spojeného kráľovstva. Obsahovala aj ustanovenia o vykonávaní globálneho trhového opatrenia CORSIA na emisie leteckých spoločností so sídlom v Európskom hospodárskom priestore.

Podľa článku 25a ods. 3 smernice 2003/87/ES Komisia každoročne prijíma zoznam štátov iných ako krajiny EHP, Švajčiarsko a Spojené kráľovstvo, ktoré sa považujú za štáty uplatňujúce systém CORSIA. Konkrétne išlo o vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/622 na rok 2023[5] a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/2850 na rok 2024[6].

---

2 *Manual on Notification and Publication of Differences (Doc 10055)* [Príručka o oznamovaní a zverejňovaní rozdielov (dokument 10055)].

3 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 – 133).

4 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES 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 – 46).

5 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/622 z 22. februára 2024 o zozname štátov, ktoré sa považujú za štáty uplatňujúce systém CORSIA na účely smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES, pokiaľ ide o emisie v roku 2023 (Ú. v. EÚ L, 2024/622, 23.2.2024).

6 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/2850 z 11. novembra 2024 o zozname štátov, ktoré sa považujú za štáty uplatňujúce systém CORSIA na účely smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES, pokiaľ ide o emisie v roku 2024 (Ú. v. EÚ L, 2024/2850, 12.11.2024).

Komisia prijala aj vykonávacie nariadenie (EÚ) 2024/1879[7], ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania smernice 2003/87/ES, pokiaľ ide o výpočet kompenzačných požiadaviek na účely systému CORSIA, a aktualizovala vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/2066 o monitorovaní a nahlasovaní emisií[8].

Okrem toho má Komisia podľa článku 28c uvedenej smernice prijať delegované akty týkajúce sa vhodného monitorovania, nahlasovania a overovania emisií na účely vykonávania systému CORSIA. Prvým takýmto aktom bolo delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/1603[9].

Po prijatí týchto rôznych aktov stále existujú rozdiely medzi príslušnými ustanoveniami smernice 2003/87/ES, jej príslušnými vykonávacími nariadeniami a zväzkom IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, ktoré majú vplyv na to, ako EÚ a jej členské štáty vykonávajú systém CORSIA.

Týmto rozhodnutím sa aktualizuje rozhodnutie Rady (EÚ) 2018/2027[10], v ktorom sa stanovila povinnosť oznámiť pôvodné rozdiely. V pôvodnom oznámení o rozdieloch sa uvádza, že existujú rozdiely v požiadavkách na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie, ako aj v kompenzačných požiadavkách.

Predmet plánovaného aktu sa týka oblasti, v ktorej má Únia výlučnú vonkajšiu právomoc na základe poslednej časti článku 3 ods. 2 ZFEÚ, pretože plánovaný akt sa týka oblasti obchodovania s emisiami, na ktorú sa vo veľkej miere vzťahujú pravidlá Únie, najmä smernica o systéme EÚ na obchodovanie s emisiami, nariadenie o monitorovaní a nahlasovaní, nariadenie o akreditácii a overovaní.

3.2. Súlad s požiadavkami v rámci systému CORSIA

3.2.1. Administratíva

Podľa článku 51 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 má každý prevádzkovateľ lietadla monitorovať a nahlasovať emisie za všetky lety, ktoré tento prevádzkovateľ lietadla vykonal počas obdobia nahlasovania a za ktoré zodpovedá. V bode 1.2.6 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru sa stanovuje výnimka, ktorá nie je zahrnutá v smernici 2003/87/ES: s prevádzkovateľom lietadla, ktorý je stopercentnou dcérskou spoločnosťou a ktorý je zákonne registrovaný v tom istom štáte, sa môže zaobchádzať spolu s jeho vlastníkom ako s jedným konsolidovaným prevádzkovateľom lietadla. V pravidlách EU ETS sa vyžaduje, aby každý prevádzkovateľ lietadla mal svoj plán monitorovania a nahlasoval svoje emisie podľa štandardného postupu, čo znamená oddelene od ostatných prevádzkovateľov lietadiel, aj keď sú v ich úplnom vlastníctve.

---

7 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).

8 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 – 93).

9 Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/1603 z 18. júla 2019, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES, pokiaľ ide o opatrenia prijaté Medzinárodnou organizáciou civilného letectva na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií z leteckej dopravy na účely vykonávania globálneho trhového opatrenia (Ú. v. EÚ L 250, 30.9.2019, s. 10 – 13).

10 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 – 28).

Toto obmedzenie, ktoré dopĺňa štandard uvedený v zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, by sa malo podať ICAO pod názvom „Kategória A – Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie (SARP) ICAO“. To je dôvodom na oznámenie podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru, pokiaľ ide o bod 1.2.6 kapitoly 1 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru.

Okrem toho majú prevádzkovatelia lietadiel v súlade s článkom 68 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 predložiť príslušnému orgánu ročnú správu o emisiách do 31. marca. V bode 1.2.7 zväzku IV prílohy 16 sa však stanovuje, že zmluvné štáty ICAO a prevádzkovatelia lietadiel by mali dodržiavať časový harmonogram vymedzený v dodatku 1. Pre obdobia 2024 – 2026, 2027 – 2029, 2030 – 2032 a 2033 – 2035 je konečná lehota na predloženie správ o overených emisiách štátu 30. apríl každého roka. Prevádzkovatelia lietadiel preto musia podľa právnych predpisov EÚ predkladať ročnú správu o emisiách o mesiac skôr.

Toto obmedzenie, ktoré dopĺňa štandard uvedený v zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, by sa malo podať ICAO pod názvom „Kategória A – Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie (SARP) ICAO“. To je dôvodom na oznámenie podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru, pokiaľ ide o bod 1.5 kapitoly 1 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru.

