EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 14. 7. 2021
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

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

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} - {SWD(2021) 604 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Týmto návrhom sa zavádzajú zmeny právnych predpisov o systéme obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii (EU ETS) v súvislosti s jeho uplatňovaním na leteckú dopravu s cieľom zabezpečiť, aby:

1. letecká doprava prispievala k cieľu zníženia emisií do roku 2030 v súlade s Európskou zelenou dohodou;
2. sa primerane zmenil systém EU ETS na základe systému kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve organizácie ICAO a
3. sa zrevidovalo prideľovanie emisných kvót leteckej doprave s cieľom zvýšiť obchodovanie formou aukcie.

Cieľom je nákladovo efektívnym a súdržným spôsobom revidovať systém EU ETS v súvislosti s emisiami leteckej dopravy tak, aby bol v súlade so zvýšeným cieľom Únie v oblasti klímy, a to pri prihliadnutí na potrebu spravodlivej transformácie a prispievania všetkých odvetví k úsiliu EÚ v oblasti klímy.

Európska zelená dohoda[1], ktorú Komisia prijala v decembri 2019, ako aj európsky právny predpis v oblasti klímy[2] a plán cieľov v oblasti klímy[3] sa zameriavajú na posilnenie záväzku Únie v oblasti klímy podľa Parížskej dohody, a to v súlade s jej cieľom dosiahnuť do roku 2050 klimatickú neutralitu v celom hospodárstve EÚ. EÚ zvyšuje svoj záväzok v oblasti dekarbonizácie celého hospodárstva do roku 2030 zo 40 % na aspoň 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990, a to bez využitia medzinárodných kreditov. Na dosiahnutie zvýšeného cieľa v oblasti klímy musia všetky odvetvia vrátane leteckej dopravy primerane prispievať k požadovanému úsiliu zameranému na znižovanie emisií na vnútroštátnej úrovni.

Cieľom Európskej zelenej dohody je transformovať EÚ na spravodlivejšiu a prosperujúcejšiu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom, ktoré efektívne využíva zdroje, kde budú do roku 2050 čisté emisie skleníkových plynov na nule a kde hospodársky rast nezávisí od využívania zdrojov. Cieľ klimatickej neutrality schválila Európska rada a Parlament a je právne záväzným spôsobom stanovený v politicky dohodnutom európskom právnom predpise v oblasti klímy. Cieľom Európskej zelenej dohody je takisto chrániť, zachovávať a zveľaďovať prírodný kapitál EÚ a chrániť zdravie a blaho občanov pred environmentálnymi rizikami a vplyvmi. Zároveň musí byť táto transformácia spravodlivá a inkluzívna.

Okrem zvýšenia ambície EÚ dosiahnuť do roku 2030 celoúnijný cieľ zníženia emisií skleníkových plynov v celom hospodárstve na vnútroštátnej úrovni v porovnaní s rokom 1990 aspoň o 55 %, sa v oznámení o pláne cieľov v oblasti klímy do roku 2030 zdôrazňuje, že *„v súlade so svojím medzinárodným záväzkom vykonávať opatrenia v rámci celého hospodárstva, ktorý vyplýva z Parížskej dohody, by EÚ mala v prípade oboch odvetví aj naďalej regulovať emisie z leteckej dopravy v rámci EÚ ETS aspoň v rámci EÚ“*. Vo svojich

---

1 COM(2019) 640 final.

2 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1).

3 COM(2020) 562 final.

záveroch z decembra 2020 Európska rada *„vyzýva Komisiu, aby posúdila, ako môžu k cieľu na rok 2030 čo najlepšie prispieť všetky hospodárske odvetvia, a aby predložila potrebné návrhy spolu s hĺbkovým preskúmaním environmentálneho, hospodárskeho a sociálneho vplyvu na úrovni členských štátov“*[4].

Emisie z leteckej dopravy tvoria 2 – 3 % globálnych emisií CO_2 a od roku 1990 sa významne zvýšili na úrovni EÚ aj na globálnej úrovni. Na úrovni EÚ tvorili v roku 2018 emisie CO_2 z leteckej dopravy 3,7 % emisií v celom hospodárstve alebo 15,7 % emisií CO_2 z dopravy[49]. V roku 2018 EÚ zodpovedala za 15 % globálnych emisií CO_2 z leteckej dopravy[5]. Okrem toho sú podľa odhadov vplyvy leteckej dopravy na klímu, ktoré nesúvisia s emisiami CO_2, celkovo aspoň také dôležité ako vplyvy súvisiace so samotnými emisiami CO_2[6].

Bez ohľadu na nedávne zníženie objemu dopravy v dôsledku pandémie COVID-19 sa predpokladá, že vplyv leteckej dopravy na klímu sa bude ďalej zvyšovať, keďže z historického hľadiska odvetvie prekračuje priemerné úrovne ostatných hospodárskych odvetví. Pred pandémiou COVID-19 organizácia Eurocontrol predpokladala ročné zvýšenie emisií z európskej leteckej dopravy o 53 % do roku 2040 v porovnaní s úrovňami za rok 2017[53]. Pred krízou spôsobenou pandémiou COVID-19 odhadovala organizácia ICAO, že do roku 2040 by sa mohli emisie z medzinárodnej leteckej dopravy zvýšiť o 150 % v porovnaní s úrovňami za rok 2020[54].

Kľúčovým nástrojom na riešenie problematiky emisií CO_2 z leteckej dopravy v Európe je systém EU ETS. V rámci verejnej konzultácie o aktualizovaných pravidlách týkajúcich sa systému ETS pre leteckú dopravu 91 % respondentov súhlasilo s tým, že letecká doprava by mala viac prispievať k opatreniam v oblasti klímy. 88 % respondentov sa domnieva, že trhovo orientované nástroje môžu byť účinné pri riešení emisií z leteckej dopravy v súlade s cieľmi v oblasti klímy. V rokoch 2013 až 2020 dosiahla letecká doprava prostredníctvom systému EU ETS odhadované čisté úspory 193,4 Mt CO_2 predovšetkým vďaka financovaniu zníženia emisií v iných odvetviach[39]. To predstavuje príspevok leteckej dopravy k cieľu EÚ v oblasti klímy do roku 2020, pričom tento príspevok by mal podľa plánu pokračovať do roku 2030.

Vzhľadom na súčasné a plánované emisie z odvetvia leteckej dopravy a v súvislosti s posilnenou ambíciou EÚ v oblasti klímy do roku 2030 musí byť príspevok v oblasti klímy výrazne posilnený, a to aj s cieľom umožniť potrebný príspevok ku klimatickej neutralite EÚ do roku 2050. Táto potreba sa zdôrazňuje aj v správe o európskom prostredí leteckej dopravy za rok 2019.

Komisia vypracovala množstvo posúdení vplyvu na podporu plánovaných revízií kľúčových legislatívnych nástrojov pre balík politiky Fit for 55. V posúdení vplyvu revízie predpisov pre leteckú dopravu týkajúcich sa systému EU ETS sa analyzujú rôzne možnosti, s využitím ktorých môže revízia efektívne a účinne prispievať k dosahovaniu aktualizovaného cieľa v rámci širšieho balíka. Revízia predpisov v oblasti leteckej dopravy sa preto musí uskutočniť zároveň s revíziou systému EU ETS v oblasti stacionárnych zariadení a jeho rozšírením na ďalšie odvetvia. Prvkami systému ETS, ktorých sa vzájomné prepojenie revízií týka najviac, sú ustanovenia týkajúce sa celkového množstva kvót pre leteckú dopravu a uplatňovania lineárneho redukčného koeficientu na tieto kvóty, ako aj ustanovenia týkajúce sa trhovej

---

4 https://www.consilium.europa.eu/media/47296/1011-12-20-euco-conclusions-en.pdf.

5 Letecká doprava v rámci EHP predstavovala 7,5 % a odlety do tretích krajín ďalších 7,5 %. Odletov sa týka vnútroštátne stanovený príspevok EÚ podľa Parížskej dohody a v leteckom priemysle iniciatíva Destination 2050.

