



EURÓPSKA ÚNIA

EURÓPSKY PARLAMENT

RADA

V Bruseli 20. apríla 2023
(OR. en)

2021/0207 (COD)

PE-CONS 8/23

CLIMA 44
ENV 85
AVIATION 12
MI 69
IND 32
ENER 50
ICAO 2
RELEX 118
CODEC 104

LEGISLATÍVNE AKTY A INÉ PRÁVNE AKTY

Predmet: 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

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2023/...

Z ...,

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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom³,

¹ Ú. v. EÚ C 152, 6.4.2022, s. 152.

² Ú. v. EÚ C 301, 5.8.2022, s. 116.

³ Pozícia Európskeho parlamentu z 18. apríla 2023 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z

keďže:

- (1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES¹ 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 (ďalej len „EU ETS“) smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/101/ES². Európska únia má právomoc rozšíriť systém obchodovania s kvótami prostredníctvom EU ETS na všetky lety s odletom z letiska alebo príletom na letisko nachádzajúce sa v členskom štáte.

¹ 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).

² 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).

- (2) Ochrana životného prostredia je jednou z najdôležitejších výziev, ktorým čelí Únia a zvyšok sveta. Parížska dohoda¹ prijatá 12. decembra 2015 na základe Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC) (ďalej len „Parížska dohoda“) nadobudla platnosť 4. novembra 2016. Zmluvné strany Parížskej dohody 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. Uvedený záväzok sa posilnil prijatím Glasgowského klimatického paktu v rámci UNFCCC 13. novembra 2021, v ktorom konferencia zmluvných strán UNFCCC slúžiaca ako stretnutie strán Parížskej dohody uznáva, že udržanie nárastu globálnej priemernej teploty na úrovni 1,5 °C v porovnaní s hodnotami predindustriálneho obdobia by výrazne znížilo riziká a vplyvy zmeny klímy, a uvedené zmluvné strany sa zaviazali, že do konca roka 2022 posilnia svoje ciele do roku 2030, aby urýchlili opatrenia v oblasti klímy v tomto kritickom desaťročí a odstránili rozdiel v ambíciách v súvislosti s cieľom 1,5 °C. V záujme dosiahnutia cieľov Parížskej dohody musia všetky odvetvia hospodárstva vrátane medzinárodnej leteckej dopravy prispieť k zníženiu emisií skleníkových plynov.

¹ Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (3) Letecká doprava predstavuje 2 až 3 % celosvetových emisií CO₂ a celkový vplyv leteckej dopravy na klímu je aspoň dvakrát vyšší ako jej vplyv spôsobený samotným CO₂. Letecká doprava je po cestnej doprave druhým najväčším zdrojom vplyvov dopravy na klímu. V roku 2022 organizácia Eurocontrol predpokladala zvýšenie aktivity európskej leteckej dopravy do roku 2050 o 44 % oproti roku 2019. Potreba opatrení na zníženie emisií CO₂ je čoraz naliehavejšia, ako to uviedol Medzivládny panel o zmene klímy vo svojich najnovších správach zo 7. augusta 2021 s názvom „Zmena klímy 2021: prírodovedecký základ“, z 28. februára 2022 s názvom „Zmena klímy 2022: dôsledky, adaptácia a zraniteľnosť“ a zo 4. apríla 2022 s názvom „Zmena klímy 2022: zmiernenie zmeny klímy“. V uvedenej správe zo 4. apríla 2022 sa medzinárodná letecká doprava označuje ako odvetvie, v ktorom sa „v odvetvových dohodách prijali ciele v oblasti zmierňovania zmeny klímy, ktoré ďaleko zaostávajú za tým, čo by bolo potrebné na dosiahnutie dlhodobého teplotného cieľa Parížskej dohody“. Únia by preto mala riešiť túto nalievavú potrebu konať tak, že zintenzívni svoje úsilie a zaujme pozíciu medzinárodného lídra v boji proti zmene klímy.

- (4) Rada Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) prijala 27. júna 2018 na desiatom zasadnutí svojho 214. zasadnutia prvé vydanie prílohy 16 zväzku IV k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve podpísanému 7. decembra 1944 (ďalej len „Chicagský dohovor“) – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), ktorým sa stanovujú medzinárodné štandardy a odporúčania o ochrane životného prostredia pre systém CORSIA (CORSIA SARP). Únia a jej členské štáty vykonávajú systém CORSIA od začiatku pilotnej fázy v rokoch 2021 – 2023 v súlade s rozhodnutím Rady (EÚ) 2020/954¹.
- (5) V súlade s rozhodnutím Rady (EÚ) 2018/2027² členské štáty informovali sekretariát ICAO o rozdieloch medzi systémami CORSIA a EU ETS. Cieľom bolo zachovať *acquis* Únie a budúce politické výsady, ako aj úroveň ambícií Únie v oblasti klímy a výlučnú úlohu Európskeho parlamentu a Rady pri rozhodovaní o obsahu práva Únie. Po prijatí tejto smernice by sa malo oznámenie o rozdieloch medzi systémami CORSIA a EU ETS, ktoré bolo doručené sekretariátu ICAO, aktualizovať druhým oznámením o rozdieloch v súlade s právom Únie tak, aby odrážalo revízie smernice 2003/87/ES.

¹ 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).

² 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).

- (6) Riešenie výziev súvisiacich s klímou a životným prostredím a dosiahnutie cieľov Parížskej dohody sú ťažiskom oznámenia Komisie z 11. decembra 2019 s názvom „Európska zelená dohoda“ (ďalej len „Európska zelená dohoda“).
- (7) Únia sa v aktualizovanom vnútroštátne stanovenom príspevku Únie a jej členských štátov, ktorý bol predložený sekretariátu UNFCCC 17. decembra 2020, zaviazala, že do roku 2030 zníži čisté emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve Únie minimálne o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Letecká doprava by mala prispieť k tomuto úsiliu o zníženie emisií.
- (8) Prijatím nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119¹ Únia do právnych predpisov zakotvila cieľ znížiť emisie na nulovú bilanciu najneskôr do roku 2050 a cieľ dosiahnuť následne záporné emisie. V uvedenom nariadení sa takisto stanovuje záväzný strednodobý domáci cieľ Únie v oblasti klímy znížiť čisté emisie skleníkových plynov (emisie po odpočítaní odstránených emisií) do roku 2030 minimálne o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimateckej 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).

- (9) Zmeny zavedené touto smernicou sú nevyhnutné na zabezpečenie integrity EU ETS a účinného riadenia EU ETS, aby ako nástroj politiky prispieval k splneniu cieľov Únie znížiť čisté emisie skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % a dosiahnuť klimatickú neutralitu najneskôr do roku 2050 ako aj k cieľu následne dosiahnuť záporné emisie, ako sa uvádza v článku 2 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2021/1119. Tieto zmeny sú preto zamerané aj na plnenie príspevkov Únie podľa Parížskej dohody v oblasti leteckej dopravy. Celkové množstvo kvót pre leteckú dopravu by sa preto malo konsolidovať a malo by podliehať lineárnemu redukčnému koeficientu ako sa uvádza v článku 9 smernice 2003/87/ES.

- (10) Okrem CO₂ má letecká doprava vplyv na klímu prostredníctvom emisií iných látok ako CO₂, ako sú oxidy dusíka (NO_x), sadzové častice a oxidované zlúčeniny síry a účinky vodnej pary, ako aj prostredníctvom atmosférických procesov spôsobených takýmito emisiami, ako je tvorba ozónu a vznik riasových oblakov z kondenzačných stôp. Vplyv takýchto emisií iných látok ako CO₂ na klímu závisí od druhu použitého paliva a motorov, od polohy emisií, najmä od letovej nadmorskej výšky lietadla a od jeho polohy z hľadiska zemepisnej šírky a dĺžky, ako aj od času vypúšťania emisií a poveternostných podmienok v danom čase. Na základe posúdenia vplyvu Komisiou z roku 2006, pokiaľ ide o začlenenie leteckej dopravy do EU ETS, sa v smernici 2008/101/ES uznalo, že letecká doprava má vplyv na globálnu klímu prostredníctvom uvoľňovania emisií iných látok ako CO₂. V článku 30 ods. 4 smernice 2003/87/ES zmenenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/410¹ sa vyžaduje, aby Komisia do 1. januára 2020 predložila aktualizovanú analýzu vplyvov leteckej dopravy, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂, ku ktorej v prípade potreby pripojí návrh, ako tieto vplyvy čo najlepšie riešiť. V záujme splnenia tejto požiadavky Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA) vykonala aktualizovanú analýzu vplyvov leteckej dopravy, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂, na zmenu klímy a 23. novembra 2020 svoju štúdiu uverejnila. Zistenia uvedenej štúdie potvrdili skoršie predpoklady, totiž že vplyvy činností leteckej dopravy na klímu, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂, sú celkovo prinajmenšom rovnako významné ako vplyv samotného CO₂.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/410 zo 14. marca 2018, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES s cieľom zlepšiť nákladovo efektívne znižovanie emisií a investície do nízkouhlíkových technológií a rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 (Ú. v. EÚ L 76, 19.3.2018, s. 3).