3.2.2. Monitorovanie, nahlasovanie a overovanie ročných emisií prevádzkovateľov lietadiel

V prílohe I k smernici 2003/87/ES sú uvedené činnosti leteckej dopravy, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti EU ETS. Okrem letov uvedených v bode 2.1.1 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru sú od požiadaviek na monitorovanie oslobodené aj tieto lety, ktoré odlietajú zo štátu EHP alebo prilietajú do tohto štátu: 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. Vo zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru sú vyňaté len štátne, vojenské, humanitárne, zdravotnícke a protipožiarne lety, ako aj lety pred humanitárnym letom, letom na zdravotnícke účely alebo protipožiarnym letom, alebo po uvedených letoch, za predpokladu, že tieto lety boli vykonané tým istým lietadlom a boli potrebné na vykonanie súvisiacich humanitárnych, zdravotníckych alebo protipožiarnych činností alebo na následné premiestnenie lietadla na jeho ďalšiu činnosť. Táto výnimka je dodatočným rozdielom, ktorý sa má podať ICAO v rámci „Kategórie C – čiastočne vykonané“. To je dôvodom na oznámenie podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru, pokiaľ ide o bod 2.1.1 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru.

Podľa prílohy IV k smernici 2003/87/ES sa má nahlasovať skutočná spotreba paliva za každý let, ktorá zahŕňa aj palivo spotrebované pomocným zdrojom. Preto podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 majú prevádzkovatelia lietadiel nad prahovou hodnotou pre malé zdroje emisií v rámci EU ETS používať metódu A alebo metódu B ako metódu monitorovania spotreby paliva na nahlasovanie svojich ročných emisií CO_2 z medzinárodných letov. Rovnaká metóda sa musí použiť bez ohľadu na to, či sa na lety vzťahujú kompenzačné požiadavky.

V dodatku 2 k zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru si však prevádzkovatelia lietadiel môžu vybrať metódu monitorovania spotreby paliva spomedzi piatich metód, na ktoré sa vzťahujú SARP ICAO, vrátane metódy A a metódy B. Okrem toho si podľa kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru prevádzkovatelia lietadiel môžu vybrať, či budú používať metódy monitorovania spotreby paliva len na nahlasovanie letov, na ktoré sa vzťahujú kompenzačné požiadavky, a či môžu používať nástroj na odhad emisií na nahlasovanie letov, na ktoré sa nevzťahujú kompenzačné požiadavky.

Uvedené obmedzenia podľa práva Únie, ktoré dopĺňajú štandard uvedený vo zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, by sa mali podať ICAO pod názvom „Kategória A – Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie (SARP) ICAO“. Tie sú dôvodom na oznámenie podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru, pokiaľ ide o body 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 a 2.2.1.3.6 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, v ktorých sú uvedené výnimky pre prípady, keď sa má používať metóda monitorovania spotreby paliva a keď sa majú predkladať aktualizované plány monitorovania emisií.

Prahová hodnota pre malé zdroje emisií, ako sa uvádza v článku 55 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066, sa líši od prahovej hodnoty v rámci štandardov a odporúčaní systému CORSIA. 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.

Toto vymedzenie, ktoré dopĺňa štandard v bode 2.2.1.3.1 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, je dodatočným rozdielom, ktorý sa má podať ICAO pod názvom „Kategória A – Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie (SARP) ICAO“. To je dôvodom na oznámenie podľa článku 38 oznámenia Chicagskeho dohovoru, pokiaľ ide o bod 2.2.1.3.1 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, ktorý sa vzťahuje na prevádzkovateľov lietadiel s ročnými emisiami CO_2 z medzinárodných letov nad 50 000 ton.

Podľa článku 52 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 prevádzkovateľ lietadla má predložiť svoj plán monitorovania príslušnému orgánu najneskôr štyri mesiace pred tým, ako začne vykonávať činnosti leteckej dopravy, na ktoré sa vzťahuje príloha I k smernici 2003/87/ES. Prevádzkovatelia lietadiel, ktorí vykonávajú takúto činnosť po prvýkrát (ktorú nebolo možné predvídať štyri mesiace vopred), by mali predložiť príslušnému orgánu plán monitorovania čo možno najskôr, no najneskôr šesť týždňov po vykonaní danej činnosti.

Časový harmonogram stanovený v SARP sa líši od smernice 2003/87/ES. Vo zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru sa stanovuje, že zmluvné štáty ICAO a prevádzkovatelia lietadiel by mali dodržiavať časový harmonogram vymedzený v dodatku 1. Predloženie sa vyžaduje len raz, pokiaľ nie je potrebné vykonať preskúmanie. Noví účastníci by mali predložiť plány monitorovania emisií do troch mesiacov od dátumu, keď sa na nich vzťahuje rozsah uplatňovania. Ostatní prevádzkovatelia lietadiel (ktorí patria do rozsahu uplatňovania po prvýkrát bez toho, aby sa kvalifikovali ako noví účastníci) by mali predložiť svoje plány do troch mesiacov.

Tieto obmedzenia, dopĺňajúce štandard uvedený v zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, by sa mali podať ICAO pod názvom „Kategória A – Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie (SARP) ICAO“. Tie sú dôvodom na oznámenie podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru, pokiaľ ide o body 2.2.2.1, 2.2.2.2 a 2.2.2.3 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru.

V súlade s článkom 68 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 a článkom 27 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2067 majú správu o emisiách aj správu o overení predložiť príslušnému orgánu svojho riadiaceho štátu len prevádzkovatelia lietadiel. V bode 2.4.1.5 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru sa od prevádzkovateľa lietadiel aj od overovacieho orgánu vyžaduje, aby nezávisle od seba predložili štátu kópiu správy o emisiách a súvisiacu správu o overení.

Tento rozdiel oproti štandardu vo zväzku IV prílohe 16 k Chicagskemu dohovoru by sa mal podať ICAO pod názvom „Kategória B – Iné spôsoby dodržiavania štandardu alebo

odporúčania (SARP) ICAO“. To je dôvodom na oznámenie podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru, pokiaľ ide o bod 2.4.1.5 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru.

