

V Bruseli 25. júna 2022
(OR. fr, en)

Medziinštitucionálny spis:
2021/0207(COD)

10509/22
ADD 2

CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
COMPET 522
ECOFIN 650
AVIATION 144
CODEC 966

POZNÁMKA

Od:	Predsedníctvo
Komu:	Rada
Č. dok. Kom.:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Predmet:	Balík Fit for 55 Návrh smernice 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 – všeobecné smerovanie

Na účely zasadnutia Rady pre životné prostredie 28. júna 2022 delegáciám v prílohe zasielame kompromisné znenie týkajúce sa uvedeného predmetu, ktoré vypracovalo predsedníctvo.

Návrh smernice 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 opatrenie¹

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 výboru²,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov³,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

¹ Zmeny oproti predchádzajúcemu kompromisnému zneniu predsedníctva sú vyznačené **tučným podčiarknutým písmom** a vypustenia symbolom [...]. Predchádzajúce zmeny sú podčiarknuté.

² Ú. v. EÚ C , , s. .

³ Ú. v. EÚ C , , s. .

keďže:

- (1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES⁴ 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/ES⁵.
- (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“)⁶. 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.
- (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 Chicagskemu dohovoru). Únia a jej členské štáty naďalej podporujú systém CORSIA a zaviazali sa ho vykonávať od začiatku pilotnej fázy v rokoch 2021 – 2023⁷.

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁵ 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).

⁶ Parížska dohoda (Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4).

⁷ 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).

- (4) V súlade s rozhodnutím Rady (EÚ) 2018/2027⁸ 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 druhým oznámením o rozdieloch v súlade s právom Únie 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 2019⁹.
- (6) Únia sa v aktualizovanom plánovanom vnútroštátne stanovenom záväzku 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 1990¹⁰.
- (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) 2021/1119¹¹. 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 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).

⁹ COM(2019) 640 final.

¹⁰ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹¹ 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).

- (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/
- (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 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 systém 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 pridelovania kvót v odvetví leteckej dopravy, pričom by sa mala zohľadniť schopnosť odvetvia prenášať zvýšené náklady na CO₂. Od roku 2024 do roku 2026 by sa malo vykonávať postupné ukončovanie bezodplatného pridelovania kvót a od roku 2027 úplné obchodovanie formou aukcie.

- (13a) Prechod od používania fosílnych palív k zvýšenému využívaniu udržateľných leteckých palív by zohrával úlohu pri dosahovaní dekarbonizácie leteckej dopravy. Vzhľadom na vysokú úroveň hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi lietadiel, na rozvíjajúci sa trh EÚ s udržateľnými leteckými palivami a na významný cenový rozdiel medzi fosílnym petrolejom a alternatívnymi palivami by sa však tento prechod mal podporiť kombináciou politík na strane ponuky, napr. [nariadením RefuelEU Aviation], a na strane dopytu stimulovaním subjektov, ktoré sa pre prechod rozhodnú skôr, primeranou prechodnou podporou na prekonanie týchto cenových rozdielov. Preto by sa v období od 1. januára 2024 do 31. decembra 2030 mali kvóty prideľovať podobným spôsobom ako rozdielové zmluvy s cieľom pokryť časť zostávajúceho cenového rozdielu medzi fosílnym petrolejom a palivami uvedenými v článku 4 ods. 1 [nariadenia RefuelEU Aviation]. V uvedených kvótach by sa mala zohľadniť cena uhlíka podporou zvýšených úspor emisií skleníkových plynov nahlásených podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/2066, a to úmerne k množstvu použitých palív. Na tento účel by sa malo od 1. januára 2024 do 31. decembra 2030 vyhradiť maximálne 20 miliónov kvót. Tieto kvóty by mali pochádzať zo súboru všetkých kvót dostupných pre leteckú dopravu a mali by sa používať len na lety, na ktoré sa vzťahuje EU ETS, a to nediskriminačným spôsobom.
- (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 [...] jednotky 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, [...] jednotky by mali pochádzať zo štátov, ktoré sú zmluvnými stranami Parížskej dohody a ktoré sú zapojené do systému CORSIA, a malo by sa zabrániť dvojitému započítaniu [...] jednotiek.

- (15) V záujme zabezpečenia jednotných podmienok používania [...] jednotiek v súlade s článkom 11a smernice 2003/87/ES by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, aby mohla prijať zoznam [...] jednotiek, ktorých použitie Rada ICAO považuje za prijateľné z hľadiska dodržiavania pravidiel systému CORSIA a ktoré spĺňajú uvedené podmienky oprávnenosti. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹².
- (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 nárastu globálnych emisií by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, aby stanovila podrobné požiadavky na takéto opatrenia. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹³.