- (11) Zo zistení štúdie agentúry EASA z 23. novembra 2020 vyplýva, že v súlade so zásadou predbežnej opatrnosti už účinky iných látok ako CO₂ z leteckej dopravy nemožno ignorovať. Na dosiahnutie zníženia emisií v súlade s Parížskou dohodou sú potrebné regulačné opatrenia Únie. Komisia by preto mala vytvoriť rámec monitorovania, nahlasovania a overovania účinkov iných látok ako CO₂ z leteckej dopravy. Na základe výsledkov tohto rámca by Komisia mala do 1. januára 2028 predložiť správu a v prípade potreby a na základe posúdenia vplyvu aj legislatívny návrh obsahujúci zmierňujúce opatrenia pre vplyvy leteckej dopravy, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂, a to rozšírením rozsahu pôsobnosti EU ETS tak, aby zahŕňal takéto účinky.
- (12) Dosiahnutie zvýšených ambícií v oblasti klímy si bude vyžadovať nasmerovanie čo najväčšieho množstva zdrojov do klimateckej transformácie, ktorá by takisto mala byť spravodlivou transformáciou. Preto by sa všetky príjmy z aukcií, ktoré nie sú pridelené do rozpočtu Únie, mali použiť na účely súvisiace s klímou.

- (13) Celkové množstvo kvót pre leteckú dopravu by sa malo konsolidovať na úrovni kvót pridelených pre lety, v prípade ktorých sa musia kvóty odovzdať v súlade so smernicou 2003/87/ES. 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 uvedenej smernici. Úroveň pridelených kvót by sa mala zvýšiť tak, aby sa zohľadnili trasy, na ktoré sa EU ETS nevzťahoval v roku 2023, ale bude sa na ne vzťahovať od roku 2024.
- (14) Zvýšená miera obchodovania formou aukcie od roku nasledujúceho po nadobudnutí účinnosti tejto smernice by mala byť pravidlom prideľovania kvót pre odvetvie leteckej dopravy, a to s ohľadom na schopnosť odvetvia prenášať ďalej zvýšené náklady na CO₂. V roku 2024 a 2025 by sa malo postupne ukončovať bezodplatné prideľovanie kvót a od roku 2026 v plnej miere zaviesť obchodovanie formou aukcie.

- (15) Smernica 2003/87/ES by mala prispieť k stimulovaniu dekarbonizácie komerčnej leteckej dopravy. Prechod od využívania fosílnych palív by zohrával úlohu pri dosahovaní takejto dekarbonizácie. Vzhľadom na vysokú úroveň hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi lietadiel, rozvíjajúci sa trh s udržateľnými leteckými palivami v Únii a významný cenový rozdiel medzi fosílnym petrolejom a udržateľnými leteckými palivami by sa však tento prechod mal podporiť stimulovaním subjektov, ktoré sa pre prechod rozhodnú skôr. V období od 1. januára 2024 do 31. decembra 2030 by sa preto malo vyhradiť 20 miliónov kvót, aby sa prideliť jednotlivým prevádzkovateľom lietadiel na pokrytie časti zostávajúceho cenového rozdielu medzi fosílnym petrolejom a oprávnenými leteckými palivami. Uvedené kvóty by mali pochádzať zo súboru všetkých kvót dostupných pre leteckú dopravu a mali by sa prideľovať nediskriminačným spôsobom len na lety, na ktoré sa vzťahuje povinnosť na odovzdávanie kvót podľa smernice 2003/87/ES. Na základe hodnotenia fungovania uvedenej rezervy by Komisia mohla rozhodnúť, že predloží legislatívny návrh na pridelenie obmedzeného množstva kvót s časovým obmedzením. Takéto pridelenie by malo trvať len do 31. decembra 2034.

- (16) Nadzvukové komerčné lety prestali byť k dispozícii, okrem iného z dôvodu neúmerne zvýšených škôd na životnom prostredí, ktoré spôsobili. Súčasné trendy však svedčia o intenzívnom výskume opätovného zavedenia nadzvukovej leteckej dopravy. Pozitívna korelácia medzi rýchlosťou letu a úrovňou emisií spôsobených spaľovaním paliva odôvodňuje zaobchádzanie s podzvukovými letmi odlišne od nadzvukových letov. Preto je vhodné vylúčiť možné budúce nadzvukové lety z podpory poskytovanej podľa tejto pozmeňujúcej smernice pre nefosílna palivá.
- (17) Smernica 2003/87/ES by sa mala zmeniť aj so zreteľom na prijateľné jednotky na dosiahnutie súladu, aby sa zohľadnili kritériá oprávnenosti emisných jednotiek CORSIA prijaté Radou ICAO na jej 216. zasadnutí v marci 2019 ako základný prvok systému CORSIA. Prevádzkovatelia lietadiel so sídlom v Únii by mali mať možnosť používať jednotky na zabezpečenie súladu so systémom CORSIA v prípade letov do tretích krajín, medzi tretími krajinami 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 jednotky na zabezpečenie súladu mali pochádzať zo štátov, ktoré sú zmluvnými stranami Parížskej dohody a ktoré sú zapojené do systému CORSIA, a malo by sa zabrániť dvojitému započítaniu.

- (18) V záujme zabezpečenia jednotných podmienok používania jednotiek v súlade so smernicou 2003/87/ES by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, aby mohla prijať zoznam jednotiek na základe tých jednotiek, ktorých použitie Rada ICAO považuje za prijateľné z hľadiska dodržiavania pravidiel systému CORSIA a ktoré spĺňajú uvedené podmienky oprávnenosti stanovené touto smernicou. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹.
- (19) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky pre opatrenia potrebné na schvaľovanie zúčastnenými stranami, včasné úpravy podávania správ o antropogénnych emisiách zo zdrojov a ich odstraňovaní záchytní, na ktoré sa vzťahujú vnútroštátne stanovené príspevky zúčastnených strán, ako aj na zabránenie dvojitému započítaniu a čistému 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 (EÚ) č. 182/2011.
- (20) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky výpočtu kompenzačných požiadaviek systému CORSIA v prípade prevádzkovateľov lietadiel so sídlom v Únii by sa mali na Komisiu preniesť zodpovedajúce vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) č. 182/2011.

¹ 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).

- (21) Keďže za vykonávanie a presadzovanie systému CORSIA v prípade prevádzkovateľov lietadiel so sídlom mimo Únie má zodpovedať výlučne domovská krajina týchto prevádzkovateľov lietadiel, od prevádzkovateľov lietadiel so sídlom mimo Únie by sa nemalo vyžadovať, aby zrušili jednotky na zabezpečenie súladu so systémom CORSIA podľa tejto smernice.
- (22) Keďže za vykonávanie a presadzovanie systému CORSIA v prípade prevádzkovateľov lietadiel so sídlom mimo Únie má zodpovedať výlučne domovská krajina týchto prevádzkovateľov lietadiel, ak prevádzkovateľ lietadiel so sídlom mimo Únie má značné emisie z letov v rámci Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) alebo z letov s odletom z letiska nachádzajúceho sa v EHP do letiska nachádzajúceho sa vo Švajčiarsku alebo v Spojenom kráľovstve, štát, v ktorom má tento prevádzkovateľ lietadiel sídlo, môže oznámiť aj rozdiely týkajúce sa uplatňovania systému CORSIA v súvislosti s vnútroeurópskymi letmi. Smernica 2003/87/ES by sa mala vzhľadom na vývoj v uvedenej súvislosti neustále preskúmať.
- (23) S cieľom zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie na trasách by lety do štátov a zo štátov, ktoré nevykonávajú systém CORSIA na účely práva Únie, s výnimkou letov s odletom z letiska nachádzajúceho sa v EHP a príletom na letisko nachádzajúce sa v EHP, vo Švajčiarsku alebo v Spojenom kráľovstve, mali byť oslobodené od povinností odovzdávať kvóty alebo rušiť jednotky. S cieľom stimulovať úplné vykonávanie systému CORSIA od roku 2027 by sa výnimka mala v súvislosti s odovzdávaním kvót uplatňovať len na emisie uvoľnené do 31. decembra 2026.