6 V správe COM(2020) 777 sa tieto vplyvy vyčísľujú a v správe COM(2020) 747 a súvisiacich dokumentoch sa tieto účinky podrobne analyzujú.

stabilizačnej rezervy. Rozhodnutia týkajúce sa rozsahu vykonávania systémov EU ETS a CORSIA budú mať vplyv na úroveň zníženia emisií sektora v rámci ETS a dopyt po emisných kvótach. Rozhodnutia týkajúce sa podielu obchodovania formou aukcie s kvótami pre leteckú dopravu budú mať vplyv na výšku príjmov z obchodovania formou aukcie, ktoré budú dostupné na riešenie zmeny klímy, ako aj na distribučné prvky.

Ak má letecká doprava prispievať k dosahovaniu cieľov Parížskej dohody, je potrebné vykonať aj všeobecnejšie globálne opatrenie. EÚ podporuje systém CORSIA organizácie ICAO a spolupracuje s ďalšími subjektmi na zabezpečení primeraného zapojenia sa do tohto systému a jeho vykonávania. Preskúmaním systému EU ETS pre leteckú dopravu by sa malo zabezpečiť primerané vykonávanie systému CORSIA prostredníctvom systému EU ETS a zabezpečenie potrieb systému CORSIA na zaistenie rovnakého zaobchádzania s leteckými spoločnosťami. Zároveň musia byť všetky zmeny smernice o ETS zlučiteľné s ambíciou EÚ stať sa do roku 2050 klimaticky neutrálnou, záväzkom Únie znížiť emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030 a s cieľom zachovať environmentálnu integritu a účinnosť opatrení Únie v oblasti klímy.

Od roku 2012 sa odvetviu leteckej dopravy bezodplatne prideľoval veľký objem kvót. V oznámení o Európskej zelenej dohode[70] sa uvádza, že bude predložený návrh na zníženie objemu bezodplatných kvót prideľovaných leteckým spoločnostiam. Táto informácia sa opakuje v oznámení o ambicióznejších klimatických cieľoch pre Európu na rok 2030. Keďže bezodplatné prideľovanie je výnimkou zo zásady „znečisťovateľ platí“, štandardnou metódou v systéme EU ETS je obchodovanie formou aukcie. Pri zvýšení obchodovania formou aukcie v súvislosti s leteckou dopravou zo základnej analýzy vyplýva aj nízke riziko úniku uhlíka a veľmi obmedzený vplyv na maloobchodné ceny.

Hlavnými právnymi zmenami sú:

1. konsolidácia celkového množstva kvót pre leteckú dopravu na súčasných úrovniach a uplatňovanie lineárneho redukčného koeficientu v súlade s článkom 9 smernice o ETS;
2. zvýšenie obchodovania s kvótami pre leteckú dopravu formou aukcie;
3. pokračovanie uplatňovania systému EU ETS v Európe pri súčasnom uplatňovaní systému CORSIA na lety mimo Európy podľa potreby a
4. zabezpečenie rovnakého zaobchádzania s leteckými spoločnosťami na tých istých trasách, pokiaľ ide o ich povinnosti s hospodárskym vplyvom.

Súčasne s týmito zmenami smernice o ETS sa vypracúva samostatný návrh na účely vykonania oznámenia členských štátov leteckým spoločnostiam so sídlom v EÚ týkajúceho sa nulových kompenzácií v rámci systému CORSIA za rok 2021. Tento samostatný návrh sa týka aspektov systému CORSIA, ktoré by mali byť zavedené do novembra 2022 a ktoré súvisia s oznámením nulových dodatočných kompenzácií do daného dátumu.

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

Balík Fit for 55 je komplexným krokom pri prepracovaní právnych predpisov Únie na ich zosúladenie so zvýšenými ambíciami EÚ v oblasti klímy. Všetky iniciatívy v balíku sú úzko prepojené a každá je závislá od koncepcie ostatných.

Hoci je politický mandát na posilnenie systému EU ETS pre leteckú dopravu jasný, skúma sa spolu s ďalšími súvisiacimi a príslušnými iniciatívami, ako je revízia smernice o zdaňovaní energie a smernice o obnoviteľných zdrojoch energie, ako aj iniciatíva ReFuelEU, ktoré sa posudzujú samostatne s primeraným prihliadnutím na rozmer a vplyvy systému ETS.

Ako sa uvádza v Európskej zelenej dohode, zmierňovanie dosahu zmeny klímy v dôsledku leteckej dopravy si vyžaduje kombináciu nástrojov politík, keďže na dekarbonizáciu odvetvia neexistuje jedno spoločné riešenie. Revízia systému EU ETS pre leteckú dopravu je preto súčasťou takzvaného balíka opatrení, ktorý obsahuje trhovo orientované nástroje ako EU ETS a CORSIA, zvýšenie výroby a využívania udržateľných leteckých palív, zlepšenia technológie lietadiel a prevádzkové zlepšenia, napríklad prostredníctvom iniciatívy jednotného európskeho neba.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Všetky opatrenia a politiky EÚ musia byť zlučiteľné s návrhmi balíka Fit for 55 a prispievať k dosahovaniu zvýšeného cieľa EÚ do roku 2030, ako aj k úspešnej a spravodlivej transformácii smerom k dosiahnutiu klimatickej neutrality do roku 2050, ako to Komisia uvádza v oznámení o Európskej zelenej dohode.

Táto iniciatíva ako taká súvisí s množstvom ďalších oblastí politík vrátane vonkajších politík Únie, napr. tým, že EÚ podporuje partnerské krajiny, aby vykonávali aj systém CORSIA, a snaží sa zabezpečovať, aby letecké spoločnosti fungovali za rovnakých podmienok. Komisia oznámila, že zlepší spôsob, akým jej usmernenia týkajúce sa lepšej právnej regulácie a podporné nástroje riešia otázky udržateľnosti a inovácie, a to tak, aby všetky iniciatívy EÚ dodržiavali zelený prísľub „neškodiť“. Táto iniciatíva je zlučiteľná aj s politikou EÚ v oblasti výskumu a inovácie a zabezpečuje sa ňou posilňovanie synergií medzi programami EÚ v oblasti zavádzania, a to najmä medzi inovačným fondom a rámcovými programami EÚ v oblasti výskumu a inovácie stimulovaním využívania a zavádzania nízkouhlíkových inovatívnych riešení.

V posúdení vplyvu, ktoré je súčasťou plánu cieľov v oblasti klímy do roku 2030, sa dôkladne posudzovala možnosť posilnenia a rozšírenia obchodovania s emisiami ako jedného z nástrojov na dosahovanie znižovania emisií skleníkových plynov na úrovni EÚ.

Zlučiteľnosť s ostatnými politikami Únie sa zabezpečuje aj prostredníctvom súdržnosti posúdení vplyvu systému EU ETS s posúdeniami ostatných prvkov rámca pre oblasť klímy, energetiky a dopravy do roku 2030, ako aj s ostatnými opatreniami uvedenými v súbore opatrení na riešenie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom smernice 2003/87/ES o ETS, ako aj všetkých následných právnych predpisov, ktorými sa táto smernica mení, a ďalších právnych predpisov, ktorými sa regulujú emisie skleníkových plynov, je článok 192 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Tento článok by mal zostať právnym základom všetkých nových právnych predpisov, v ktorých sa riešia vplyvy leteckej dopravy na klímu, keďže základným cieľom opatrenia je ochrana životného prostredia prostredníctvom znižovania emisií skleníkových plynov.

- **Subsidiarita**

Smernica o ETS je existujúcim nástrojom politiky EÚ. V súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o fungovaní Európskej únie možno ciele tohto návrhu, ktorým sa mení tento nástroj, dosiahnuť len prostredníctvom právnych predpisov na úrovni EÚ.

Vyžaduje sa právny akt EÚ, na základe ktorého budú členské štáty primerane uplatňovať systém CORSIA na lety patriace do geografickej pôsobnosti uplatňovania smernice 2003/87/ES, ako sa stanovuje v jej prílohe I, t. j. na odlety z letísk v EHP a prílety na iné letiská v EHP alebo do tretích krajín, ako aj na prílety na letiská v EHP z tretích krajín.

Konať na úrovni EÚ, a pokiaľ možno na celosvetovej úrovni, je efektívnejšie ako konať na úrovni členských štátov vzhľadom na cezhraničné účinky zmeny klímy a prevažne nadnárodnú povahu letectva. Opatreniami na úrovni EÚ sa najúčinnejšie dosiahnu ciele EÚ v oblasti klímy na vnútroštátnej aj medzinárodnej úrovni a zabezpečí sa harmonizované a primerané vykonávanie systému CORSIA v EÚ.