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).

¹³ 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).

- (17) [...] Výpočet kompenzačných požiadaviek pre systém CORSIA v prípade prevádzkovateľov lietadiel [...] so sídlom v Únii by sa mal vykonať [...] na základe medzinárodných štandardov a odporúčaní organizácie ICAO o ochrane životného prostredia pre systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve, pričom by sa malo zohľadniť neuplatňovanie systému CORSIA na lety [...] s odletom z letiska nachádzajúceho sa v EHP a príletom na letisko nachádzajúce sa v EHP, vo Švajčiarsku alebo v Spojenom kráľovstve [...] na základe zásady „prísneho rozlíšenia“. S cieľom prijať metodiku výpočtu zohľadňujúcu rozdiely medzi uvedenými medzinárodnými štandardmi a odporúčaniami a smernicou 2003/87/ES by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011.
- (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 zúčastňujúce sa na systéme CORSIA. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011.
- (19) Keďže za vykonávanie a presadzovanie predpisov systému CORSIA v prípade prevádzkovateľov lietadiel so sídlom mimo Únie by mala 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 [...].

- (19a) Keďže za vykonávanie a presadzovanie predpisov systému CORSIA v prípade prevádzkovateľov lietadiel so sídlom mimo Únie by mala zodpovedať výlučne domovská krajina týchto prevádzkovateľov lietadiel, [...] ak prevádzkovateľ lietadiel so sídlom mimo Únie má značné emisie z letov v rámci EHP alebo z letov s odletom z letiska v EHP do Švajčiarska alebo do Spojeného kráľovstva, krajina, v ktorej 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 tejto súvislosti neustále preskúmať.
- (19b) S cieľom stimulovať účasť na systéme CORSIA a zabrániť prekryvaniu nástrojov CORSIA a EU ETS pre tie isté lety by sa od prevádzkovateľov lietadiel na účely práva Únie nemalo vyžadovať odovzdávanie kvót v súvislosti s emisiami z letov do krajín alebo z krajín iných ako krajiny EHP, Švajčiarsko a Spojené kráľovstvo, ktoré sa považujú za zúčastňujúce sa na systéme CORSIA.
- (20) S cieľom zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie na trasách by lety do krajín a z krajín, ktoré nevykonávajú systém CORSIA na účely práva Únie s výnimkou letov s odletom z letiska nachádzajúceho sa v EHP a s príletom na letisko nachádzajúce sa v EHP, vo Švajčiarsku alebo v Spojenom kráľovstve, mali byť oslobodené od [...] povinnosti odovzdávať kvóty alebo rušiť jednotky. S cieľom stimulovať úplné vykonávanie systému CORSIA od roku 2027 by sa výnimka mala vzťahovať len na emisie do 31. decembra 2026 na účely odovzdania kvót.
- (21) Lety do najmenej rozvinutých krajín a malých ostrovných rozvojových štátov vymedzených Organizáciou Spojených národov, ktoré nevykonávajú systém CORSIA na účely práva Únie, iných štátov 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 odovzdávania kvót alebo rušenia jednotiek bez dátumu uplynutia tejto výnimky.

- (22) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky oslobodenia prevádzkovateľov lietadiel od [...] kompenzačných požiadaviek, 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 prísny 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 spoločnosti so sídlom v Únii od [...] kompenzačných požiadaviek 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 prísny prístupom k oprávneným [...] jednotkám alebo ustanoveniami o dvojito 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 podľa článku 25a ods. 8 uvedenej smernice 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, 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.
- (23a) Emisný faktor paliva Jet Kerosene (Jet A1 alebo Jet A) v rámci systému EU ETS by sa mal zosúladiť s emisným faktorom pre dané palivo stanoveným v zväzku IV prílohy 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve podpísanom 7. decembra 1944 (Chicagsky dohovor). V dôsledku zvýšenia emisného faktora paliva Jet Kerosene nedošlo k žiadnej zmene, pokiaľ ide o úroveň pridelovania kvót, pretože bezodplatné pridelovanie kvót pre leteckú dopravu sa ukončuje v prospech obchodovania formou aukcie s cieľom dosiahnuť väčšie zníženie emisií.

- (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 [...] jednotiek na týchto trasách. 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 práva¹⁴. 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.
- (25) Osobitná pozornosť by sa mala venovať podpore prístupnosti pre najvzdialenejšie regióny Únie. Preto by sa mala stanoviť dočasná výnimka zo systému EU ETS do roku 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. Táto 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.
- (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.