- (24) V článku 191 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) sa stanovuje, že politika Únie v oblasti životného prostredia má prispievať k podpore opatrení na medzinárodnej úrovni v boji proti zmene klímy a vyžaduje, aby Únia a členské štáty v rámci svojich príslušných právomocí spolupracovali s tretími krajinami a s príslušnými medzinárodnými organizáciami. Uvedené ciele sú relevantné aj pre ICAO a ďalší rozvoj systému CORSIA.
- (25) Transparentnosť údajov a prístup verejnosti k informáciám sú nevyhnutné na zvýšenie zodpovednosti a vymáhateľnosti. Preto by Komisia mala používateľsky ústretovým spôsobom zverejňovať údaje o emisiách a kompenzáciách prevádzkovateľov lietadiel. Takéto zverejňovanie by uľahčilo posudzovanie vplyvu systému CORSIA na globálne zníženie emisií CO₂ a jeho úlohy pri dosahovaní cieľov Parížskej dohody.
- (26) Lety do najmenej rozvinutých krajín a malých ostrovných rozvojových štátov vymedzených Organizáciou Spojených národov, ktoré nevykonávajú systém CORSIA na účely práva Únie, 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 odovzdávať kvóty alebo rušiť jednotky. Pre túto výnimku by nemal existovať žiadny konečný dátum.

- (27) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky oslobodenia prevádzkovateľov lietadiel od kompenzačných požiadaviek, ako sa stanovuje podľa tejto smernice, v súvislosti s emisiami z letov do štátov a zo štátov, ktoré uplatňujú systém CORSIA vo svojom vnútroštátnom práve menej prísny spôsobom alebo nepresadzujú ustanovenia systému CORSIA u všetkých prevádzkovateľov lietadiel rovnako podľa tejto smernice, by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, na základe ktorých môže oslobodiť prevádzkovateľov lietadiel so sídlom v Únii od kompenzačných požiadaviek v prípade emisií z letov, pri ktorých dochádza k významnému narušeniu hospodárskej súťaže na úkor prevádzkovateľov lietadiel so sídlom v Únii v dôsledku menej prísneho vykonávania alebo presadzovania systému CORSIA v tretích krajinách. Narušenie hospodárskej súťaže by mohlo byť spôsobené menej prísny prístupom k oprávneným jednotkám alebo ustanoveniami o dvojitom započítaní. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) č. 182/2011.
- (28) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky na vytvorenie rovnakých podmienok na trasách medzi dvoma rôznymi štátmi, ktoré uplatňujú systém CORSIA, ak tieto štáty umožňujú prevádzkovateľom lietadiel používať iné jednotky než tie, ktoré sú uvedené v zozname jednotiek na zabezpečenie súladu prijatom podľa vykonávacieho aktu podľa tejto smernice, by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci s cieľom umožniť prevádzkovateľom lietadiel so sídlom v členskom štáte používať dodatočné typy jednotiek k uvedenému zoznamu jednotiek na zabezpečenie súladu alebo aby neboli viazaní podmienkami oprávnenosti jednotiek zavedenými touto smernicou. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) č. 182/2011.

- (29) Komisia by mala predložiť správu o vykonávaní systému CORSIA a súboru opatrení ICAO na splnenie dlhodobého globálneho ambiciózneho cieľa pre medzinárodnú leteckú dopravu dosiahnuť nulovú bilanciu emisií uhlíka do roku 2050 (ďalej len „dlhodobý globálny ambiciózny cieľ“), ktorý prijalo 41. zhromaždenie ICAO 7. októbra 2022.
- (30) S cieľom uľahčiť pokrok v rámci ICAO Únia pri troch príležitostiach prijala časovo obmedzené výnimky z EU ETS, a obmedzila tak povinnosť plniť záväzky na emisie z letov medzi letiskami nachádzajúcimi sa v EHP, a to s rovnakými podmienkami pre prevádzkovateľov lietadiel na trasách bez ohľadu na to, kde sú usadení. Najnovšou výnimkou z EU ETS stanovenou v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2392¹ sa plnenie záväzkov obmedzilo na emisie z letov v rámci EHP uvoľnené do roku 2023, pričom sa počítalo s možnými zmenami rozsahu pôsobnosti tohto systému, pokiaľ ide o lety na letiská a z letísk nachádzajúcich sa mimo EHP počnúc 1. januárom 2024, v nadväznosti na preskúmanie stanovené v uvedenom nariadení. S cieľom posúdiť vykonávanie systému CORSIA, ktorého pilotná fáza začala, a spôsob jeho uplatňovania v praxi by sa súčasná výnimka z povinností EU ETS mala predĺžiť do 31. decembra 2026 v prípade povinnosti odovzdávania kvót pokiaľ ide o lety prevádzkované prevádzkovateľmi lietadiel na trasách, na ktoré sa nevzťahuje systém CORSIA, do príslušných tretích krajín a z nich, v súvislosti s ktorými by sa inak najneskôr od 31. marca 2027 a 30. septembra 2027 uplatňovali povinnosti nahlasovania a odovzdávania kvót v EU ETS.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2392 z 13. decembra 2017, ktorým sa mení smernica 2003/87/ES na účely pokračovania súčasných obmedzení rozsahu pôsobnosti v súvislosti s činnosťami leteckej dopravy a na účely prípravy na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021 (Ú. v. EÚ L 350, 29.12.2017, s. 7).

Táto výnimka by mala byť poslednou časovo obmedzenou výnimkou z EU ETS. Preskúmanie systému CORSIA by sa malo uskutočniť do 1. júla 2026. Ak zhromaždenie ICAO do 31. decembra 2025 neposilní systém CORSIA v súlade s dosiahnutím svojho dlhodobého globálneho ambiciózneho cieľa na splnenie cieľov Parížskej dohody alebo ak štáty uvedené vo vykonávacom akte, ktorý má prijať Komisia, predstavujú podľa najnovších dostupných údajov menej ako 70 % emisií z medzinárodnej leteckej dopravy, Komisia by mala podľa potreby navrhnúť, aby sa EU ETS uplatňoval na emisie z odlietajúcich letov od roku 2027 a aby prevádzkovatelia lietadiel mali možnosť odpočítat si všetky náklady spôsobené kompenzáciami v rámci systému CORSIA na týchto trasách, aby sa zabránilo dvojitému spoplatňovaniu. Zároveň, ak tretia krajina neuplatní systém CORSIA od roku 2027, EU ETS by sa mal vzťahovať na emisie z letov odlietajúcich do danej tretej krajiny.

- (31) Informácie o využívaní jednotiek na zabezpečenie súladu s požiadavkami na kompenzáciu podľa systému CORSIA by sa mali zverejniť, a to nie menej transparentným spôsobom, ako sa sprístupňujú informácie o využívaní medzinárodných kreditov podľa smernice 2003/87/ES do roku 2020 podľa prílohy XIV k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 389/2013¹.

¹ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 389/2013 z 2. mája 2013, ktorým sa zriaďuje register Únie podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES a rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 280/2004/ES a č. 406/2009/ES a ktorým sa zrušujú nariadenia Komisie (EÚ) č. 920/2010 a č. 1193/2011 (Ú. v. EÚ L 122, 3.5.2013, s. 1).

- (32) Dňa 7. októbra 2022 a v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19 sa 41. zhromaždenie organizácie ICAO rozhodlo zmeniť predchádzajúcu referenčnú hodnotu systému CORSIA na obdobie od roku 2024 do roku 2035 z priemerných emisií CO₂ v rokoch 2019 a 2020 na 85 % emisií CO₂ v roku 2019. Priemer všetkých nahlásených emisií CO₂ za roky 2019 a 2020 bol 435 859 594 ton. Emisie CO₂ v roku 2019 predstavovali 608 076 604 ton a 85 % z toho je 516 865 113 ton. Skutočná referenčná hodnota, ktorú ICAO používa na výpočet faktora rastu odvetvia, sa však určuje pomocou podsúboru emisií, pričom zohľadňuje len emisie CO₂ na trasách, na ktoré sa vzťahujú kompenzačné požiadavky. V prípade podskupiny všetkých dvojíc štátov, na ktoré sa vzťahovali kompenzačné požiadavky v roku 2021, ICAO nezverejnila priemer emisií CO₂ za roky 2019 a 2020, ale odhaduje sa na 245 miliónov ton, pričom emisie CO₂ v roku 2019 predstavovali 341 380 188 ton, z čoho 85 % predstavuje 290 173 160 ton. V prípade všetkých dvojíc štátov, pri ktorých sa očakáva, že budú podliehať kompenzačným požiadavkám v roku 2027, sa priemerné emisie CO₂ za roky 2019 a 2020 odhadujú na približne 373 miliónov ton, zatiaľ čo 85 % zodpovedajúcich emisií CO₂ za rok 2019 sa odhaduje na približne 439 miliónov ton.
- (33) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky na vypracovanie zoznamu štátov, ktoré sa považujú za krajiny uplatňujúce systém CORSIA na účely smernice 2003/87/ES, 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 (EÚ) č. 182/2011.