- **Proporcionalita**

Tento návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie cieľov nákladovo efektívneho znižovania emisií skleníkových plynov v EÚ v rokoch 2021 až 2030 pri súčasnom zabezpečení spravodlivosti, environmentálnej integrity, riadneho fungovania vnútorného trhu a vykonávania systému CORSIA.

Európska rada schválila celkové zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2030 v celom hospodárstve a na vnútroštátnej úrovni aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami v roku 1990. Tento návrh sa týka veľkej časti týchto emisií skleníkových plynov a reviduje sa ním smernica s cieľom dosiahnuť tento cieľ.

- **Výber nástroja**

Ciele predloženého návrhu sa najlepšie presadia prostredníctvom zmeny smernice. Ide o najprimeranejší právny nástroj na vykonanie zmien v platnej smernici o ETS (smernica 2003/87/ES). V smernici sa ukladá členským štátom povinnosť dosiahnuť stanovené ciele a vykonať predmetné opatrenia v rámci vnútroštátnych hmotnoprávnych a procesnoprávnych systémov. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby ustanovenia vnútroštátnej transpozície nebránili inovácii a boli technologicky neutrálne.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIA VPLYVU

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

V článku 28b ods. 2 smernice 2003/87/ES sa vyžaduje, aby Komisia predložila Rade a Európskemu parlamentu správu o systéme CORSIA, v ktorej sa preskúma jeho ambícia a celková environmentálna integrita vrátane jeho všeobecnej ambície vo vzťahu k cieľom podľa 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. Vzhľadom na to by sa mal vypracovať návrh s cieľom zmeniť právo Únie na účely primeraného vykonávania systému CORSIA.

Okrem toho sa v článku 28b ods. 2 smernice 2003/87/ES uvádza, že v správe Komisie by sa malo posúdiť, či je potrebné revidovať ustanovenia prijaté podľa článku 28c ods. 2. V článku 28b ods. 3 smernice o ETS sa stanovuje, že Komisia k správe prípadne pripojí *„návrh… na zmenu, vypustenie, predĺženie platnosti alebo nahradenie“* výnimiek uvedených v článku 28a (ktorými sa na obdobie 2017 – 2023 obmedzuje rozsah pôsobnosti systému EU ETS na lety v rámci EHP), ktorý je *„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“*.

Správa je súčasťou posúdenia vplyvu, ktoré je sprievodným dokumentom k tomuto návrhu, a vychádza zo štúdie s názvom Posúdenie globálneho trhového opatrenia (CORSIA) organizácie ICAO podľa článku 28b a preskúmania premietnutia nákladov do koncových cien podľa článku 3d smernice o ETS[7].

V článku 3d ods. 2 smernice o ETS sa od Komisie vyžaduje, aby *preskúmala schopnosť odvetvia leteckej dopravy preniesť náklady na CO_2 na svojich zákazníkov v systéme EU ETS a aj v trhovom opatrení vypracovanom organizáciou ICAO v porovnaní s odvetviami 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*.

Štúdia je súčasťou posúdenia vplyvu týkajúceho sa revízie systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii v súvislosti s leteckou dopravou a vychádza zo správy s názvom Posúdenie globálneho trhového opatrenia (CORSIA) organizácie ICAO podľa článku 28b a preskúmania premietnutia nákladov do koncových cien podľa článku 3d smernice o ETS.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

V období od 3. júla 2020 do 28. augusta 2020 sa viedla so zainteresovanými stranami konzultácia o úvodnom posúdení vplyvu. Celkovo spätnú väzbu poskytlo 54 subjektov. Spomedzi respondentov podporili koexistenciu systémov EU ETS a CORSIA členské štáty EÚ; krajiny mimo EÚ vyjadrili obavy z prekrývania systémov EU ETS a CORSIA, neúplného vykonávania systému CORSIA, zo zaobchádzania s dopravcami mimo EÚ a z výlučnosti systému CORSIA. Pokiaľ ide o možnosti vykonávania systému CORSIA, prevažná väčšina MVO uprednostňovala úplný rozsah pôsobnosti systému EU ETS alebo možnosti, ktorými by sa súčasný rozsah pôsobnosti udržiaval na minime, prípadne hybridné možnosti medzi tými dvoma možnosťami. MVO takisto podporili okamžité úplné obchodovanie formou aukcie.

Väčšina záujmových združení a spoločností uprednostňovala ako jedinú možnosť politiky systém CORSIA. V prípade obchodovania formou aukcie väčšina záujmových združení a spoločností uprednostňovala súčasný stav alebo pomalé znižovanie a využívanie príjmov na letecký priemysel. Občania EÚ, ktorí doručili odpovede, uprednostňovali väčšie ambície odvetvia v oblasti klímy.

Od 1. októbra 2020 do 14. januára 2021 sa uskutočnila otvorená verejná konzultácia so zainteresovanými stranami, v ktorej bolo prijatých celkom 81 odpovedí. V rámci verejnej konzultácie 91 % respondentov súhlasilo s tým, že odvetvie leteckej dopravy by malo viac prispievať k opatreniam v oblasti klímy. 88 % respondentov sa domnieva, že trhovo orientované nástroje môžu byť účinné pri riešení emisií z leteckej dopravy v súlade s cieľmi v oblasti klímy. 82 % respondentov vo verejnej konzultácii súhlasilo s tým, že trhovo orientované nástroje by sa mali kombinovať s inými politikami, ako napríklad podpora inovatívnych leteckých technológií, prevádzkové zlepšenia, zdaňovanie a výroba a používanie udržateľných leteckých palív.

V prípade možností vykonávania systému CORSIA sa medzi jednotlivými skupinami zainteresovaných strán, ako aj v ich rámci, názory líšili. Pre záujmové združenia boli uprednostňovanými možnosťami IBA CORSIA a MIX, pričom každá z nich získala 33 % podporu. Najmenej uprednostňovanými možnosťami boli úplný právny rozsah pôsobnosti systému EU ETS a MIX BIS, z ktorých každá získala 33 % podporu. Možnosť IBA CORSIA

[7] SWD(2021) 603 final

považovalo za najviac uprednostňovanú 30 % a za najmenej uprednostňovanú 40 % subjektov verejného sektora. V prípade MVO predstavoval najviac uprednostňovanú možnosť úplný právny rozsah pôsobnosti systému EU ETS na základe 89 % odpovedí, pričom najmenej uprednostňovanou možnosťou na základe 44 % odpovedí bola IBA CORSIA.

V prípade zvýšenia podielu obchodovania s kvótami pre leteckú dopravu formou aukcie väčšina zainteresovaných strán uprednostňovala okamžité ukončenie, pričom zachovanie súčasného stavu považovala za najmenej uprednostňovanú možnosť. Názory respondentov na možnosť zvýšenia podielu obchodovania formou aukcie boli jednoznačne rozdelené. Súčasný stav uprednostňovalo 53 % záujmových združení, pre ktoré bolo okamžité ukončenie najmenej uprednostňovanou možnosťou (74 %). Okamžité ukončenie uprednostňovalo 56 % MVO a 63 % z nich uvádzalo súčasný stav ako najmenej uprednostňovanú možnosť. 60 % subjektov verejného sektora uprednostňovalo pomalé ukončenie bezodplatného prideľovania.

Veľká väčšina zainteresovaných strán sa domnievala, že zvýšenie obchodovania formou aukcie by mohlo zvýšiť náklady na lietanie, hoci väčšina súhlasila aj s tým, že toto opatrenie by prispelo k zmierneniu zmeny klímy.

- **Posúdenie vplyvu**

V posúdení vplyvu sa analyzovali rôzne možnosti, prostredníctvom ktorých by mohla revízia systému EU ETS v súvislosti s leteckou dopravou účinne a efektívne prispievať k dosahovaniu aktualizovaného cieľa v rámci širšieho balíka politiky Fit for 55. V posúdení vplyvu sa analyzujú rôzne možnosti vykonávania systému CORSIA prostredníctvom systému EU ETS a zvýšenia podielu obchodovania formou aukcie.