V článku 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2067 sa stanovujú podmienky, ktoré musí spĺňať akreditovaný „overovateľ“: právnická osoba alebo iný právny subjekt, ktorý vykonáva overovacie činnosti v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2018/2067 a ktorý je v čase vydania správy o overení akreditovaný vnútroštátnym akreditačným orgánom podľa nariadenia (ES) č. 765/2008 a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2067, alebo fyzická osoba, ktorá je bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2067, poverená iným spôsobom. Z toho vyplýva, že správu o emisiách majú overovať overovatelia so sídlom na území EHP, čo nie je kritériom v SARP.

Tento rozdiel oproti štandardu vo zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru by sa mal podať ICAO pod názvom „Kategória A – Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie (SARP) ICAO“. To je dôvodom na oznámenie podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru, pokiaľ ide o bod 2.4.2.1 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru.

Nakoniec má prevádzkovateľ lietadla doplniť chýbajúce údaje v súlade s článkom 66 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066, a to buď pomocou konzervatívnych hodnôt náhradných údajov, alebo údajov z nástroja na odhad emisií za predpokladu, že chýbajúce údaje nepresiahnu 5 % všetkých nahlásených letov, t. j. všetkých medzinárodných letov. Ak túto hranicu prekročí, prevádzkovateľ lietadla má prijať nápravné opatrenie na zlepšenie metodiky monitorovania.

Tento rozdiel, ktorý dopĺňa štandard uvedený v zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, by sa mal podať ICAO pod názvom „Kategória A – Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie (SARP) ICAO“. To je dôvodom na oznámenie podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru, pokiaľ ide o bod 2.5.1.1 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, v ktorom sa uplatňuje prahová hodnota 5 % medzinárodných letov podliehajúcich kompenzačným požiadavkám.

3.2.3. Kompenzačné požiadavky

Vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2024/1879 sa stanovuje výpočet kompenzačných požiadaviek, ktoré sa týkajú emisií od 1. januára 2023 do 31. decembra 2026.

Toto je vzorec výpočtu:

ORy = OEy * SGFy kde:

ORy = kompenzačné požiadavky na prevádzkovateľa lietadla v danom roku y;

OEy = emisie CO_2 prevádzkovateľa lietadla z medzinárodných letov zahrnutých v danom roku y;

SGFy = sektorový rastový faktor.

Tento vzorec sa riadi metódou výpočtu SARP, v článku 25a ods. 3 smernice 2003/87/ES sa však vyžaduje uverejnenie zoznamu štátov, ktoré sa považujú za štáty uplatňujúce systém CORSIA. Tento zoznam sa každoročne aktualizuje s cieľom potvrdiť dobrovoľné zapojenie nových štátov do systému CORSIA, ale stále sa líši od zoznamu ICAO, pretože nezahŕňa krajiny EHP, Švajčiarsko a Spojené kráľovstvo, keďže tieto štáty uplatňujú svoje regionálne

systémy obchodovania s emisiami[11] pre lety v rámci EHP a lety medzi krajinami EHP a Švajčiarskom a Spojeným kráľovstvom.

To znamená, že aj keď štáty EHP nahlasujú svoje emisie organizácii ICAO podľa metodiky SARP, aby uľahčili výpočet sektorového faktora rastu, nevypočítavajú kompenzačné požiadavky pre lety podliehajúce regionálnym systémom obchodovania s emisiami.

Uplatňovanie regionálnych systémov obchodovania s emisiami na medzinárodné lety medzi štátmi EHP a lety medzi EHP a Švajčiarskom a Spojeným kráľovstvom zaväzuje prevádzkovateľov lietadiel riešiť emisie z týchto letov. Z environmentálneho hľadiska je EU ETS prísnejším nástrojom ako systém CORSIA, pretože sa týka nielen emisií nad rámec základnej úrovne systému CORSIA, ale aj oveľa väčšieho podielu celkových emisií.

V roku 2022 predstavovali emisie v medziach rozsahu pôsobnosti EU ETS v rámci EHP 49,1 Mt CO_2. Celkový počet vydaných kvót bol približne 27 miliónov. V roku 2022 bolo bezplatne pridelených 23,1 milióna kvót a formou aukcie sa obchodovalo s 3,7 milióna kvót pre leteckú dopravu[12]. Preto sa v roku 2022 riešilo viac ako 50 % emisií a prísnosť systému EU ETS sa ďalej zvýši postupným rušením bezplatných kvót pre sektor leteckej dopravy v období 2024 – 2026, pričom v roku 2024 sa zníži o 25 %, v roku 2025 o 50 % a od roku 2026 sa bezplatné prideľovanie zruší úplne.

Minimálne do 31. decembra 2026 sa tieto emisie, na ktoré sa vzťahujú regionálne systémy obchodovania s emisiami, a teda sa na ne nevzťahuje kompenzačná povinnosť systému CORSIA pre prevádzkovateľov lietadiel so sídlom v EHP, týkajú letov medzi krajinami EHP a letov medzi EHP a Švajčiarskom a Spojeným kráľovstvom.

Na porovnanie, ak by sa kompenzačné požiadavky podľa systému CORSIA vzťahovali na lety, na ktoré sa už vzťahuje EU ETS, na základe modelovania AERO-MS by v roku 2024 predstavovali 5 Mt CO_2.

Pokrytie letov medzi krajinami EHP a letov medzi EHP a Švajčiarskom a Spojeným kráľovstvom je preto z environmentálneho hľadiska prísnejšie.

Toto obmedzenie, ktoré dopĺňa štandard uvedený v zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, by sa malo podať ICAO pod názvom „Kategória A – Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie (SARP) ICAO“. To je dôvodom na oznámenie podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru, pokiaľ ide o body 3.1.4 a 3.2.1 kapitoly 3 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru.