- (34) Prechod odvetvia leteckej dopravy na udržateľné letectvo musí zohľadňovať sociálny rozmer tohto odvetvia a jeho konkurencieschopnosť s cieľom zabezpečiť sociálnu spravodlivosť tohto prechodu a odbornú prípravu, rekvalifikáciu a zvyšovanie úrovne zručností pracovníkov. Komisia by mala predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice a jej sociálnom vplyve na odvetvie leteckej dopravy.
- (35) Lety na vzdialenosť 1 000 kilometrov a menej predstavujú 6 až 9 % celkových emisií CO₂ z leteckej dopravy. Komisia by mala predložiť správu o opatreniach na podporu prechodu na alternatívne, udržateľnejšie druhy dopravy, kým sa nedosiahne technologický prelom a nebudú dostupné letecké palivá a lietadlá s nulovými emisiami.
- (36) Zatiaľ čo sa EU ETS uplatňovala na lety od roku 2012, balík Fit for 55 obsahuje dodatočné opatrenia, ktoré by spolu s EU ETS mohli mať kumulatívny vplyv na toto odvetvie. S cieľom zaistiť leteckú prepojenosť v prípade letov, ktoré obsluhujú ostrovné regióny alebo malé letiská, by mal mechanizmus podľa tejto smernice, ktorý je určený na preklenutie zostávajúceho cenového rozdielu medzi fosílnymi palivami a ich alternatívami, obmedziť nepriaznivé vplyvy na leteckú prepojenosť a zmierniť riziko úniku uhlíka. Do roku 2026 by Komisia mala podať správu o možných účinkoch na leteckú prepojenosť.

- (37) Emisný faktor leteckého petroleja (Jet A1 alebo Jet A) v rámci EU ETS by sa mal zosúladiť s emisným faktorom pre dané palivo stanoveným v CORSIA SARP. V dôsledku zvýšenia emisného faktora leteckého petroleja by nemalo dôjsť k žiadnej zmene v úrovni prideľovania kvót, pretože bezodplatné prideľovanie kvót pre leteckú dopravu sa postupne ukončuje v dôsledku tejto smernice v prospech obchodovania formou aukcie s cieľom dosiahnuť väčšie zníženie emisií.
- (38) Palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu využívajúce vodík z obnoviteľných zdrojov v súlade s článkom 25 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001¹ by sa mali hodnotiť ako palivá s nulovými emisiami pre prevádzkovateľov lietadiel, ktorí ich používajú, kým sa nestanovia podrobné pravidlá primeraného započítavania podľa tejto smernice.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

- (39) S cieľom stanoviť podrobné pravidlá ročného výpočtu rozdielu v nákladoch medzi fosílnym petrolejom a oprávnenými leteckými palivami v súlade s nariadením o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu, pridelovania kvót na používanie takýchto oprávnených palív a výpočtu emisií skleníkových plynov ušetrených v dôsledku používania takýchto oprávnených palív, ako aj stanoviť opatrenia na zohľadnenie stimulov vyplývajúcich z ceny uhlíka a z harmonizovaných minimálnych úrovní zdaňovania fosílnych palív, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ. Okrem toho s cieľom stanoviť podrobné podmienky obchodovania členských štátov formou aukcie s kvótami pre leteckú dopravu vrátane podrobných podmienok obchodovania formou aukcie, ktoré sú nevyhnutné na prenos podielu príjmov z takého obchodovania formou aukcie do všeobecného rozpočtu Únie vo forme vlastných zdrojov by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva¹. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

¹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (40) Osobitná pozornosť by sa mala venovať podpore prístupnosti pre najvzdialenejšie regióny Únie. Preto by sa mala stanoviť dočasná výnimka z EU ETS do 31. decembra 2030 pre emisie z letov medzi letiskom nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne členského štátu a letiskom nachádzajúcim sa v tom istom členskom štáte mimo uvedeného najvzdialenejšieho regiónu, aby sa reagovalo na najdôležitejšie potreby rezidentov z hľadiska zamestnania, vzdelávania a iných možností. Uvedená výnimka by sa z rovnakých dôvodov mala vzťahovať aj na lety medzi letiskami, ktoré sa nachádzajú v tom istom najvzdialenejšom regióne alebo v rôznych najvzdialenejších regiónoch v tom istom členskom štáte.
- (41) Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/136¹ sa má uplatňovať, pokiaľ ide o oznamovanie prevádzkovateľom lietadiel, ktoré majú členské štáty uskutočniť do 30. novembra 2023 podľa smernice 2003/87/ES za predpokladu, že sektorový rastový faktor na rok 2022, ktorý má uverejniť ICAO, sa rovná nule.

¹ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/136 z 18. januára 2023, ktorým sa mení smernica 2003/87/ES, pokiaľ ide o oznamovanie kompenzácie v súvislosti s globálnym trhovým opatrením pre prevádzkovateľov lietadiel so sídlom v Únii (Ú. v. EÚ L 19, 20.1.2023, s. 1).

- (42) 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. Potrebné úsilie v oblasti výskumu a inovácií sa na úrovni Únie podporuje okrem iného prostredníctvom programu Horizont Európa – rámcového programu pre výskum a inovácie, ktorý zahŕňa značné finančné prostriedky a nové nástroje určené pre odvetvia, na ktoré sa vzťahuje EU ETS.
- (43) Inovačný fond zriadený smernicou 2003/87/ES má podporovať výskum a vývoj a zavádzanie dekarbonizačných riešení vrátane technológií s nulovými emisiami a znižovať vplyv odvetvia leteckej dopravy na klímu a životné prostredie. Má podporovať aj elektrifikáciu a opatrenia na zníženie celkového vplyvu leteckej dopravy.

- (44) Keďže ciele tejto smernice, a to zabezpečiť príspevok leteckej dopravy k cieľu zníženia emisií v celom hospodárstve Únie a primerane implementovať systém CORSIA do práva Únie, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jej rozsahu a dôsledkov 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.
- (45) Členské štáty by mali transponovať túto smernicu do 31. decembra 2023 vzhľadom na potrebu naliehavých opatrení v oblasti klímy a na všetky odvetvia prispievajúce k zníženiu emisií nákladovo efektívnym spôsobom.
- (46) Zjednodušením administratívnych postupov a prispôbením uvedených postupov najlepším postupom by sa administratívna záťaž obmedzila na minimum.
- (47) Smernica 2003/87/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1
Zmeny smernice 2003/87/ES

Smernica 2003/87/ES sa mení takto:

1. V článku 3 sa dopĺňa tento bod:

„v) „vplyvy leteckej dopravy, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂“ znamenajú účinky na klímu v dôsledku uvoľňovania oxidov dusíka (NO_x), sadzových častíc a oxidovaných zlúčenín síry počas spaľovania paliva a účinky vodnej pary vrátane kondenzačných stôp z lietadla vykonávajúceho leteckú činnosť uvedenú v prílohe I;“

2. Článok 3c sa mení takto:

a) odsek 2 sa vypúšťa;

b) dopĺňajú sa tieto odseky:

- „5. Komisia určí celkové množstvo kvót, ktoré sa majú pridelit' prevádzkovateľom lietadiel na rok 2024, na základe celkového množstva kvót pridelených prevádzkovateľom lietadiel, ktorí vykonávali činnosti leteckej dopravy uvedené v prílohe I v roku 2023, zníženého o lineárny redukčný koeficient uvedený v článku 9 a uverejní toto množstvo, ako aj množstvo bezodplatného prideľovania kvót, ku ktorému by došlo v roku 2024 podľa pravidiel bezodplatného prideľovania platných predtým, ako sa smernicou Európskemu parlamentu a Rady (EÚ) 2023/...⁺ zaviedli zmeny.
6. Na obdobie od 1. januára 2024 do 31. decembra 2030 sa maximálne 20 miliónov z celkového množstva kvót uvedených v odseku 5 vyhradí pre komerčných prevádzkovateľov lietadiel na transparentnom, rovnakom a nediskriminačnom základe na používanie udržateľných leteckých palív a iných leteckých palív, ktoré nepochádzajú z fosílnych palív identifikovaných v nariadení o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu na dosiahnutie minimálneho podielu udržateľných leteckých palív, ktorý musí obsahovať letecké palivo sprístupnené prevádzkovateľom lietadiel na letiskách Únie dodávateľmi leteckých palív podľa uvedeného nariadenia pre podzvukové lety, v prípade ktorých sa musia kvóty odovzdať v súlade s článkom 12 ods. 3 tejto smernice.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, do textu číslo smernice nachádzajúcej sa v dokumente PE-CONS 8/23 (2021/0207(COD)) a do poznámky pod čiarou vložte číslo, dátum a odkaz na uverejnenie uvedenej smernice v úradnom vestníku.

V prípade, že na letisku nemožno oprávnené letecké palivo fyzicky priradiť ku konkrétnemu letu, kvóty vyhradené podľa tohto pododseku musia byť k dispozícii na oprávnené letecké palivá natankované na danom letisku úmerne emisiám z letov prevádzkovateľa lietadla z daného letiska, v prípade ktorých sa musia kvóty odovzdať v súlade s článkom 12 ods. 3 tejto smernice.