Možnosti vykonávania systému CORSIA sa líšia podľa toho, do akej miery sa zachováva, znižuje alebo rozširuje existujúce pokrytie systémom EU ETS. Z porovnania možností vyplýva, že zatiaľ čo cenové stimuly v rámci systému ETS sú oveľa zmysluplnejšie ako cena kompenzačných jednotiek v rámci systému CORSIA, celkový vplyv jednotlivých možností politík na životné prostredie na globálnej úrovni je obmedzený v dôsledku obmedzenej geografickej pôsobnosti systému EU ETS. Medzi jednotlivými možnosťami prispievania k cieľu EÚ v oblasti znižovania emisií sú však značné rozdiely. Takisto sú značné rozdiely v príjmoch plynúcich z rôznych kombinácií možností politík, keďže systém CORSIA zo svojej podstaty neprináša žiadne verejné príjmy od leteckých spoločností. Uprednostňovanou možnosťou je zachovať súčasné pokrytie systémom EU ETS (lety v rámci EHP vrátane odletov do Švajčiarska a Spojeného kráľovstva) a zaviesť primerané ustanovenia týkajúce sa systému CORSIA pre lety, na ktoré sa v súčasnosti nevzťahuje systém EU ETS (lety do tretích krajín a z nich a lety leteckých spoločností so sídlom v EÚ uskutočňované medzi dvomi tretími krajinami).

Možnosti zvýšenia podielu obchodovania formou aukcie pri prideľovaní kvót pre leteckú dopravu sa líšia tempom, ktorým sa tento podiel zvyšuje. Z porovnania analyzovaných možností vyplývajú silné argumenty v prospech prechodu na úplné obchodovanie formou aukcie odo dňa nadobudnutia účinnosti revidovaných právnych predpisov. Hoci sa bezodplatné kvóty prideľujú najmä s cieľom riešiť potenciálne nepriaznivé vplyvy vyplývajúce z konkurencieschopnosti a úniku uhlíka, predstavujú výnimku zo zásady „znečisťovateľ platí“. Z analýzy vyplýva nízke riziko úniku uhlíka v prípade zvýšenia podielu obchodovania formou aukcie. Prechod na úplné obchodovanie formou aukcie znamená stabilizáciu stropu pre kvóty pre leteckú dopravu na súčasných úrovniach, keďže obchodovanie formou aukcie v súčasnosti predstavuje pevne stanovený percentuálny podiel bezodplatných kvót. Zachovala by sa tým súčasná úroveň environmentálnej integrity pre strop pre kvóty pre leteckú dopravu, pričom na tento strop by sa vzťahoval lineárny redukčný

koeficient, ako to už vyžadujú spoluzákonodarcovia a ako sa to už uplatňuje v prípade všetkých ostatných prevádzkovateľov v systéme EU ETS. Odstránením bezodplatného prideľovania v systéme EU ETS by sa posilnila jeho environmentálna integrita. Uprednostňovanou možnosťou je zvýšenie obchodovania formou aukcie od nadobudnutia účinnosti zmeny.

- **Základné práva**

V návrhu sa dodržiavajú základné práva a zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie. Prispieva predovšetkým k dosiahnutiu cieľa, ktorým je vysoká miera ochrany životného prostredia, a to v súlade so zásadou udržateľného rozvoja stanovenou v článku 37 Charty základných práv Európskej únie.

4. VPLYV NA ROZPOČET

V rámci existujúceho systému ETS sa príjmy z aukcií pripisujú členským štátom, preto má pozitívny vplyv na štátne rozpočty. Zmeny rozpočtového rámca EÚ predstaví Komisia pri nadchádzajúcom balíku vlastných zdrojov a návrhu na zmenu viacročného finančného rámca.

V prípade existujúceho pokrytia systémom EU ETS sa nevyskytujú žiadne ďalšie administratívne vplyvy na vnútroštátne správne orgány. Vplyvy vykonávania systému CORSIA by sa mali obmedziť využívaním rovnakých infraštruktúr.

Voľby týkajúce sa vývoja a obstarávania IT budú podliehať predbežnému schváleniu Radou Európskej komisie pre informačné technológie a kybernetickú bezpečnosť.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Podrobné vysvetlenie špecifických ustanovení návrhu**

Článok 3c ods. 1 až 3 sa menia s cieľom konsolidovať celkové množstvo kvót pre leteckú dopravu na úrovni prideľovania/obchodovania formou aukcie v prípade letov v rámci Európy a odletov z letísk v EHP do Švajčiarska a Spojeného kráľovstva. Kvóty na rok 2024 budú vychádzať z celkových kvót pridelených aktívnym prevádzkovateľom lietadiel v roku 2023, pričom budú znížené o lineárny redukčný koeficient, ako sa uvádza v smernici o ETS. Prideľovanie kvót sa zvýši o úroveň prideľovania, ktorá by sa dosiahla, keby sa na trasy medzi najvzdialenejšími regiónmi a štátmi inými ako členský štát, v ktorom sa nachádza najvzdialenejší región, vzťahoval v roku 2023 systém ETS. Platnosť dočasnej výnimky z povinností vyplývajúcich zo systému EU ETS pre tieto trasy uplynie 31. decembra 2023. Zvýšený strop sa zníži o lineárny redukčný koeficient, ako sa to uvádza v smernici o ETS.

Časovo obmedzená výnimka zo systému EU ETS sa navrhuje pre emisie z letov medzi letiskom nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne členského štátu a letiskom nachádzajúcim sa v tom istom členskom štáte.

Článok 3d ods. 1 sa nahrádza s cieľom zaviesť zvýšenie obchodovania s kvótami pre leteckú dopravu formou aukcie, a to počnúc od rokom po nadobudnutí účinnosti zmeny. Zmenou sa má dosiahnuť prechod na úplné obchodovanie formou aukcie od roku 2027.

Článok 3d ods. 2 sa vypúšťa ako neaktuálny.

Článok 3d ods. 3 prvá veta sa mení s cieľom zohľadniť, že delegované akty, ktoré sa majú prijať na doplnenie tejto smernice, týkajúce sa podrobných podmienok obchodovania

členských štátov s kvótami pre leteckú dopravu formou aukcie, by mali obsahovať spôsoby prevodu podielu na príjmoch do rozpočtu Únie.

Článok 3d ods. 4 sa nahrádza s cieľom zohľadniť dôraznejšie odporúčanie, aby členské štáty využívali príjmy z obchodovania formou aukcie v rámci systému ETS na riešenie zmeny klímy a aby sa časť týchto príjmov pripísala do rozpočtu Únie v súlade s rozhodnutím (EÚ, Euratom) 2020/2053 o systéme vlastných zdrojov.

Články 3e a 3f sa vypúšťajú, keďže pravidlá bezodplatného prideľovania kvót prevádzkovateľom lietadiel už nebudú po prechode na úplné obchodovanie formou aukcie potrebné.

Článok 11a ods. 1 až 4 sa nahrádzajú s cieľom zabezpečiť leteckým spoločnostiam so sídlom v EÚ využívanie príslušných medzinárodných kreditov na dosahovanie súladu letov do tretích krajín, na ktoré sa uplatňuje systém CORSIA, alebo z nich. Na zabezpečenie toho, aby sa vykonávaním systému EÚ CORSIA podporovali ciele Parížskej dohody a poskytovali stimuly pre širokú účasť na systéme CORSIA, musia byť splnené tieto podmienky: kredity súladu pochádzajú zo štátov, ktoré sú zmluvnými stranami Parížskej dohody a ktoré sú zapojené do systému CORSIA, pričom sa zabraňuje dvojitému započítaniu.

Do článku 11a sa dopĺňa nový odsek 8, ktorým sa Komisia splnomocňuje na prijatie vykonávacieho aktu, v ktorom sa uvádzajú kredity považované radou ICAO za prijateľné na dosiahnutie súladu so systémom CORSIA.

Do článku 12 sa dopĺňa nový odsek 6, ktorým sa zavádza systém CORSIA pre spoločnosti v EÚ v prípade letov do Európskeho hospodárskeho priestoru, Švajčiarska a Spojeného kráľovstva a z nich. Povinnosti leteckých spoločností odovzdávať kvóty v prípade týchto letov sa redukujú z celkového objemu emisií na ich podiel na celkových emisiách z leteckej dopravy podľa základnej úrovne systému CORSIA.

Do článku 25a sa dopĺňajú nové odseky 3 až 9.

Komisia je splnomocnená prijať a zachovať vykonávací akt, v ktorom sa uvádzajú štáty (iné ako štáty EHP, Švajčiarsko a Spojené kráľovstvo) považované za štáty uplatňujúce systém CORSIA na účely práva Únie.