Okrem toho v súlade s článkom 4 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2024/1879, ak je súčet kompenzačných požiadaviek na prevádzkovateľa lietadla za tri roky daného obdobia dodržiavania predpisov (OR1 + OR2 + OR3) nižší ako 3 000 ton CO_2, členské štáty EHP môžu na žiadosť prevádzkovateľa lietadla vypočítať na daného prevádzkovateľa lietadla nulové kompenzačné požiadavky na uvedené obdobie. Zatiaľ čo vo zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru prevádzkovateľ lietadla, ktorý spĺňa podmienky bodu 3.4.2, nemá žiadne kompenzačné požiadavky, môže sa aj tak rozhodnúť pre dobrovoľnú kompenzáciu

[11] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES 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 – 46), nariadenie o systéme obchodovania s emisiami skleníkových plynov (zmena) z roku 2020 (zákonný predpis z roku 2020, č. 1557), Dohoda medzi Európskou úniou a Švajčiarskou konfederáciou o prepojení ich systémov obchodovania s emisiami skleníkových plynov (Ú. v. EÚ L 322, 7.12.2017, s. 3 – 26).

[12] Správa Komisie Európskemu parlamentu a Rade o fungovaní európskeho trhu s uhlíkom v roku 2022 podľa článku 10 ods. 5 a článku 21 ods. 2 smernice 2003/87/ES.

týchto emisií. Jediný rozdiel je v tom, že namiesto dobrovoľnej účasti má prevádzkovateľ lietadla možnosť ju neuplatňovať.

Toto obmedzenie, ktoré dopĺňa štandard uvedený v zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, by sa malo podať ICAO pod názvom „Kategória A – Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie (SARP) ICAO“. To je dôvodom na oznámenie podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru, pokiaľ ide o bod 3.4.2 kapitoly 3 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru.

3.2.4. Oprávnené jednotky

V súlade s článkom 11a smernice 2003/87/ES o projektových aktivitách musia byť kredity v súlade s určitým počtom kritérií, aby sa mohli považovať za oprávnené na splnenie kompenzačných požiadaviek pre systém CORSIA.

Podľa článku 11a ods. 8 smernice 2003/87/ES Komisia má prijať vykonávacie akty, v ktorých uvedie zoznam jednotiek oprávnených na zabezpečenie súladu so systémom CORSIA pre prevádzkovateľov lietadiel v EHP. Patria sem jednotky, ktoré Rada ICAO považuje za oprávnené, ak pochádzajú zo štátov, ktoré sa zúčastňujú na systéme CORSIA a sú zmluvnou stranou Parížskej dohody.

Toto obmedzenie, ktoré dopĺňa štandard uvedený v bode 4.2.1 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, by sa malo podať ICAO pod názvom „Kategória A – Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie (SARP) ICAO“. To je dôvodom na oznámenie podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru, pokiaľ ide o bod 4.2.1 kapitoly 4 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, v ktorom sa uvádza: „Oprávnené emisné jednotky v rámci systému CORSIA sú len tie jednotky, ktoré sú opísané v dokumente ICAO s názvom ‚Oprávnené emisné jednotky v rámci systému CORSIA‘, ktoré spĺňajú kritériá oprávnenosti emisných jednotiek v rámci systému CORSIA uvedené v dokumente ICAO s názvom, Kritériá oprávnenosti emisných jednotiek v rámci systému CORSIA‘“.

Okrem už uvedených požiadaviek sa v článku 11a ods. 1 smernice 2003/87/ES stanovuje akceptovanie ďalších dvoch druhov kreditov:

- kredity schválené dohodami zmluvných strán podľa odseku 5 smernice 2003/87/ES,
- kredity vydané v súvislosti s projektmi Únie podľa článku 24a smernice 2003/87/ES.

Konkrétnejšie článok 11a ods. 5 sa vzťahuje na dohody uzavreté s tretími krajinami, v ktorých sú uvedené úrovne čerpania. K dnešnému dňu neexistujú žiadne takéto dohody s tretími krajinami.

Článok 11a ods. 1 písm. d) sa vzťahuje na kredity vydané v súvislosti s projektmi Únie podľa článku 24a smernice 2003/87/ES. K dnešnému dňu neexistujú žiadne projekty podľa článku 24a smernice 2003/87/ES.

Vzhľadom na to, že tieto kredity ešte neboli schválené ani vydané, ICAO nemusí byť okamžite informovaná o možnom rozdiele v práve Únie, ktorý sa zatiaľ v praxi neprejavil.

Členské štáty EÚ sú povinné bezodkladne oznámiť ICAO, keď je povolenie alebo vydanie týchto kreditov právne možné. V takom prípade by Komisia mala o tom informovať Radu prostredníctvom informatívneho oznámenia a členské štáty EÚ by mali bezodkladne oznámiť ICAO podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru výsledné rozdiely v bode 4.2.1 kapitoly 4 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru podľa článku 3 ods. 13 a článku 3 ods. 14 tohto rozhodnutia Rady. Tieto rozdiely budú v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov) označené ako rozdiel kategórie B „Iné spôsoby dodržiavania“.

3.3. Nahlasovanie rozdielu Komisii

Po predložení rozdielov ICAO, najneskôr však do dvoch mesiacov od prijatia tohto rozhodnutia Rady, členské štáty EÚ informujú Komisiu o predložených rozdieloch. Vyžaduje sa to na účely zabezpečenia dodržiavania ustanovení tohto rozhodnutia Rady.

4. PRÁVNY ZÁKLAD

4.1. Procesnoprávny základ

4.1.1. Zásady

V článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovujú rozhodnutia, ktorými sa určujú „pozície, ktoré sa majú prijať v mene Únie v rámci orgánu zriadeného dohodou, keď je tento orgán vyzvaný prijať akty s právnymi účinkami s výnimkou aktov dopĺňajúcich alebo meniacich inštitucionálny rámec danej dohody."

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom predmetného orgánu alebo zmluvnou stranou dohody[13].

Pojem „akty s právnymi účinkami" zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán. Zahŕňa aj nástroje, ktoré nemajú záväzný účinok podľa medzinárodného práva, ale „môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnej úpravy prijatej normotvorcom Únie"[14].

4.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Organizácia ICAO je orgán zriadený medzinárodnou dohodou, konkrétne Chicagskym dohovorom.

Prijatie druhého vydania zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru je pre Úniu záväzné v súlade s článkom 90 Chicagskeho dohovoru.