Kvóty vyhradené podľa prvého pododseku tohto odseku prideliť členské štáty na pokrytie časti alebo celého cenového rozdielu medzi používaním fosílného petroleja a používaním príslušných oprávnených leteckých palív, pričom zohľadnia stimuly vyplývajúce z ceny uhlíka a harmonizovaných minimálnych úrovní zdaňovania fosílnych palív. Pri výpočte tohto cenového rozdielu Komisia zohľadní technickú správu uverejnenú Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva podľa nariadenia o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu. Členské štáty zabezpečia viditeľnosť financovania podľa tohto odseku spôsobom, ktorý zodpovedá požiadavkám uvedeným v článku 30m ods. 1 písm. a) a b) tejto smernice.

Kvóty pridelené podľa tohto odseku sa vzťahujú na:

- a) 70 % zostávajúceho cenového rozdielu medzi používaním fosílného petroleja a vodíka z obnoviteľných zdrojov energie a moderných biopalív vymedzených v článku 2 druhom odseku bode 34 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001^{**}, v prípade ktorých je emisný faktor nula podľa prílohy IV alebo podľa vykonávacieho aktu prijatého podľa článku 14 tejto smernice;
- b) 95 % zostávajúceho cenového rozdielu medzi používaním fosílného petroleja a palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu v súlade s článkom 25 smernice (EÚ) 2018/2001 používaných v leteckej doprave, v prípade ktorých je emisný faktor nula podľa prílohy IV alebo podľa vykonávacieho aktu prijatého podľa článku 14 tejto smernice;
- c) 100 % zostávajúceho cenového rozdielu medzi používaním fosílného petroleja a akéhokoľvek oprávneného leteckého paliva, ktoré nie je získané z fosílnych palív uvedených v prvom pododseku tohto odseku, na letiskách, ktoré sa nachádzajú na ostrovoch s rozlohou menšou ako 10 000 km² a bez cestného alebo železničného spojenia s pevninou, na letiskách, ktoré nie sú dostatočne veľké na to, aby boli vymedzené ako letiská Únie v súlade s nariadením o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu, a na letiskách nachádzajúcich sa v najvzdialenejšom regióne;

- d) v iných prípadoch ako sú uvedené v písmenách a), b) a c) na 50 % zostávajúceho cenového rozdielu medzi používaním fosílného petroleja a akýmkoľvek oprávneným leteckým palivom, ktoré nepochádza z fosílnych palív uvedených v prvom pododseku tohto odseku.

Pri prideľovaní kvót podľa tohto odseku sa môže zohľadniť možná podpora z iných systémov na vnútroštátnej úrovni.

Komerční prevádzkovatelia lietadiel môžu každoročne požiadať o pridelenie kvót na základe množstva každého oprávneného leteckého paliva podľa tohto odseku, ktoré sa používajú na účely letov, za ktoré sa musia odovzdať kvóty v súlade s článkom 12 ods. 3 v období od 1. januára 2024 do 31. decembra 2030, s výnimkou letov, v prípade ktorých sa uvedená požiadavka považuje za splnenú podľa článku 28a ods. 1. Ak v danom roku dopyt po kvótach na použitie takýchto palív prevyšuje dostupnosť kvót, množstvo kvót sa pri prideľovaní na daný rok jednotne zníži všetkým dotknutým prevádzkovateľom lietadiel.

Komisia uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* podrobnosti o rozdiely priemerných nákladov medzi fosílnym petrolejom, pričom zohľadní stimuly vyplývajúce z ceny uhlíka a z harmonizovaných minimálnych úrovní zdaňovania fosílnych palív, a príslušnými oprávnenými leteckými palivami, a to každoročne za predchádzajúci rok.

Komisia je splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 23 s cieľom doplniť túto smernicu stanovením podrobných pravidiel ročného výpočtu rozdielu v nákladoch uvedeného v šiestom pododseku tohto odseku, pridelovania kvót na používanie palív uvedených v prvom pododseku tohto odseku a výpočtu emisií skleníkových plynov ušetrených v dôsledku používania palív nahlásených podľa vykonávacieho aktu prijatého podľa článku 14 ods. 1 a stanovením opatrení na zohľadnenie stimulov vyplývajúcich z ceny uhlíka a z harmonizovaných minimálnych úrovní zdaňovania fosílnych palív.

Komisia do 1. januára 2028 vykoná hodnotenie uplatňovania tohto odseku a výsledky tohto hodnotenia včas predloží Európskemu parlamentu a Rade v správe. K správe sa môže podľa potreby pripojiť legislatívny návrh na pridelenie obmedzeného a časovo ohraničeného množstva kvót do 31. decembra 2034 s cieľom ďalej stimulovať používanie palív uvedených v prvom pododseku tohto odseku, najmä používanie palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu v súlade s článkom 25 smernice (EÚ) 2018/2001 používaných v leteckej doprave, v prípade ktorých je emisný faktor nula podľa prílohy IV alebo podľa vykonávacieho aktu prijatého podľa článku 14 tejto smernice.

Od 1. januára 2028 Komisia vyhodnotí uplatňovanie tohto odseku vo výročnej správe, ktorú musí predložiť podľa článku 10 ods. 5.

7. 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, a na ktoré sa v roku 2023 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 pridelovania a obchodovania formou aukcie, ktoré by sa uskutočnili, ak by sa na ne v danom roku EU ETS vzťahoval.
8. Odchylné od článku 12 ods. 3, 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 uvoľnené do 31. decembra 2030 z letov medzi letiskom nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne členského štátu a letiskom nachádzajúcim sa v tom istom členskom štáte vrátane iného letiska nachádzajúceho sa v tom istom najvzdialenejšom regióne alebo v inom najvzdialenejšom regióne toho istého členského štátu.

* Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/... z ..., ktorou sa mení smernica 2003/87/ES, pokiaľ ide o príspevok leteckej dopravy k cieľu Únie znížiť emisie v celom hospodárstve, a ktorou sa primerane vykonáva globálne trhové opatrenie (Ú. v. EÚ L ...).

** Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).“

3. Článok 3d sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. V rokoch 2024 a 2025 sa s 15 % kvót uvedených v článku 3c ods. 5 a 7, ako aj 25 % v roku 2024 a 50 % v roku 2025 zo zvyšných 85 % týchto kvót, v súvislosti s ktorým by sa uskutočnilo bezodplatné pridelovanie, obchoduje formou aukcie s výnimkou množstiev kvót uvedených v článku 3c ods. 6 a článku 10a ods. 8 štvrtom pododseku. Zvyšok kvót na tieto roky sa prideluje bezodplatne.

Od 1. januára 2026 sa obchoduje formou aukcie s celým množstvom kvót, v súvislosti s ktorými by sa v uvedenom roku uskutočnilo bezodplatné pridelovanie, s výnimkou množstva kvót uvedeného v článku 3c ods. 6 a článku 10a ods. 8 štvrtom pododseku.“;

b) vkladá sa tento odsek:

„1a. Kvóty, ktoré sa pridelujú bezodplatne, sa pridelujú prevádzkovateľom lietadiel proporcionálne podľa ich podielu overených emisií z činností leteckej dopravy nahlásených za rok 2023. Pri uvedenom výpočte sa zohľadňujú aj overené emisie z činností leteckej dopravy nahlásené v súvislosti s letmi, na ktoré sa vzťahuje EU ETS až od 1. januára 2024. Do 30. júna príslušného roku príslušné orgány vydajú kvóty, ktoré sú pridelené bezodplatne na daný rok.“;

- c) odsek 2 sa vypúšťa;
- d) odseky 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 23 s cieľom doplniť túto smernicu, pokiaľ ide o podrobné podmienky obchodovania členských štátov formou aukcie s kvótami pre leteckú dopravu v súlade s odsekmi 1 a 1a tohto článku, a to aj vrátane podrobných podmienok obchodovania formou aukcie, ktoré sú nevyhnutné na prenos podielu príjmov z takého obchodovania formou aukcie do všeobecného rozpočtu Únie vo forme vlastných zdrojov v súlade s článkom 311 tretím odsekom Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“). Množstvo kvót, s ktorými má každý členský štát obchodovať formou aukcie v jednotlivom období, je úmerný jeho podielu na celkových pridelených emisiách z leteckej dopravy za všetky členské štáty za referenčný rok nahlásený podľa článku 14 ods. 3 a overený podľa článku 15. Pre každé obdobie uvedené v článku 13 je referenčným rokom kalendárny rok, ktorý sa končí 24 mesiacov pred začiatkom obdobia, na ktoré sa obchodovanie formou aukcie vzťahuje. Delegovanými aktmi sa zabezpečí dodržiavanie zásad stanovených v článku 10 ods. 4 prvom pododseku.