Overovanie súladu leteckých spoločností so sídlom mimo EÚ v rámci systému CORSIA je vyhradené len pre domovskú krajinu týchto leteckých spoločností. Zavedenie systému CORSIA pre lety mimo Európy teda znamená výnimku pre letecké spoločnosti so sídlom mimo Európy z povinností podľa systému EU ETS v prípade letov medzi Európou a tretími krajinami, ktoré majú zavedený systém CORSIA.

Na účely zabezpečenia rovnakého zaobchádzania na trasách sa bude na lety do krajín, ktoré nemajú zavedený systém CORSIA, a z nich vzťahovať výnimka z povinností v rámci systémov EU ETS a CORSIA.

Na lety do väčšiny najmenej rozvinutých krajín a malých ostrovných rozvojových štátov, ktoré nemajú zavedený systém CORSIA, a z nich sa bude vzťahovať výnimka z povinností v rámci systémov EU ETS a CORSIA bez dátumu ukončenia jej platnosti.

Komisia by mala byť splnomocnená prijať vykonávací akt, ktorým sa leteckým spoločnostiam so sídlom v EÚ poskytuje výnimka z požiadaviek na odovzdávanie kvót v prípade emisií

z letov, pri ktorých dochádza k významnému narušeniu hospodárskej súťaže na úkor leteckých spoločností so sídlom v Únii v dôsledku menej prísneho vykonávania alebo presadzovania systému CORSIA v tretej krajine. Narušenie hospodárskej súťaže môže byť spôsobené menej prísnym prístupom k oprávneným kompenzačným kreditom alebo ustanoveniami o dvojitom započítaní.

2021/0207 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

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

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],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[2],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES[3] sa vytvoril systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii s cieľom podporiť znižovanie emisií skleníkových plynov nákladovo a hospodársky efektívnym spôsobom. Činnosti leteckej dopravy boli zahrnuté do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/101/ES[4].

(2) Parížska dohoda prijatá v decembri 2015 na základe Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC) nadobudla platnosť v novembri 2016 (ďalej len „Parížska dohoda“)[5]. Jej zmluvné strany sa dohodli, že udržia zvýšenie globálnej priemernej teploty výrazne pod hodnotou 2 °C v porovnaní s hodnotami predindustriálneho obdobia a vynaložia úsilie na obmedzenie zvýšenia teploty na 1,5 °C v porovnaní s hodnotami predindustriálneho obdobia. V záujme dosiahnutia cieľov Parížskej dohody musia k zníženiu emisií prispieť všetky odvetvia hospodárstva vrátane medzinárodnej leteckej dopravy.

---

1 Ú. v. EÚ C , , s. .

2 Ú. v. EÚ C , , s. .

3 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).

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 Parížska dohoda (Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4).

(3) Rada Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) prijala 27. júna 2018 na svojom 214. zasadnutí prvé vydanie medzinárodných štandardov a odporúčaní o ochrane životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*, CORSIA) (príloha 16, zväzok IV k Chicagskému dohovoru). Únia a jej členské štáty naďalej podporujú systém CORSIA a zaviazali sa ho vykonávať od začiatku pilotnej fázy v rokoch 2021 – 2023[6].

(4) V súlade s rozhodnutím Rady (EÚ) 2018/2027[7] členské štáty informovali sekretariát ICAO o rozdieloch medzi systémami CORSIA a EU ETS. Cieľom bolo zachovať *acquis* Únie a budúci politický priestor, ako aj úroveň ambícií Únie v oblasti klímy a výlučnú úlohu Európskeho parlamentu a Rady pri rozhodovaní o obsahu právnych predpisov Únie. Po prijatí tejto zmeny smernice 2003/87/ES by sa malo oznámenie o rozdieloch medzi systémami CORSIA a EU ETS, ktoré bolo doručené sekretariátu ICAO, aktualizovať tak, aby odrážalo revízie právnych predpisov Únie.

(5) Riešenie výziev súvisiacich s klímou a životným prostredím a dosiahnutie cieľov Parížskej dohody sú ťažiskom oznámenia o Európskej zelenej dohode, ktoré Komisia prijala 11. decembra 2019[8].

(6) Únia sa v aktualizovanom plánovanom vnútroštátne stanovenom záväzku Únie a jej členských štátov, ktorý bol predložený sekretariátu UNFCCC 17. decembra 2020[9], zaviazala, že do roku 2030 zníži čisté emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve Únie minimálne o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990.

(7) Únia do právnych predpisov zakotvila cieľ klimatickej neutrality v celom hospodárstve, ktorý chce dosiahnuť do roku 2050, a to konkrétne v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119[10]. V uvedenom nariadení sa takisto stanovuje povinný záväzok Únie znížiť domáce čisté emisie skleníkových plynov (emisie po odpočítaní odstránených emisií) do roku 2030 minimálne o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990.

(8) Cieľom tejto zmeny smernice 2003/87/ES je plnenie príspevkov Únie pre leteckú dopravu podľa Parížskej dohody a podľa regulačného rámca, aby sa do roku 2030 dosiahol záväzný cieľ Únie v oblasti klímy, ktorým je domáce zníženie čistých emisií skleníkových plynov aspoň o 55 % do roku 2030 v porovnaní s úrovňami z roku 1990, stanovený v nariadení (EÚ) 2021/....

---

6 Rozhodnutie Rady (EÚ) 2020/954 z 25. júna 2020 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej organizácii civilného letectva, pokiaľ ide o oznámenie dobrovoľnej účasti v systéme kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA) od 1. januára 2021 a zvolenej možnosti výpočtu kompenzačných požiadaviek vzťahujúcich sa na prevádzkovateľov letúnov v rokoch 2021 – 2023 (Ú. v. EÚ L 212, 3.7.2020, s. 14).

7 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).

8 COM(2019) 640 final.

9 https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

10 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1).

(9) Letecká doprava by mala prispieť k úsiliu o zníženie emisií, ktoré je potrebné na dosiahnutie cieľa Únie v oblasti klímy do roku 2030. Celkové množstvo kvót pre leteckú dopravu by sa preto malo konsolidovať a malo by podliehať lineárnemu redukčnému koeficientu.

(10) Dosiahnutie zvýšených ambícií v oblasti klímy si bude vyžadovať nasmerovanie čo najväčšieho množstva zdrojov do klimatickej transformácie. Preto by sa všetky príjmy z aukcií, ktoré nie sú pridelené do rozpočtu Únie, mali použiť na účely súvisiace s klímou.

(11) V súlade s článkom 28b ods. 3 smernice 2003/87/ES má Únia posúdiť systém CORSIA organizácie ICAO a podľa potreby ho vykonávať, a to v súlade so záväzkom Únie znížiť emisie do roku 2030 v celom hospodárstve.

(12) Celkové množstvo kvót pre leteckú dopravu by sa malo konsolidovať na úrovni kvót pridelených pre lety s odletom z letiska nachádzajúceho sa v EHP a príletom na letisko nachádzajúce sa v EHP, vo Švajčiarsku alebo v Spojenom kráľovstve. Pridelenie kvót na rok 2024 by malo vychádzať z celkového množstva kvót pridelených aktívnym prevádzkovateľom lietadiel v roku 2023 zníženého o lineárny redukčný koeficient, ako sa uvádza v článku 9 smernice 2003/87/ES. Úroveň pridelených kvót by sa mala zvýšiť tak, aby sa zohľadnili trasy, na ktoré sa EU ETS nevzťahoval v roku 2023, ale vzťahuje sa na ne od roku 2024.

(13) Zvýšená miera obchodovania formou aukcie od roku nasledujúceho po nadobudnutí účinnosti tejto zmeny smernice 2003/87/ES by mala byť pravidlom prideľovania kvót v odvetví leteckej dopravy, pričom by sa mala zohľadniť schopnosť odvetvia prenášať zvýšené náklady na CO_2.