Oznámenie rozdielov, ktoré majú členské štáty EÚ vykonať, má právne účinky, pretože môže ovplyvniť spôsob, akým budú členské štáty vykonávať štandardy ICAO v oblasti, na ktorú sa vzťahujú spoločné pravidlá.

Procesnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 218 ods. 9 ZFEÚ.

4.2. Hmotnoprávny základ

V súlade s článkom 192 ods. 1 a článkom 191 ZFEÚ musí Európska únia okrem iného prispievať k dosahovaniu týchto cieľov: udržiavanie, ochrana a zlepšovanie kvality životného prostredia, podpora opatrení na medzinárodnej úrovni na riešenie regionálnych alebo celosvetových problémov životného prostredia, a to predovšetkým na boj proti zmene klímy.

4.2.1. Zásady

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu pripravovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa zaujíma pozícia v mene Únie.

---

[13] Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

[14] Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

Ak pripravovaný akt sleduje dva ciele alebo obsahuje dve zložky a ak jeden z týchto cieľov alebo jednu z týchto zložiek možno určiť ako hlavnú, zatiaľ čo druhý cieľ alebo druhá zložka je len vedľajšia, rozhodnutie podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ musí byť založené na jedinom hmotnoprávnom základe, a to na tom, ktorý si vyžaduje hlavný alebo prevažujúci cieľ alebo zložka.

4.2.2. Uplatnenie na tento prípad

Oznámenie rozdielov, ktoré majú členské štáty EÚ vykonať, má právne účinky, pretože môže ovplyvniť spôsob, akým budú členské štáty vykonávať štandardy ICAO v oblasti, na ktorú sa vzťahujú spoločné pravidlá.

Hlavný cieľ a obsah pripravovaného aktu súvisí s politikou v oblasti klímy v kontexte medzinárodnej leteckej dopravy.

Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 192 ods. 1 ZFEÚ.

4.3. Závery

Právnym základom navrhovaného rozhodnutia by mal byť článok 192 ods. 1 ZFEÚ v spojení s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ.

2025/0065 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva v súvislosti s druhým vydaním medzinárodných štandardov a odporúčaní o ochrane životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve

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 „dohovor“), ktorého cieľom je regulovať medzinárodnú leteckú dopravu, nadobudol platnosť 4. apríla 1947. Uvedeným dohovorom bola zriadená Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO).

(2) Členské štáty Únie (ďalej len „členské štáty EÚ“) sú zmluvnými štátmi tohto dohovoru a členmi ICAO, pričom Únia má v určitých orgánoch ICAO štatút pozorovateľa.

(3) Podľa článku 54 dohovoru môže Rada ICAO prijímať medzinárodné štandardy a odporúčania (ďalej len „SARP“).

(4) V decembri 2015 bola ukončená 21. konferencia zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy prijatím Parížskej dohody, ktorej cieľom je obmedziť zvyšovanie globálnej teploty pod hodnotu 2 °C v porovnaní s predindustriálnymi úrovňami a pokračovať v úsilí o obmedzenie zvyšovania teploty na 1,5 °C. 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 mechanizmu na obmedzenie emisií skleníkových plynov z medzinárodného letectva na úrovne z roka 2020[15]. Pozícia Únie bola v tejto súvislosti stanovená rozhodnutím Rady (EÚ) 2016/915[16].

(6) Rada ICAO na svojej desiatej schôdzi v rámci 214. zasadnutia prijala prvé vydanie prílohy 16 zväzku IV k dohovoru: Medzinárodné štandardy a odporúčania o ochrane

[15] https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf.

[16] 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).

životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve („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.

(8) Vzhľadom na to, že medzi právom Únie a druhým vydaním zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru existujú určité rozdiely, mala by sa stanoviť pozícia Únie k oznamovaniu rozdielov podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru.

(9) Nasledujúce oznámenie o výsledných rozdieloch sa navrhuje v tejto fáze, pretože boli prijaté príslušné právne predpisy EÚ týkajúce sa vykonávania systému CORSIA v EÚ.

(10) 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.

(11) 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.

(12) Rozhodnutím Rady (EÚ) 2018/2027 boli oznámené rozdiely medzi smernicou 2003/87/ES a prvým vydaním zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru. Tieto sa vzťahujú na požiadavky na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie, ako aj na kompenzačné požiadavky a sú stále platné.

(13) Prijatím delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2019/1603[17], pokiaľ ide o opatrenia prijaté Medzinárodnou organizáciou civilného letectva na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií z leteckej dopravy na účely vykonávania globálneho trhového opatrenia, Únia uplatňuje požiadavky na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie podľa zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru. Úplné uplatňovanie požiadaviek na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie zaručuje zaradenie emisií dvojíc štátov do bodu 3.1 kapitoly 3 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru. V dôsledku toho nie je sektorový faktor rastu ovplyvnený žiadnym rozdielom vo vykonávaní zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru štátmi EHP.

(14) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/958 sa v roku 2023 zmenila smernica 2003/87/ES. Jedným z jej cieľov bolo pokračovať vo vykonávaní systému CORSIA v Európskej únii.

---

[17] Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/1603 z 18. júla 2019, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES, pokiaľ ide o opatrenia prijaté Medzinárodnou organizáciou civilného letectva na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií z leteckej dopravy na účely vykonávania globálneho trhového opatrenia (Ú. v. EÚ L 250, 30.9.2019, s. 10 – 13).

(15) Smernica 2003/87/ES sa uplatňuje bez ohľadu na štátnu príslušnosť prevádzkovateľa lietadla a bez rozlišovania toho, či ide o lety v rámci členských štátov EÚ a/alebo krajín EHP a medzi nimi.

(16) V článku 12 smernice 2003/87/ES sa stanovuje, že Európska komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých spresní metodiku výpočtu kompenzačných požiadaviek pre prevádzkovateľov lietadiel.

(17) Dňa 9. júla 2024 bolo prijaté vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/1879, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania smernice 2003/87/ES, pokiaľ ide o výpočet kompenzačných požiadaviek na účely systému CORSIA [ďalej len „vykonávacie nariadenie (EÚ) 2024/1879“].