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 tretím odsekom ZFEÚ a zahrnutých do všeobecného rozpočtu Únie. Členské štáty použijú príjmy z obchodovania s kvótami formou aukcie alebo ekvivalent vyjadrený vo finančnej hodnote uvedených príjmov v súlade s článkom 10 ods. 3 tejto smernice.“

4. Články 3e a 3f sa vypúšťajú.

5. Článok 11a sa mení takto:

a) odseky 1, 2 a 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 zrušenia jednotiek v súvislosti s oznámeným množstvom podľa článku 12 ods. 6, ako sa stanovuje v článku 12 ods. 9, 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 zo štátu, ktorý je v čase ich použitia zmluvnou stranou Parížskej dohody;
 - b) pochádzajú zo štátu, ktorý je uvedený 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) organizácie ICAO. Táto podmienka sa neuplatňuje vo vzťahu k emisiám uvoľneným pred rokom 2027 a neuplatňuje sa ani na najmenej rozvinuté krajiny alebo malé ostrovné rozvojové štáty, ako ich vymedzuje Organizácia Spojených národov, s výnimkou tých štátov, 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 ich odstraňovaní záchytní, 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 podrobné požiadavky na opatrenia uvedené v prvom pododseku tohto odseku, ktoré môžu zahŕňať požiadavky na podávanie správ a register, a na uvedenie štátov alebo programov, ktoré uplatňujú uvedené opatrenia, v zoznamoch. V uvedených opatreniach sa zohľadní flexibilita poskytovaná najmenej rozvinutým krajinám a malým ostrovným rozvojovým štátom v súlade s odsekom 2 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22a ods. 2.“;

- b) odsek 4 sa vypúšťa;

c) dopĺňa sa tento odsek:

„8. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých uvedie jednotky, ktoré Rada ICAO považuje za oprávnené a ktoré spĺňajú podmienky stanovené v odsekoch 2 a 3 tohto článku. Komisia v prípade potreby prijme aj vykonávacie akty na aktualizáciu tohto zoznamu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22a ods. 2.“

6. Článok 12 sa mení takto:

a) odsek 6 nahrádza takto:

„6. V súlade s metodikou stanovenou vo vykonávacom akte uvedenom v odseku 8 tohto článku členské štáty každý rok vypočítajú požiadavky na kompenzáciu za predchádzajúci kalendárny rok v súvislosti s letmi do štátov, zo štátov a medzi štátmi, ktoré sú uvedené vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3, a v súvislosti s letmi medzi Švajčiarskom alebo Spojeným kráľovstvom a štátmi, ktoré sú uvedené vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3, a každoročne do 30. novembra informujú prevádzkovateľov lietadiel.

V súlade s metodikou stanovenou vo vykonávacom akte uvedenom v odseku 8 tohto článku členské štáty vypočítajú aj celkové konečné kompenzačné požiadavky pre dané obdobie plnenia podmienok systému CORSIA a do 30. novembra roku nasledujúceho po poslednom roku príslušného obdobia dodržiavania predpisov CORSIA informujú prevádzkovateľov lietadiel, ktorí spĺňajú podmienky stanovené v treťom pododseku tohto odseku, o týchto požiadavkách.

Členské štáty informujú tých prevádzkovateľov lietadiel, ktorí spĺňajú všetky nasledujúce podmienky, o úrovni kompenzácie:

- a) prevádzkovatelia lietadla sú držiteľmi osvedčenia leteckého prevádzkovateľa vydaného členským štátom alebo sú registrovaní v členskom štáte vrátane najvzdialenejších regiónov, závislých území a oblastí daného členského štátu; a
- b) ročne produkuje emisie CO₂ vyššie než 10 000 ton v dôsledku využívania lietadiel s maximálnou vzletovou hmotnosťou vyššou než 5 700 kg, ktoré vykonávajú lety uvedené v prílohe I, okrem letov začínajúcich a končiacich v tom istom členskom štáte, vrátane najvzdialenejších regiónov toho istého členského štátu, a to od 1. januára 2021.

Na účely prvého pododseku písm. b) sa neberú do úvahy emisie CO₂ z týchto typov letov:

- i) štátne lety;
- ii) humanitárne lety;
- iii) lety na zdravotnícke účely;
- iv) vojenské lety;
- v) protipožiarne lety;
- vi) lety pred humanitárnym letom, letom na zdravotnícke účely alebo protipožiarnym letom, alebo po uvedených letoch, za predpokladu, že takéto lety sa uskutočnili tým istým lietadlom a boli potrebné na vykonávanie súvisiacich humanitárnych, zdravotníckych alebo protipožiarnych činností alebo na premiestnenie lietadla po týchto činnostiach na jeho ďalšiu činnosť.“;

b) dopĺňajú sa tieto odseky:

„8. Výpočet kompenzačných požiadaviek uvedených v odseku 6 tohto článku na účely systému CORSIA sa vykonáva v súlade s metodikou, ktorú stanoví Komisia, pokiaľ ide o lety do štátov, zo štátov a medzi štátmi, ktoré sú uvedené vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3, a lety medzi Švajčiarskom alebo Spojeným kráľovstvom a štátmi, ktoré sú uvedené vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3.

Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých spresní metodiku pre výpočet kompenzačných povinností pre prevádzkovateľov lietadiel uvedených v prvom pododseku tohto odseku.

V uvedených vykonávacích aktoch sa podrobnejšie opíše najmä uplatňovanie požiadaviek vyplývajúcich z príslušných ustanovení tejto smernice, najmä z článkov 3c, 11a, 12 a 25a, a pokiaľ je to možné vzhľadom na príslušné ustanovenia tejto smernice, z medzinárodných noriem a odporúčaných postupov v oblasti ochrany životného prostredia pre systém CORSIA (CORSIA SARP).

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22a ods. 2. Prvý takýto vykonávací akt sa prijme do 30. júna 2024.

9. 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 v súlade s odsekom 6 za príslušné obdobie plnenia podmienok systému CORSIA. Zrušenie sa vykoná do 31. januára 2025 v prípade emisií v období rokov 2021 až 2023 a do 31. januára 2028 v prípade emisií v období rokov 2024 až 2026.“

7. Do článku 14 sa dopĺňajú tieto odseky:

- „5. Prevádzkovatelia lietadiel podajú raz ročne správu o vplyvoch leteckej dopravy, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂, ktoré sa vyskytnú od 1. januára 2025. Komisia na uvedený účel prijme do 31. augusta 2024 vykonávací akt podľa odseku 1 s cieľom zahrnúť vplyvy leteckej dopravy, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂, do rámca monitorovania, nahlasovania a overovania. Uvedený rámec monitorovania, nahlasovania a overovania obsahuje minimálne dostupné trojrozmerné údaje o trajektórii lietadla a vlhkosti a teplote okolia, aby bolo možné určiť ekvivalent CO₂ na jeden let. Komisia v závislosti od dostupných zdrojov zabezpečí, aby boli uvedené nástroje dostupné na uľahčenie a v čo najväčšej možnej miere na automatizáciu monitorovania, nahlasovania a overovania s cieľom minimalizovať akúkoľvek administratívnu záťaž.

Od 1. januára 2025 členské štáty zabezpečia, aby každý prevádzkovateľ lietadiel monitoroval a nahlášoval príslušnému orgánu vplyvy, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂, z každého lietadla, ktoré prevádzkuje počas každého kalendárneho roka, po skončení každého roka v súlade s vykonávacími aktmi uvedenými v odseku 1.

Komisia každoročne od roku 2026 ako súčasť správy uvedenej v článku 10 ods. 5 predloží správu o výsledkoch uplatňovania rámca monitorovania, nahlasovania a overovania uvedeného v prvom pododseku tohto odseku.

Komisia do 31. decembra 2027 na základe výsledkov uplatňovania rámca monitorovania, nahlasovania a overovania vplyvov leteckej dopravy, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂, predloží správu a podľa potreby legislatívny návrh po tom, ako najprv vykoná posúdenie vplyvu, s cieľom zmierniť vplyvy leteckej dopravy, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂ rozšírením rozsahu pôsobnosti EU ETS tak, aby zahŕňal vplyvy leteckej dopravy, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂.

6. Komisia uverejní aspoň tieto súhrnné ročné údaje o emisiách z činností leteckej dopravy nahlásené členským štátom alebo zaslané Komisii v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/2066* a článkom 7 delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2019/1603** najneskôr tri mesiace po príslušnej lehote na podávanie správ a užívateľsky ústretovým spôsobom:

- a) na dvojicu letísk v rámci EHP:

- i) emisie zo všetkých letov;

- ii) celkový počet letov;
 - iii) celkový počet cestujúcich;
 - iv) typy lietadiel;
- b) na prevádzkovateľa lietadla:
- i) údaje o emisiách z letov v rámci EHP, z letov s odletom z EHP, z letov prichádzajúcich do EHP a z letov medzi dvoma tretími krajinami v členení podľa dvojice štátov a údaje o emisiách, na ktoré sa vzťahuje povinnosť zrušiť oprávnené emisné jednotky systému CORSIA;
 - ii) suma kompenzačných požiadaviek vypočítaná podľa článku 12 ods. 8;
 - iii) suma a druh kreditov podľa článku 11a použitých na dodržanie kompenzačných požiadaviek prevádzkovateľa lietadla uvedených v bode ii) tohto písmena;
 - iv) množstvo a druh použitých palív, pre ktoré je emisný faktor nula podľa tejto smernice alebo ktoré oprávňujú prevádzkovateľa lietadla na získanie kvót podľa článku 3c ods. 6.