(14) Smernica 2003/87/ES by sa mala zmeniť aj so zreteľom na prijateľné jednotky súladu, aby sa zohľadnili kritériá oprávnenosti emisných jednotiek prijaté Radou ICAO na jej 216. zasadnutí v marci 2019 ako základný prvok systému CORSIA. Letecké spoločnosti so sídlom v Únii by mali mať možnosť používať medzinárodné kredity na dodržiavanie predpisov v prípade letov do tretích krajín alebo z tretích krajín, ktoré sa považujú za krajiny zapojené do systému CORSIA. S cieľom zabezpečiť, aby vykonávanie systému CORSIA Úniou podporovalo ciele Parížskej dohody a poskytovalo stimuly pre širokú účasť na systéme CORSIA, by kredity mali pochádzať zo štátov, ktoré sú zmluvnými stranami Parížskej dohody a ktoré sú zapojené do systému CORSIA, a malo by sa zabrániť dvojitému započítaniu kreditov.

(15) V záujme zabezpečenia jednotných podmienok používania medzinárodných kreditov v súlade s článkom 11a smernice 2003/87/ES by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, aby mohla prijať zoznam kreditov, ktorých použitie Rada ICAO považuje za prijateľné na z hľadiska dodržiavania pravidiel systému CORSIA a ktoré spĺňajú uvedené podmienky oprávnenosti. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011[11].

(16) S cieľom zabezpečiť, aby boli zavedené potrebné opatrenia na schvaľovanie zúčastnenými stranami, včasné úpravy podávania správ o antropogénnych emisiách zo zdrojov a záchytov, na ktoré sa vzťahujú vnútroštátne stanovené príspevky zúčastnených strán, ako aj v záujme zabránenia dvojitému započítaniu a čistému

[11] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

nárastu globálnych emisií by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci s cieľom stanoviť podrobné požiadavky na takéto opatrenia. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011[12].

(17) Pokiaľ ide o vykonávanie systému CORSIA v prípade letov iných ako lety s odletom z letiska nachádzajúceho sa v EHP a príletom na letisko nachádzajúce sa v EHP, vo Švajčiarsku alebo v Spojenom kráľovstve, by sa prevádzkovateľom lietadiel so sídlom v Únii, ktorí tieto lety prevádzkujú, mali znížiť povinnosti odovzdávania kvót. Povinnosť prevádzkovateľov lietadiel odovzdávať kvóty pri uvedených letoch by sa mala zredukovať len na ich podiel na celkových emisiách z medzinárodnej leteckej dopravy, ktoré v prípade emisií v rokoch 2021 – 2023 prekračujú celkové hodnoty z roku 2019 a v nasledujúcich rokoch uplatňovania systému CORSIA celkové hodnoty z rokov 2019 – 2020.

(18) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky zaradenia do zoznamu krajín, ktoré sa považujú za krajiny uplatňujúce systém CORSIA na účely smernice 2003/87/ES podľa článku 25a ods. 3 uvedenej smernice, by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, aby mohla prijať a viesť zoznam štátov iných ako krajiny EHP, Švajčiarsko a Spojené kráľovstvo, ktoré sa na účely práva Únie považujú za krajiny zapojené do systému CORSIA. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011.

(19) Keďže za vykonávanie systému CORSIA a presadzovanie predpisov v prípade prevádzkovateľov lietadiel so sídlom mimo Únie by mala zodpovedať výlučne ich domovská krajina, zavedením systému CORSIA pre lety iné ako lety s odletom z letiska nachádzajúceho sa v EHP a príletom na letisko nachádzajúce sa v EHP, vo Švajčiarsku alebo v Spojenom kráľovstve by boli prevádzkovatelia lietadiel so sídlom mimo Únie oslobodení od povinností vyplývajúcich zo systému EU ETS pre tieto lety.

(20) Aby sa zabezpečilo rovnaké zaobchádzanie na trasách, lety do krajín a z krajín, ktoré nevykonávajú systém CORSIA, by mali byť oslobodené od povinností vyplývajúcich zo systému EU ETS alebo systému CORSIA. S cieľom stimulovať úplné vykonávanie systému CORSIA od roku 2027 by sa výnimka mala vzťahovať len na emisie do 31. decembra 2026.

(21) Lety do najmenej rozvinutých krajín a malých ostrovných rozvojových štátov vymedzených Organizáciou Spojených národov, ktoré nevykonávajú systém CORSIA, iných ako štáty, ktorých HDP na obyvateľa sa rovná priemeru Únie alebo ho prevyšuje, ako aj lety z takýchto krajín, by mali byť oslobodené od povinností systému EU ETS alebo CORSIA bez dátumu uplynutia tejto výnimky.

(22) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky oslobodenia prevádzkovateľov lietadiel od požiadaviek odovzdávať kvóty, ako sa stanovuje v článku 12 ods. 8 smernice 2003/87/ES, v súvislosti s emisiami z letov do krajín a z krajín, ktoré podľa článku 25a ods. 7 uvedenej smernice vo svojich vnútroštátnych právnych predpisoch uplatňujú systém CORSIA menej prísnym spôsobom alebo nepresadzujú ustanovenia systému CORSIA u všetkých prevádzkovateľov lietadiel rovnako, by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, na základe ktorých môže oslobodiť letecké

[12] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

spoločnosti so sídlom v Únii od požiadaviek na odovzdávanie kvót v prípade emisií z letov, pri ktorých dochádza k významnému narušeniu hospodárskej súťaže na úkor leteckých spoločností so sídlom v Únii v dôsledku menej prísneho vykonávania alebo presadzovania systému CORSIA v tretej krajine. Narušenie hospodárskej súťaže by mohlo byť spôsobené menej prísnym prístupom k oprávneným kompenzačným kreditom alebo ustanoveniami o dvojitom započítaní. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011.

(23) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky na vytvorenie rovnakých podmienok na trasách medzi dvoma rôznymi krajinami, ktoré uplatňujú systém CORSIA, ak tieto krajiny umožňujú prevádzkovateľom lietadiel používať iné jednotky než jednotky uvedené v zozname prijatom podľa článku 11a ods. 8 smernice 2003/87/ES, podľa článku 25a ods. 8 uvedenej smernice, by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, na základe ktorých sa prevádzkovateľom lietadiel so sídlom v členskom štáte umožní používať ďalšie typy jednotiek okrem tých, ktoré sú v zozname prijatom podľa článku 11a ods. 8, alebo ich oslobodí od podmienok článku 11a ods. 2 a 3. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011.

(24) S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky na trasách medzi dvoma tretími krajinami, ktoré vykonávajú systém CORSIA, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 zmluvy, pokiaľ ide o akceptovanie iných kreditov na týchto trasách. Je obzvlášť dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila náležité konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej právnej regulácii[13]. Najmä v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov, a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

(25) Osobitná pozornosť by sa mala venovať podpore prístupnosti pre najvzdialenejšie regióny Únie. Preto by sa mala stanoviť výnimka zo systému EU ETS pre emisie z letov medzi letiskom nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne členského štátu a letiskom nachádzajúcim sa v tom istom členskom štáte.

(26) Na dosiahnutie cieľov Európskej zelenej dohody a pre konkurencieschopnosť európskeho priemyslu je dôležitý komplexný prístup k inováciám. To má osobitný význam pre odvetvia, ktoré sa ťažko dekarbonizujú, ako je letecká a lodná doprava, kde je potrebné zaviesť prevádzkové zlepšenia v kombinácii s alternatívnymi klimaticky neutrálnymi palivami a technologickými riešeniami. Členské štáty by preto mali zabezpečiť, aby vnútroštátne transpozičné ustanovenia nebránili inováciám a boli technologicky neutrálne. Na úrovni EÚ má potrebné úsilie v oblasti výskumu a inovácií podporu aj z rámcového programu Horizont Európa, ktorý poskytuje nemalé finančné zdroje a nové nástroje pre odvetvia, na ktoré sa vzťahuje systém ETS.

(27) Keďže ciele tejto smernice nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jej rozsahu a 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 táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

[13] Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

(28) Smernica 2003/87/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 2003/87/ES sa mení takto:

1. Článok 3c sa mení takto:

   a) odsek 2 sa vypúšťa;

   b) dopĺňajú sa tieto odseky 5, 6 a 7:

   „5. Komisia určí celkové množstvo kvót, ktoré sa majú prideliť vo vzťahu k prevádzkovateľom lietadiel na rok 2024 na základe celkového množstva kvót pridelených prevádzkovateľom lietadiel, ktorí v roku 2023 vykonávali činnosti leteckej dopravy patriace do rozsahu pôsobnosti prílohy I, znížené o lineárny redukčný koeficient uvedený v článku 9, a uverejní toto množstvo, ako aj rozsah bezodplatného prideľovania emisných kvót, ku ktorému by došlo v roku 2024, ak by sa pravidlá ich bezodplatného prideľovania neaktualizovali.