(18) Podľa článku 25a ods. 3 smernice 2003/87/ES Komisia každoročne prijíma zoznam štátov iných ako krajiny EHP, Švajčiarsko a Spojené kráľovstvo, ktoré sa považujú za štáty uplatňujúce systém CORSIA. V súlade so smernicou 2003/87/ES sa kompenzačné požiadavky vypočítajú pre prevádzkovateľov so sídlom v členských štátoch EÚ pre všetky lety medzi štátmi zúčastňujúcimi sa na systéme CORSIA, s výnimkou letov v rámci EHP a medzi EHP a Švajčiarskom a Spojeným kráľovstvom. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.

(19) Podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2024/1879 sa malí prevádzkovatelia majú odhlásiť z povinnosti kompenzovať emisie, zatiaľ čo zväzok IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru ich štandardne oslobodzuje a môžu sa rozhodnúť ju uplatňovať. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.

(20) V súlade so smernicou 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.

(21) Podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2067 nemusí overovateľ zasielať správu o emisiách a správu o nezávislom overení priamo vnútroštátnym orgánom, na rozdiel od zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, v ktorej sa vyžaduje priame zasielanie. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.

(22) Podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 majú prevádzkovatelia lietadiel používať náhradné údaje pre maximálne 5 % všetkých svojich nahlásených letov. V zväzku IV prílohy 16 je to obmedzené na 5 % letov, na ktoré sa vzťahujú kompenzačné požiadavky. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.

(23) Podľa smernice 2003/87/ES sú okrem letov uvedených v zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru 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.

(24) Podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 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.

(25) Podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 je lehota, v ktorej môže prevádzkovateľ lietadla predložiť aktualizovaný plán monitorovania emisií v prípade

významnej zmeny, kratšia, ako sa predpokladá v SARP. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.

(26) V súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2018/2066 má mať každý prevádzkovateľ lietadla svoj plán monitorovania a predkladať samostatné správy bez ohľadu na to, či je dcérskou spoločnosťou alebo subjektom v úplnom vlastníctve iného prevádzkovateľa lietadla. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.

(27) Podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 je lehota na predkladanie správ pre prevádzkovateľov lietadiel 31. marca každého roka na predloženie údajov o emisiách za predchádzajúci kalendárny rok, zatiaľ čo podľa SARP systému CORSIA sa údaje musia predložiť do 30. apríla každého roka. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.

(28) V súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2018/2066 prevádzkovateľ lietadla predkladá svoj plán monitorovania: i) najmenej štyri mesiace pred začatím činností leteckej dopravy, na ktoré sa vzťahuje príloha I k smernici 2003/87/ES, alebo ii) bez zbytočného odkladu po začatí takýchto činností, ale najneskôr šesť týždňov po ich začatí. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.

(29) Podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2067 správu o emisiách majú overovať overovatelia akreditovaní vnútroštátnym akreditačným orgánom jedného zo štátov Európskeho hospodárskeho priestoru, zatiaľ čo SARP systému CORSIA takéto obmedzenie neobsahujú. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.

(30) K dnešnému dňu neexistujú žiadne kredity schválené zmluvnými stranami dohôd podľa odseku 5 smernice 2003/87/ES, ani kredity vydané v súvislosti s projektmi Únie podľa článku 24a smernice 2003/87/ES. V praxi nie je žiadny rozdiel. Po schválení kreditov z projektov v súlade s dohodami uzavretými s tretími krajinami alebo po vydaní kreditov z projektov riadených členskými štátmi EÚ zameraných na zníženie emisií skleníkových plynov, na ktoré sa ešte nevzťahuje smernica 2003/87/ES, alebo v oboch prípadoch, by členské štáty mali oznámiť ICAO rozdiely, že takéto kredity sa môžu použiť na dosiahnutie súladu so systémom CORSIA.

(31) V takom prípade by Komisia mala o tom informovať Radu prostredníctvom informatívneho oznámenia a členské štáty EÚ by to mali bezodkladne oznámiť ICAO.

(32) Členské štáty EÚ by mali informovať Komisiu o rozdieloch, ktoré predložili ICAO po ich predložení, a to najneskôr do dvoch mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto aktu.

(33) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má v mene Únie zaujať v Rade ICAO, keďže prijatie druhého vydania zväzku IV prílohy 16 je pre členské štáty záväzné podľa článku 90 Chicagskeho dohovoru.

(34) Pozíciu Únie majú vyjadriť všetky členské štáty Únie konajúc spoločne v záujme Únie,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má zaujať, pokiaľ ide o rozdiely, ktoré sa majú predložiť do zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, je takáto: každý členský štát poskytne vysvetlenie uvedené v článku 2 a v systéme ICAO pre elektronické oznamovanie rozdielov vyplní rozdiely za podmienok uvedených v článku 3 ods. 1 až 15 tohto rozhodnutia.

Článok 2

Ďalej uvedené rozdiely sa vysvetľujú takto:

„*Pokiaľ ide o kompenzáciu, existujú rozdiely medzi smernicou 2003/87/ES a podrobnými pravidlami prijatými Komisiou na jednej strane a systémom CORSIA na strane druhej. Pravidlá Európskej únie uplatniteľné v tejto súvislosti od [20. decembra 2024] sa uvádzajú najmä v smernici 2003/87/ES, naposledy zmenenej smernicou (EÚ) 2023/958, smernicou (EÚ) 2023/959 a rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 334/2023.*

Rozdiely oznámené [členským štátom] dňa [dátum] podľa rozhodnutia Rady (EÚ) 2018/2027 zostávajú v platnosti.“

Článok 3

1. Rozdiel týkajúci sa bodov 3.1.4 a 3.2 kapitoly 3 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve: Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), „Kompenzačné požiadavky týkajúce sa CO_2“, s týmito údajmi o rozdieloch:

   „V súlade so smernicou 2003/87/ES [členský štát] oznamuje ICAO, že emisie z letov prevádzkovaných prevádzkovateľmi so sídlom v [členskom štáte], v rámci Európskeho hospodárskeho priestoru alebo z letov prevádzkovaných z Európskeho hospodárskeho priestoru do Švajčiarska alebo Spojeného kráľovstva a zo Švajčiarska alebo Spojeného kráľovstva nepodliehajú kompenzačným požiadavkám. Emisie z týchto letov nie sú zahrnuté do výpočtu premennej OE v bode 3.2.1 pre prevádzkovateľov riadených [členským štátom].“

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

   Výsledkom týchto regionálnych systémov obchodovania s emisiami je vyššia úroveň environmentálnej prísnosti v porovnaní so systémom CORSIA, pretože pokrývajú väčší podiel emisií z letov medzi štátmi EHP a letov medzi EHP a Spojeným kráľovstvom a Švajčiarskom.