V prípade písmen a) a b) prvého pododseku za osobitných okolností, keď prevádzkovateľ lietadla pôsobí na veľmi obmedzenom počte dvojíc letísk alebo na veľmi obmedzenom počte dvojíc štátov, na ktoré sa vzťahujú kompenzačné požiadavky, alebo na veľmi obmedzenom počte dvojíc štátov, na ktoré sa nevzťahujú kompenzačné požiadavky, prevádzkovateľ lietadla môže požiadať riadiaci členský štát, aby takéto údaje nezverejňoval na úrovni prevádzkovateľa lietadla, pričom vysvetlí, prečo by sa zverejnenie považovalo za poškodenie jeho obchodných záujmov. Na základe uvedenej žiadosti môže riadiaci členský štát požiadať Komisiu, aby zverejňovala uvedené údaje na vyššej úrovni agregácie. Komisia rozhodne o tejto žiadosti.

* 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).

** 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).“

8. Článok 18a sa mení takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Ak sa počas prvých dvoch rokov akéhokoľvek obdobia uvedeného v článku 13 žiadne zo započítaných emisií z leteckej dopravy spôsobených letmi uskutočňovanými prevádzkovateľom lietadiel, ktorý patrí do pôsobnosti odseku 1 písm. b) tohto článku, nepridelia jeho riadiacemu členskému štátu, prevádzkovateľ lietadiel sa na ďalšie obdobie prevedie pod iný riadiaci členský štát. Novým riadiacim členským štátom je členský štát s najväčším odhadovaným započítaným množstvom emisií z leteckej dopravy spôsobených letmi, ktoré uskutočňoval prevádzkovateľ lietadiel počas prvých dvoch rokov predchádzajúceho obdobia.“;

b) v odseku 3 sa písmeno 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. Ak prevádzkovateľ lietadla nevykonával činnosť leteckej dopravy uvedenú v prílohe I počas štyroch po sebe nasledujúcich kalendárnych rokov predchádzajúcich aktualizácii zoznamu, tento prevádzkovateľ lietadla sa nezaradí do zoznamu.“

9. Článok 25a sa mení takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Únia a jej členské štáty sa naďalej usilujú o dosiahnutie dohôd o globálnych opatreniach na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy, v súlade s cieľmi nariadenia (EÚ) 2021/1119 a Parížskej dohody. Na základe takýchto dohôd Komisia zváži, či sú potrebné zmeny tejto smernice v rozsahu, v akom sa vzťahuje na prevádzkovateľov lietadiel.“;

b) dopĺňajú sa tieto odseky:

„3. Komisia prijme vykonávací akt, v ktorom sa uvedie zoznam štátov 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 referenčnú hodnotu pre každý rok od roku 2024 predstavuje 85 % emisií v roku 2019. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22a ods. 2.

4. Pokiaľ ide o emisie uvoľnené do 31. decembra 2026 z letov do štátov alebo zo štátov uvedených vo vykonávacom akte prijatom podľa odseku 3 tohto článku, od prevádzkovateľov lietadiel sa nevyžaduje, aby v súvislosti s uvedenými emisiami odovzdávali kvóty v súlade s článkom 12 ods. 3.
5. Pokiaľ ide o emisie uvoľnené do 31. decembra 2026 z letov medzi EHP a štátmi, 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 v súvislosti s uvedenými emisiami odovzdávali kvóty v súlade s článkom 12 ods. 3.
6. Pokiaľ ide o emisie z letov do najmenej rozvinutých krajín a malých ostrovných rozvojových štátov vymedzených Organizáciou Spojených národov, iných ako štáty, ktoré sú uvedené vo vykonávacom akte prijatom podľa odseku 3 tohto článku, a iných ako štáty, ktorých HDP na obyvateľa sa rovná priemeru Únie alebo ho prevyšuje, ako aj z letov z takýchto krajín, od prevádzkovateľov lietadiel sa nevyžaduje, aby v súvislosti s uvedenými emisiami odovzdávali kvóty v súlade s článkom 12 ods. 3.

7. Ak Komisia zistí, že došlo k výraznému narušeniu hospodárskej súťaže, ako je narušenie hospodárskej súťaže spôsobené treťou krajinou uplatňujúcou systém CORSIA menej prísny spôsobom vo svojom vnútroštátnom práve alebo neuplatňujúcou ustanovenia systému CORSIA u všetkých prevádzkovateľov lietadiel rovnako, čo poškodzuje 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 prijme vykonávacie akty, ktorými sa títo prevádzkovatelia lietadiel oslobodia od kompenzačných požiadaviek, ako sa stanovuje v článku 12 ods. 9, pokiaľ ide o emisie z letov do takýchto štátov a z nich. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22a ods. 2.

8. Ak prevádzkovatelia lietadiel, ktorí sú držiteľia osvedčenia leteckého prevádzkovateľa vydaného členským štátom alebo sú registrovaní v členskom štáte vrátane najvzdialenejších regiónov, závislých území a oblastí tohto členského štátu, prevádzkujú lety medzi dvoma rôznymi štátmi uvedenými v zozname vo vykonávacom akte prijatom podľa odseku 3 tohto článku vrátane letov, ktoré sa uskutočňujú medzi Švajčiarskom, Spojeným kráľovstvom a štátmi uvedenými v zozname vo vykonávacom akte prijatom podľa odseku 3 tohto článku, a ak tieto štáty 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 prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22a ods. 2.“

10. Články 28a a 28b sa nahrádzajú takto:

„Článok 28a

Odchýlky uplatniteľné pred povinným vykonávaním globálneho trhového opatrenia ICAO

1. Odchyľne od článku 12 ods. 3, článku 14 ods. 3 a článku 16 považujú členské štáty požiadavky stanovené v uvedených ustanoveniach za splnené a neprijmú žiadne opatrenia proti prevádzkovateľom lietadiel, pokiaľ ide o:
 - a) všetky emisie z letov na letiská nachádzajúce sa v štátoch mimo EHP a z týchto letísk, s výnimkou letov na letiská nachádzajúce sa v Spojenom kráľovstve alebo vo Švajčiarsku, v každom kalendárnom roku od 1. januára 2021 do 31. decembra 2026, s výhradou preskúmania uvedeného v článku 28b;
 - b) všetky emisie z letov medzi letiskom nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne v zmysle článku 349 ZFEÚ a letiskom nachádzajúcim sa v inom regióne EHP v každom kalendárnom roku od 1. januára 2013 do 31. decembra 2023, s výhradou preskúmania uvedeného v článku 28b.

Na účely článkov 11a, 12 a 14 sa overené emisie z iných letov než z letov uvedených v prvom pododseku tohto odseku považujú za overené emisie prevádzkovateľa lietadla.

2. Odchylné od článku 3d ods. 3 sa množstvo kvót, s ktorými má každý členský štát obchodovať formou aukcie v období od 1. januára 2013 do 31. decembra 2026, znižuje tak, aby bolo v súlade s jeho podielom započítaných emisií z leteckej dopravy z letov, ktoré nepodliehajú odchýlkam stanoveným v odseku 1 písm. a) a b) tohto článku.
3. Odchylné od článku 3g nemajú prevádzkovatelia lietadiel povinnosť predkladať plány monitorovania stanovujúce opatrenia na monitorovanie a nahlasovanie emisií v prípade letov, ktoré podliehajú odchýlkam stanoveným v odseku 1 písm. a) a b) tohto článku.
4. Odchylné od článkov 3g, 12, 15 a 18a, pokiaľ sú celkové ročné emisie prevádzkovateľa lietadla nižšie ako 25 000 ton CO₂ alebo celkové ročné emisie prevádzkovateľa lietadiel z letov, ktoré nie sú uvedené v písmenách a) a b) odseku 1 tohto článku, sú nižšie ako 3 000 ton CO₂, jeho emisie sa považujú za overené emisie, ak sa tak stanoví pomocou nástroja pre malých producentov emisií, ktorý bol schválený podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. 606/2010* a ktorý organizácia Eurocontrol naplnila údajmi zo svojho podporného nástroja ETS. Členské štáty môžu v prípade nekomerčných prevádzkovateľov lietadiel zaviesť zjednodušené postupy, pokiaľ takéto postupy neposkytujú nižšiu presnosť, než akú poskytuje nástroj pre malých producentov emisií.
5. Odsek 1 tohto článku sa uplatňuje na krajiny, s ktorými sa dosiahla dohoda podľa článku 25 alebo 25a, a to iba v súlade s podmienkami takejto dohody.