   6. Pokiaľ ide o lety s odletom z letiska nachádzajúceho sa v EHP a príletom na letisko nachádzajúce sa v EHP, vo Švajčiarsku alebo v Spojenom kráľovstve, na ktoré sa v roku 2023 systém EU ETS nevzťahoval, celkové množstvo kvót, ktoré sa majú prideliť prevádzkovateľom lietadiel – znížené o lineárny koeficient zníženia uvedený v článku 9 – sa zvýši o úrovne pridelených kvót vrátane bezodplatného prideľovania a obchodovania formou aukcie, ktoré by sa uskutočnili, ak by sa na ne v danom roku systém EU ETS vzťahoval.

   7. Odchylne od článku 12 ods. 2a, článku 14 ods. 3 a článku 16 členské štáty považujú požiadavky stanovené v uvedených ustanoveniach za splnené a neprijmú žiadne opatrenia proti prevádzkovateľom lietadiel, pokiaľ ide o emisie, ku ktorým dochádza do roku 2030 z letov medzi letiskom nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne členského štátu a letiskom nachádzajúcim sa v tom istom členskom štáte mimo tohto najvzdialenejšieho regiónu.“.

2. Článok 3d sa mení takto:

   a) odsek 1 sa nahrádza takto:

   „1. V roku 2024 sa obchoduje formou aukcie s 25 % množstva kvót, v súvislosti s ktorými by sa uskutočnilo bezodplatné prideľovanie podľa uverejnenia v súlade s článkom 3c.“;

   b) dopĺňajú sa tieto body 1a, 1b, 1c a 1d:

   „1a) V roku 2025 sa obchoduje formou aukcie s 50 % množstva kvót, v súvislosti s ktorými by sa v uvedenom roku uskutočnilo bezodplatné prideľovanie, a to na základe výpočtu podľa uverejnenia v súlade s článkom 3c.

   1b) V roku 2026 sa obchoduje formou aukcie so 75 % množstva kvót, v súvislosti s ktorými by sa v uvedenom roku uskutočnilo bezodplatné prideľovanie, a to na základe výpočtu podľa uverejnenia v súlade s článkom 3c.

   1c) Od 1. januára 2027 sa obchoduje formou aukcie s celým množstvom kvót, v súvislosti s ktorými by sa v uvedenom roku uskutočnilo bezodplatné prideľovanie.“

1d) Kvóty, ktoré sa prideľujú bezodplatne, sa prideľujú prevádzkovateľom lietadiel proporcionálne podľa ich podielu overených emisií z činností leteckej dopravy nahlásených v roku 2023. Pri tomto výpočte sa zohľadňujú aj overené emisie z činností leteckej dopravy nahlásené v súvislosti s letmi, na ktoré sa vzťahuje systém EU ETS až od 1. januára 2023.“;

c) odsek 2 sa vypúšťa;

d) v odseku 3 sa prvá veta nahrádza takto:

„Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 23 na doplnenie tejto smernice, pokiaľ ide o podrobné podmienky obchodovania členských štátov formou aukcie s kvótami pre leteckú dopravu v súlade s odsekmi 1, 1a, 1b, 1c a 1d tohto článku, a to aj vrátane modalít týkajúcich sa prenosu podielu príjmov z obchodovania formou aukcie do všeobecného rozpočtu Únie.“;

e) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Členské štáty určia, ako sa použijú príjmy pochádzajúce z obchodovania s kvótami formou aukcie, na ktoré sa vzťahuje táto kapitola, s výnimkou príjmov stanovených ako vlastné zdroje v súlade s článkom 311 ods. 3 zmluvy a zahrnutých do všeobecného rozpočtu Únie. Členské štáty použijú príjmy pochádzajúce z obchodovania s kvótami formou aukcie v súlade s článkom 10 ods. 3.“.

3. Články 3e a 3f sa vypúšťajú.

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

„e) záväzok odovzdať kvóty v množstve rovnajúcom sa celkovým emisiám zariadenia v každom kalendárnom roku, overené v súlade s článkom 15, do štyroch mesiacov po skončení daného roku.“.

5. Článok 11 a sa mení takto:

a) odseky 1 až 3 sa nahrádzajú takto:

„1. S výhradou odsekov 2 a 3 tohto článku môžu prevádzkovatelia lietadiel, ktorí sú držiteľmi osvedčenia leteckého prevádzkovateľa vydaného členským štátom alebo sú registrovaní v členskom štáte vrátane najvzdialenejších regiónov, závislých území a oblastí tohto členského štátu, na splnenie svojich povinností stanovených v článku 12 v súvislosti s emisiami z letov do krajín a z krajín uvedených vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3 použiť tieto jednotky:

a) kredity schválené stranami zapojenými do mechanizmu zriadeného podľa článku 6 ods. 4 Parížskej dohody;

b) kredity schválené stranami zapojenými do kreditných programov, ktoré Rada ICAO považuje za oprávnené, ako sa uvádza vo vykonávacom akte prijatom podľa odseku 8;

c) kredity schválené dohodami zmluvných strán podľa odseku 5;

d) kredity vydané v súvislosti s projektmi Únie podľa článku 24a.

2. Jednotky uvedené v odseku 1 písm. a) a b) sa môžu použiť, ak sú splnené tieto podmienky:

a) pochádzajú z krajiny, ktorá je v čase ich použitia zmluvnou stranou Parížskej dohody;

b) pochádzajú z krajiny, ktorá je uvedená v zozname vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3 ako krajina zapojená do systému kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA). Táto podmienka sa neuplatňuje vo vzťahu k emisiám pred rokom 2027 a neuplatňuje sa ani na najmenej rozvinuté krajiny a malé ostrovné rozvojové štáty, ako ich vymedzuje Organizácia Spojených národov, s výnimkou tých krajín, ktorých HDP na obyvateľa sa rovná priemeru Únie alebo ho prevyšuje.

3. Jednotky uvedené v odseku 1 písm. a), b) a c) sa môžu použiť, ak sú zavedené opatrenia na schvaľovanie zúčastnenými stranami, vykonané včasné úpravy podávania správ o antropogénnych emisiách zo zdrojov a záchytov, na ktoré sa vzťahujú vnútroštátne stanovené príspevky zúčastnených strán, ako aj na zabránenie dvojitému započítaniu a čistému nárastu globálnych emisií.

Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú podrobnejšie požiadavky na opatrenia uvedené v prvom pododseku, ktoré môžu zahŕňať požiadavky na podávanie správ a register, a na uvedenie štátov alebo programov, ktoré uplatňujú tieto opatrenia, v zoznamoch. V dohodách sa zohľadní flexibilita poskytovaná najmenej rozvinutým krajinám a malým ostrovným rozvojovým štátom. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22a ods. 2.“;

c) odsek 4 sa vypúšťa;

d) dopĺňa sa tento odsek 8:

„8. Komisia prijme vykonávací akt, v ktorom uvedie kredity, ktoré Rada ICAO považuje za oprávnené a ktoré spĺňajú podmienky stanovené v odsekoch 2 a 3. Komisia v tomto zozname podľa potreby vykoná zmeny. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22 a ods. 2.“.

6. Článok 12 sa mení takto:

a) odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. V súlade s metodikou stanovenou v delegovanom akte uvedenom v odseku 7 členské štáty vypočítajú každý rok kompenzáciu za predchádzajúci kalendárny rok v zmysle medzinárodných štandardov odporúčaní organizácie ICAO o ochrane životného prostredia pre Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve okrem tých, ktoré sa uplatňujú pri letoch s odletom z letiska nachádzajúceho sa v EHP a príletom na letisko nachádzajúce sa v EHP, vo Švajčiarsku alebo v Spojenom kráľovstve, a do 30. novembra každého roku informujú o úrovni kompenzácie prevádzkovateľov lietadiel, ktorí spĺňajú tieto podmienky:

a) prevádzkovateľ lietadla je držiteľom osvedčenia leteckého prevádzkovateľa vydaného členským štátom alebo je registrovaný v členskom štáte vrátane najvzdialenejších regiónov, závislých území a oblastí daného členského štátu;

b) od 1. januára 2019 produkujú ročné emisie CO_2 v množstve viac ako 10 000 ton z používania lietadiel s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg a uskutočňujú lety, na ktoré sa vzťahuje príloha I, iné ako lety s odletom a príletom do toho istého členského štátu (vrátane najvzdialenejších regiónov toho istého členského štátu).