   Systém Európskej únie na obchodovanie s emisiami zavedený smernicou 2003/87/ES sa vzťahuje na leteckých dopravcov bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť, čím sa zabezpečuje rovnaké zaobchádzanie na tratiach letových prevádzkových služieb, pokiaľ ide o povinnosť odovzdávať kvóty ETS.“

   Tento rozdiel sa v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov) označí ako rozdiel kategórie A „Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie ICAO“ a „Významný rozdiel“.

2. Rozdiel týkajúci sa bodu 3.4.2 kapitoly 3 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve: Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), „Kompenzačné požiadavky týkajúce sa CO_2“, s týmito údajmi o rozdieloch:

   „V súlade s článkom 4 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2024/1879 [členský štát] oznamuje ICAO, že prevádzkovatelia lietadiel s konečnou kompenzačnou požiadavkou nižšou ako 3 000 ton za trojročné obdobie dodržiavania predpisov majú kompenzačnú požiadavku. Títo prevádzkovatelia lietadiel však môžu požiadať štát o výnimku z kompenzačných požiadaviek. To sa líši od zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, podľa ktorej prevádzkovateľ lietadla, ktorý spĺňa podmienky

bodu 3.4.2, nemá žiadne kompenzačné požiadavky, ale môže sa rozhodnúť pre dobrovoľnú kompenzáciu týchto emisií.“

Tento rozdiel sa v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov) označí ako rozdiel kategórie A „Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie ICAO“, a nie ako „Významný rozdiel“.

3. Rozdiel týkajúci sa bodu 4.2.1 kapitoly 4 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve: Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), „Zrušenie oprávnených emisných jednotiek v rámci systému CORSIA“, 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.

Výsledkom je vyššia úroveň environmentálnej prísnosti.“

Tento rozdiel sa v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov) označí ako rozdiel kategórie A „Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie ICAO“ a „Významný rozdiel“.

4. Rozdiel týkajúci sa bodu 2.4.1.5 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve: Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), „Monitorovanie, nahlasovanie a overovanie ročných emisií CO_2 prevádzkovateľov letúnov“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„V súlade s článkom 68 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 a článkom 27 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2067 [členský štát] oznamuje ICAO, že správu o emisiách a príslušnú správu o overení predkladá štátu len prevádzkovateľ lietadla. To zodpovedá požiadavke v bode 2.4.1.5 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16, kde overovací orgán musí navyše nezávisle predložiť štátu kópiu správy o emisiách a súvisiacej správy o overení.“

Tento rozdiel sa v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov) označí ako rozdiel kategórie B „Iné spôsoby dodržiavania“, a nie ako „Významný rozdiel“.

5. Rozdiel týkajúci sa bodu 2.1.1 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve: Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), „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 nebudú uplatňovať na tieto lety s odletom z EHP alebo príletom do EHP:

a) všetky lety uskutočňované výhradne podľa vizuálnych letových pravidiel definovaných 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 (ES) č. 1008/2008[18].“

Tento rozdiel sa označí ako rozdiel kategórie C „Čiastočne vykonané v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov)“, a nie ako „Významný rozdiel“.

6. Rozdiel týkajúci sa bodov 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 a 2.2.1.3.6 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 zväzku IV k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve: Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), „Monitorovanie, nahlasovanie a overovanie ročných emisií CO_2 prevádzkovateľov letúnov“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„V súlade s článkom 55 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 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.“

„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.“

Tento rozdiel sa v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov) označí ako rozdiel kategórie A „Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie ICAO“, a nie ako „Významný rozdiel“.

7. Rozdiel týkajúci sa bodu 2.5.1.1 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve: Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), „Monitorovanie, nahlasovanie a overovanie ročných emisií CO_2 prevádzkovateľov letúnov“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„V súlade s článkom 66 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 prevádzkovateľ lietadla použije náhradné údaje za príslušné časové obdobie vypočítané pomocou alternatívnej metódy vymedzenej v pláne monitorovania za predpokladu, že chýbajúce údaje nepresiahnu 5 % všetkých nahlásených letov. Ak sa

[18] 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 – 20).

zistia chýbajúce údaje pri viac ako 5 % letov ročne, prevádzkovateľ musí informovať príslušný orgán a prijať nápravné opatrenia na zlepšenie zberu údajov.“

Tento rozdiel sa v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov) označí ako rozdiel kategórie A „Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie ICAO“, a nie ako „Významný rozdiel“.

8. Na body 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 a 2.2.1.3.5 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve sa vzťahuje tento rozdiel: Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), „Monitorovanie, nahlasovanie a overovanie ročných emisií CO_2 prevádzkovateľov letúnov“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„*V súlade s článkom 55 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 [členský štát] oznamuje ICAO, že ak prevádzkovateľ lietadla v danom roku (y) prekročí prahovú hodnotu pre malé zdroje emisií, prevádzkovateľ lietadla bez zbytočného odkladu predloží aktualizovaný plán monitorovania emisií, pokiaľ sa s orgánom v rámci systému CORSIA [členského štátu] nedohodne inak.“*

Tento rozdiel sa v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov) označí ako rozdiel kategórie A „Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie ICAO“, a nie ako „Významný rozdiel“.