Článok 28b

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

1. Komisia predloží do 1. januára 2027 a potom každé tri roky po tomto dátume správu Európskemu parlamentu a Rade o pokroku v rokovaní v rámci ICAO s cieľom vykonať globálne trhové opatrenie, ktoré sa má uplatňovať na emisie od roku 2021, a to najmä so zreteľom na:
 - a) príslušné nástroje ICAO vrátane noriem a odporúčaných postupov, ako aj pokrok pri vykonávaní všetkých prvkov súboru opatrení ICAO na dosiahnutie dlhodobého globálneho ambiciózneho cieľa prijatého na 41. zasadnutí zhromaždenia ICAO.
 - b) odporúčania, ktoré schválila Rada ICAO a týkajú sa globálneho trhového opatrenia, vrátane prípadných zmien referenčných hodnôt;
 - c) vytvorenie globálneho registra;
 - d) vnútroštátne opatrenia, prijaté tretími krajinami na vykonávanie globálneho trhového opatrenia, ktoré sa majú uplatňovať na emisie od roku 2021;
 - e) úroveň účasti tretích krajín na kompenzácii v rámci systému CORSIA vrátane dôsledkov ich výhrad, pokiaľ ide o takúto účasť; a

- f) ďalší relevantný medzinárodný vývoj a uplatniteľné nástroje, ako aj pokrok pri znižovaní celkových vplyvov leteckej dopravy na zmenu klímy.

Komisia v súlade s globálnym hodnotením Parížskej dohody podá správu aj o úsilí splniť dlhodobý globálny ambiciózny cieľ odvetvia leteckej dopravy spočívajúci v tom, aby sa do roku 2050 znížili úrovne emisií CO₂ z leteckej dopravy na nulovú bilanciu, čo sa posúdi na základe kritérií uvedených v písmenách a) až f) prvého pododseku.

2. Do 1. júla 2026 Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, v ktorej posúdi environmentálnu integritu globálneho trhového opatrenia ICAO vrátane jeho všeobecnej ambície vo vzťahu k cieľom v rámci Parížskej dohody, miery účasti na kompenzácií v rámci systému CORSIA, jeho vynútiteľnosti, transparentnosti, sankcií za nedodržiavanie pravidiel, postupov pre účasť verejnosti, kvality kompenzačných kreditov, monitorovania, nahlasovania a overovania emisií, registrov, vyvodenia zodpovednosti, ako aj pravidiel používania biopalív. Komisia uverejní túto správu tiež do 1. júla 2026.

3. K správe Komisie uvedenej v odseku 2 sa podľa potreby pripojí legislatívny návrh na zmenu tejto smernice spôsobom, ktorý je v súlade s teplotnými cieľmi Parížskej dohody, so záväzkom Únie znížiť emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030 a s cieľom dosiahnuť klimatickú neutralitu najneskôr do roku 2050, aby sa zachovala environmentálna integrita a účinnosť opatrení Únie v oblasti klímy. Sprievodný návrh podľa potreby zahŕňa uplatňovanie EU ETS na odlety z letísk nachádzajúcich sa v štátoch EHP na letiská nachádzajúce sa mimo EHP od januára 2027 a vylučuje prichádzajúce lety z letísk nachádzajúcich sa mimo EHP, ak zo správy uvedenej v odseku 2 vyplýva, že:
- a) zhromaždenie ICAO do 31. decembra 2025 neposilnilo systém CORSIA v súlade s dosiahnutím jeho dlhodobého globálneho ambiciózneho cieľa, aby sa splnili ciele Parížskej dohody; alebo
 - b) štáty uvedené vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3 predstavujú menej ako 70 % emisií z medzinárodnej leteckej dopravy na základe najnovších dostupných údajov.

Sprievodný návrh tiež podľa potreby umožní prevádzkovateľom lietadiel odpočítať akékoľvek vzniknuté náklady z kompenzácie v systéme CORSIA na týchto trasách s cieľom zabrániť dvojitému spoplatňovaniu. Ak podmienky uvedené v písmenách a) a b) prvého pododseku tohto odseku nie sú splnené, návrhom sa podľa potreby zmení táto smernica tak, aby sa EU ETS naďalej uplatňoval len na lety v rámci EHP, na lety do Švajčiarska a do Spojeného kráľovstva a na lety do štátov, ktoré nie sú uvedené vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3.

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

11. V článku 30 sa dopĺňa tento odsek:

„8. V roku 2026 Komisia zahrnie do správy stanovenej v článku 10 ods. 5 tieto prvky:

- a) hodnotenie vplyvov letov kratších ako 1 000 km na životné prostredie a klímu a zváženie možností na zníženie týchto vplyvov vrátane preskúmania dostupných alternatívnych spôsobov verejnej dopravy a zvýšeného využívania udržateľných leteckých palív;
- b) hodnotenie vplyvov letov vykonávaných prevádzkovateľmi oslobodenými podľa písmena h) alebo k) položky „Letecká doprava“ v stĺpci „Činnosti“ v tabuľke prílohy I na životné prostredie a klímu a zváženie možností zníženia týchto vplyvov;
- c) hodnotenie sociálnych vplyvov tejto smernice v odvetví leteckej dopravy, a to aj na jeho pracovnú silu a ceny leteckej dopravy; a
- d) hodnotenie leteckej prepojenosti ostrovov a vzdialených území vrátane zohľadnenia konkurencieschopnosti a úniku uhlíka, ako aj vplyvov na životné prostredie a klímu.

Správa uvedená v článku 10 ods. 5 sa v prípade potreby zohľadní aj pri budúcej revízii tejto smernice.“

12. Prílohy I a IV sa menia v súlade s prílohou k tejto smernici.

Článok 2

Transpozícia

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. Znenie týchto opatrení bezodkladne oznámia Komisii.

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

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátneho práva, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3
Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 4
Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V ...

Za Európsky parlament
predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka

PRÍLOHA

1. V prílohe I k smernici 2003/87/ES v tabuľke v stĺpci „Činnosti“ sa položka „Letecká doprava“ mení takto:

- a) za prvý odsek sa vkladá tento odsek:

„Lety medzi letiskami, ktoré sa nachádzajú v dvoch rôznych štátoch uvedených vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3, a lety medzi Švajčiarskom alebo Spojeným kráľovstvom a štátmi uvedenými vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3 a na účely článku 12 ods. 6 a 8 a článku 28c akýkoľvek iný let medzi letiskami, ktoré sa nachádzajú v dvoch rôznych tretích krajinách, prevádzkované prevádzkovateľmi lietadiel, ktorí spĺňajú všetky tieto podmienky:

- a) prevádzkovatelia lietadiel sú držiteľmi osvedčenia leteckého prevádzkovateľa vydaného členským štátom alebo sú registrovaní v členskom štáte vrátane najvzdialenejších regiónov, závislých území a oblastí daného členského štátu; a

b) ročne produkuje emisie CO₂ vyššie než 10 000 ton v dôsledku využívania lietadiel s maximálnou vzletovou hmotnosťou vyššou než 5 700 kg, ktoré vykonávajú lety uvedené v tejto prílohe, okrem letov začínajúcich a končiacich v tom istom členskom štáte, vrátane najvzdialenejších regiónov toho istého členského štátu, a to od 1. januára 2021; na účely tohto písmena 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;
- vi) lety pred humanitárnym letom, letom na zdravotnícke účely alebo protipožiarnym letom, resp. po uvedených letoch, za predpokladu, že takéto lety sa uskutočnili tým istým lietadlom a boli potrebné na vykonávanie súvisiacich humanitárnych, zdravotníckych alebo protipožiarnych činností alebo na premiestnenie lietadla po týchto činnostiach na jeho ďalšiu činnosť.“;

b) v písmene i) sa číslica „30 000“ nahrádza číslicou „50 000“.

2. V prílohe IV časti B k smernici 2003/87/ES sa oddiel „Monitorovanie emisií oxidu uhličitého“ mení takto:

a) na koniec štvrtého odseku sa dopĺňa táto veta:

„Emisný faktor pre letecký petrolej (Jet A1 alebo Jet A) je 3,16 (t CO₂/t paliva).“;

b) za štvrtý odsek sa vkladá tento odsek:

„Emisie z palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu využívajúce vodík z obnoviteľných zdrojov v súlade s článkom 25 smernice (EÚ) 2018/2001 sa pre prevádzkovateľov lietadiel, ktorí ich používajú, hodnotia ako nulové emisie až do prijatia vykonávacieho aktu podľa článku 14 ods. 1 tejto smernice.“.