Na účely prvého pododseku písm. b) sa neberú do úvahy emisie CO_2 z týchto typov letov:

i) štátne lety;

ii) humanitárne lety;

iii) lety na zdravotnícke účely;

iv) vojenské lety;

v) protipožiarne lety;

b) dopĺňajú sa tieto odseky 7 a 8:

„7. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 23 na doplnenie tejto smernice stanovením metodiky pre výpočet kompenzačných povinností pre prevádzkovateľov lietadiel.

8. Pokiaľ ide o lety do krajín uvedených v zozname vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3, lety z týchto krajín, ako aj lety medzi nimi, prevádzkovatelia lietadiel, ktorí sú držiteľmi osvedčenia leteckého prevádzkovateľa vydaného členským štátom alebo sú registrovaní v členskom štáte vrátane najvzdialenejších regiónov, závislých území a oblastí tohto členského štátu, zrušia jednotky uvedené v článku 11a len v súvislosti s množstvom, ktoré tento členský štát oznámil za príslušný kalendárny rok. Zrušenie sa vykoná do 31. januára 2025 v prípade emisií v období rokov 2021 až 2023, do 31. januára 2028 v prípade emisií v období rokov 2024 až 2026, do 31. januára 2031 v prípade emisií v období rokov 2027 až 2029, do 31. januára 2031 v prípade emisií v období rokov 2027 až 2029, do 31. januára 2034 v prípade emisií v období rokov 2030 až 2032 a do 31. januára 2037 v prípade emisií v období rokov 2033 až 2035.“.

7. V článku 18a sa odsek 3 písm. b) nahrádza takto:

„b) od roku 2024 aspoň každé dva roky aktualizuje uvedený zoznam s cieľom zaradiť do neho prevádzkovateľov lietadiel, ktorí následne vykonávali činnosť leteckej dopravy uvedenú v prílohe I.“.

8. Článok 23 sa mení takto:

a) odseky 2 a 3 sa nahrádzajú takto:

„2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 3d ods. 3, článku 10 ods. 4, článku 10a ods. 1 a 8, článku 10b ods. 5, článku 12 ods. 7 treťom pododseku, článku 19 ods. 3, článku 22, článku 24 ods. 3, článku 24a ods. 1, článku 25a ods. 1 a článku 28c sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od 8. apríla 2018.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 3d ods. 3, článku 10 ods. 4, článku 10a ods. 1 a 8, článku 10b ods. 5, článku 12 ods. 7 treťom pododseku, článku 19 ods. 3, článku 22, článku 24 ods. 3, článku 24a ods. 1, článku 25a ods. 1 a článku 28c môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.;

b) odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 3d ods. 3, článku 10 ods. 4, článku 10a ods. 1 a 8, článku 10b ods. 5, článku 12 ods. 7 treťom pododseku, článku 19 ods. 3, článku 22, článku 24 ods. 3, článku 24a ods. 1, článku 25a ods. 1 a článku 28c nadobúda účinnosť len vtedy, ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu

nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu, že nevznesú námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“.

9. V článku 25a sa dopĺňajú tieto odseky 3 až 9:

„3. Komisia prijme vykonávací akt, v ktorom sa uvedie zoznam krajín iných ako krajiny EHP, Švajčiarsko a Spojené kráľovstvo, ktoré sa považujú za krajiny uplatňujúce systém CORSIA na účely tejto smernice, pričom rok 2019 je referenčným rokom pre roky 2021 až 2023 a roky 2019 – 2020 sú referenčnými rokmi pre každý nasledujúci rok. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22a ods. 2.

4. Pokiaľ ide o emisie z letov do krajín alebo z krajín uvedených vo vykonávacom akte prijatom podľa odseku 3, od prevádzkovateľov lietadiel, ktorí sú držiteľmi osvedčenia leteckého prevádzkovateľa vydaného krajinou alebo sú registrovaní v krajine, ktorá je v ňom uvedená, sa nevyžaduje, aby v súvislosti s týmito emisiami zrušili jednotky.

5. Pokiaľ ide o emisie vznikajúce do 31. decembra 2026 z letov medzi EHP a krajinami, ktoré nie sú uvedené v zozname vo vykonávacom akte prijatom podľa odseku 3, iných ako letov do Švajčiarska a Spojeného kráľovstva, od prevádzkovateľov lietadiel sa nevyžaduje, aby zrušili jednotky.

6. Pokiaľ ide o emisie z letov do najmenej rozvinutých krajín a malých ostrovných rozvojových štátov vymedzených Organizáciou Spojených národov, iných ako tie, ktoré sú uvedené vo vykonávacom akte prijatom podľa odseku 3, od prevádzkovateľov lietadiel sa nevyžaduje, aby zrušili jednotky.

7. Ak Komisia zistí, že došlo k výraznému narušeniu hospodárskej súťaže poškodzujúcemu prevádzkovateľov lietadiel, ktorí sú držiteľmi osvedčenia leteckého prevádzkovateľa vydaného členským štátom alebo sú registrovaní v členskom štáte vrátane najvzdialenejších regiónov, závislých území a oblastí tohto členského štátu, Komisia je splnomocnená prijať vykonávacie akty, ktorými sa títo prevádzkovatelia lietadiel oslobodia od požiadaviek na odovzdávanie kvót, ako sa stanovuje v článku 12 ods. 8, pokiaľ ide o emisie z letov do takýchto krajín a z nich. Narušenie hospodárskej súťaže môže spôsobiť tretia krajina uplatňujúca systém CORSIA menej prísnym spôsobom vo svojom vnútroštátnom práve alebo neuplatňujúca ustanovenia systému CORSIA u všetkých prevádzkovateľov lietadiel rovnako. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22a ods. 2.

8. Ak prevádzkovateľ lietadla, ktorý je držiteľom osvedčenia leteckého prevádzkovateľa vydaného členským štátom alebo je registrovaný v členskom štáte vrátane najvzdialenejších regiónov, závislých území a oblastí tohto členského štátu, prevádzkuje lety medzi dvoma rôznymi krajinami uvedenými v zozname vo vykonávacom akte prijatom podľa odseku 3 vrátane letov, ktoré sa uskutočňujú medzi Švajčiarskom, Spojeným kráľovstvom a krajinami uvedenými v zozname vo vykonávacom akte prijatom podľa odseku 3, a ak tieto krajiny umožňujú prevádzkovateľom lietadiel používať iné jednotky než tie, ktoré sú uvedené v zozname prijatom podľa článku 11a ods. 8, Komisia je splnomocnená prijať vykonávacie akty, ktorými sa týmto prevádzkovateľom lietadiel umožní používať typy jednotiek nad rámec tých, ktoré sú uvedené v danom zozname, alebo sa títo

prevádzkovatelia oslobodia od podmienok článku 11a ods. 2 a 3 týkajúcich sa emisií z takýchto letov. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22a ods. 2.“.

10. V prílohe I v tabuľke v stĺpci „Činnosti“ sa za prvý odsek položky „Letecká doprava“ vkladá tento text:

„Lety medzi letiskami, ktoré sa nachádzajú v dvoch rôznych krajinách uvedených vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3, ktoré uskutočňujú prevádzkovatelia lietadiel spĺňajúci všetky tieto podmienky:

a) prevádzkovateľ lietadla je držiteľom osvedčenia leteckého prevádzkovateľa vydaného členským štátom alebo je registrovaný v členskom štáte vrátane najvzdialenejších regiónov, závislých území a oblastí daného členského štátu;

b) od 1. januára 2019 produkujú ročné emisie CO_2 v množstve viac ako 10 000 ton z používania lietadiel s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg a uskutočňujú lety, na ktoré sa vzťahuje príloha I, iné ako lety s odletom a príletom do toho istého členského štátu (vrátane najvzdialenejších regiónov toho istého členského štátu). Na účely tohto bodu sa neberú do úvahy emisie z týchto typov letov: i) štátne lety; ii) humanitárne lety; iii) lety na zdravotnícke účely; iv) vojenské lety; v) protipožiarne lety.“

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do 31. decembra 2023. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

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

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

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

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*