9. Na bod 1.2.6 kapitoly 1 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve sa vzťahuje tento rozdiel: Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), „Administratíva“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„Podľa článku 51 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 [členský štát] oznamuje ICAO, že každý prevádzkovateľ lietadla musí mať svoj plán monitorovania a nahlasovať osobitne, aj keď je stopercentnou dcérskou spoločnosťou iného prevádzkovateľa lietadla, ako sa stanovuje vo zväzku IV prílohe 16 k Chicagskemu dohovoru.“

Tento rozdiel sa v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov) označí ako rozdiel kategórie A „Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie ICAO“, a nie ako „Významný rozdiel“.

10. Na bod 1.5 kapitoly 1 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve sa vzťahuje tento rozdiel: Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), „Administratíva“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„V súlade s článkom 68 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 [členský štát] oznamuje ICAO, že konečná lehota na predkladanie správ o emisiách za predchádzajúci kalendárny rok je pre prevádzkovateľov lietadiel 31. marec, a nie 30. apríl každého roka, ako sa stanovuje v zväzku IV prílohe 16 k Chicagskemu dohovoru.“

Tento rozdiel sa v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov) označí ako rozdiel kategórie A „Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie ICAO“, a nie ako „Významný rozdiel“.

11. Na body 2.2.2.1, 2.2.2.2 a 2.2.2.3 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve sa vzťahuje tento rozdiel: Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA),

„Monitorovanie, nahlasovanie a overovanie ročných emisií CO_2 prevádzkovateľov letúnov“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„V súlade s článkom 52 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/2066 [členský štát] oznamuje ICAO, že prevádzkovatelia lietadiel predložia plán monitorovania najneskôr štyri mesiace pred začatím vykonávania činností leteckej dopravy, na ktoré sa vzťahuje príloha I k smernici 2003/87/ES, alebo bez zbytočného odkladu po začatí vykonávania činností leteckej dopravy a najneskôr šesť týždňov po tomto dátume. Tento časový harmonogram sa líši od zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, podľa ktorej noví účastníci predložia plány monitorovania emisií do troch mesiacov od dátumu, keď sa na nich vzťahuje jeho uplatňovanie. Okrem toho prevádzkovatelia lietadiel, ktorí patria do rozsahu uplatňovania po prvýkrát (bez toho, aby sa kvalifikovali ako noví účastníci), predložia svoje plány do troch mesiacov.“

Tento rozdiel sa v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov) označí ako rozdiel kategórie A „Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie ICAO“, a nie ako „Významný rozdiel“.

12. Na bod 2.4.2.1 kapitoly 2 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve sa vzťahuje tento rozdiel: Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), „Monitorovanie, nahlasovanie a overovanie ročných emisií CO_2 prevádzkovateľov letúnov“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„V súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2018/2067 a okrem podmienok stanovených v bode 2.4.2.1 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru [členský štát] oznamuje ICAO, že správu o emisiách overujú overovatelia akreditovaní v súlade s týmto nariadením a vnútroštátny akreditačný orgán jedného zo štátov Európskeho hospodárskeho priestoru.“

Tento rozdiel sa v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov) označí ako rozdiel kategórie A „Prísnejšie alebo presahujúce štandard alebo odporúčanie ICAO“, a nie ako „Významný rozdiel“.

13. Rozdiel týkajúci sa bodu 4.2.1 kapitoly 4 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve: Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), „Zrušenie oprávnených emisných jednotiek v rámci systému CORSIA“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„V súlade s článkom 11a smernice 2003/87/ES [členský štát] oznamuje ICAO, že okrem jednotiek schválených Radou ICAO a v súlade s [tretí rozdiel v kritériách pre dodatočné jednotky] môžu prevádzkovatelia registrovaní v [členskom štáte] používať na splnenie svojich povinností v rámci systému CORSIA tieto jednotky:

Kredity, ktoré boli vydané v súvislosti s projektmi Únie podľa článku 24a smernice 2003/87/ES. Išlo by o kredity vydané v súvislosti s projektmi riadenými členskými štátmi EÚ, ktoré znižujú emisie skleníkových plynov, a na ktoré sa nevzťahuje EU ETS. Nesmú viesť k dvojitému uplatňovaniu nárokov ani brániť vykonávaniu iných politických opatrení zameraných na zníženie emisií, na ktoré sa nevzťahuje smernica 2003/87/ES.“

Tento rozdiel sa oznámi po splnení podmienok článku 24a smernice 2003/87/ES a vydaní týchto kreditov. Pri predložení rozdielu sa tento rozdiel označí v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov) ako rozdiel kategórie B, „Iné spôsoby dodržiavania“, a nie ako „Významný rozdiel“.

14. Rozdiel týkajúci sa bodu 4.2.1 kapitoly 4 zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve: Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), „Zrušenie oprávnených emisných jednotiek v rámci systému CORSIA“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„V súlade s článkom 11a smernice 2003/87/ES [členský štát] oznamuje ICAO, že okrem jednotiek schválených Radou ICAO a v súlade s [tretí rozdiel v kritériách pre dodatočné jednotky] môžu prevádzkovatelia registrovaní v [členskom štáte] používať na splnenie svojich povinností v rámci systému CORSIA tieto jednotky:

Kredity, ktoré boli schválené zmluvnými stranami podľa článku 11a ods. 5 smernice 2003/87/ES. Išlo by o kredity schválené v súvislosti s dohodami uzavretými dvojstranne s tretími krajinami [uveďte dohodu].“

Tento rozdiel sa oznámi po splnení podmienok článku 11a ods. 5 smernice 2003/87/ES a vydaní týchto kreditov. Pri predložení rozdielu sa tento rozdiel označí v systéme EFOD (elektronické oznamovanie rozdielov) ako rozdiel kategórie B, „Iné spôsoby dodržiavania“, a nie ako „Významný rozdiel“.

15. S výnimkou odsekov 13 a 14 každý členský štát predloží rozdiely uvedené v tomto článku najneskôr do dvoch mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto rozhodnutia a informuje o tom Komisiu. Komisia o tom informuje Radu ihneď po splnení podmienok stanovených v odsekoch 13 a 14 prostredníctvom informatívneho oznámenia. Členské štáty EÚ to následne bezodkladne oznámia ICAO.

Článok 4

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli

Za Radu
predseda/predsedníčka