¹⁴ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (26a) V súlade s článkom 12 ods. 8 smernice 2003/87/ES zmenenej rozhodnutím [XXX] [2021/0204(COD)] sa článok 12 ods. 6 a 7 uvedenej smernice má uplatňovať do 31. decembra 2024 alebo do konca obdobia na transpozíciu tejto smernice podľa toho, ktorý dátum nastane skôr. Lehota na transpozíciu tejto smernice je 31. decembra 2023 a článok 12 ods. 6 až 8 smernice 2003/87/ES sa preto bude uplatňovať až do uvedeného dátumu v znení pred zmenami zavedenými touto smernicou.
- (27) Keďže ciele tejto smernice 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.
- (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, 5a, 5b, 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 koeficient uvedený v článku 9, a uverejní toto množstvo, ako aj rozsah bezodplatného pridelovania kvót, ku ktorému by došlo v roku 2024 [...] podľa pravidiel bezodplatného pridelovania platných predtým, ako sa [touto pozmeňujúcou smernicou] zaviedli zmeny.

5a. Maximálne 20 miliónov z celkového množstva kvót uvedených v odseku 5 na obdobie od 1. januára 2024 do 31. decembra 2030 sa na nediskriminačnom základe vyhradí pre prevádzkovateľov lietadiel na čerpanie palív uvedených v článku 4 ods. 1 [nariadenia RefuelEU Aviation] pre lety, na ktoré sa vzťahujú požiadavky na odovzdávanie kvót podľa článku 12 ods. 3. Tieto kvóty sa pridelujú rovnakým spôsobom ako rozdielová zmluva s cieľom pokryť časť cenového rozdielu medzi fosílnym petrolejom s prihliadnutím na cenu uhlíka a cenu príslušných palív. Pokrývajú 70 % zostávajúceho cenového rozdielu medzi fosílnym petrolejom a príslušnými palivami. Ak je v danom roku dopyt po kvótach na čerpanie takýchto palív vyšší ako dostupnosť kvót, kvóty sa znížia rovnakým spôsobom pre všetkých dotknutých prevádzkovateľov lietadiel.

5b. Každý prevádzkovateľ lietadla môže každoročne požiadať o pridelenie kvót pre lety od 1. januára 2024 do 31. decembra 2030, v prípade ktorých je potrebné odovzdať kvóty na základe nahláseného čerpania palív pre tieto lety v súlade s použitím palív nahláseným podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/2066. Členské štáty pridelia kvóty prevádzkovateľom lietadiel v závislosti od dostupnosti kvót a v súlade s vykonávacím aktom uvedeným v treťom pododseku.

Komisia každoročne uverejní v úradnom vestníku podrobné údaje o rozdieloch v nákladoch na fosílny petrolej a na príslušné palivá.

Komisia prostredníctvom delegovaných aktov stanoví podrobné mechanizmy každoročného výpočtu uvedeného rozdielu v nákladoch a pridelovania kvót na čerpanie palív uvedených v článku 4 ods. 1 [nariadenia ReFuelEU Aviation] a stanoví podrobné mechanizmy výpočtu úspor emisií skleníkových plynov v súlade s použitím palív nahláseným podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/2066 a mechanizmy na zohľadnenie ceny uhlíka pri pridelovaní kvót.

Komisia do 1. januára 2028 vykoná hodnotenie uplatňovania tohto odseku a jeho výsledky včas predloží Európskemu parlamentu a Rade v správe. K správe môže v náležitom prípade pripojiť legislatívny návrh na stimulovanie čerpania palív uvedených v článku 4 ods. 1 [nariadenia ReFuelEU Aviation] aj prostredníctvom iných nástrojov, než je bezodplatné pridelovanie kvót, v spojení s preskúmaním, ktoré sa má vykonať podľa článku 14 [nariadenia ReFuelEU Aviation].

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 uvedený v článku 9 – sa zvýši o úroveň pridelených kvót vrátane bezodplatného pridelovania a obchodovania formou aukcie, ktoré by sa uskutočnili, ak by sa na ne v danom roku systém EU ETS vzťahoval.

7. Odchyľne 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, 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 [...] vrátane iného letiska v najvzdialenejšom regióne toho istého členského štátu.“;

(2) Článok 3d sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. V rokoch 2024 až 2026 sa s 15 % kvót uvedených v článku 3c ods. 5 a 6, ako aj s určitým podielom zostávajúcich 85 % kvót, v súvislosti s ktorými by sa uskutočnilo bezodplatné pridelovanie, obchoduje formou aukcie. Zvyšok kvót v týchto rokoch sa prideluje bezodplatne. Uvedený podiel kvót, v súvislosti s ktorými by sa uskutočnilo bezodplatné pridelovanie, ale bude sa s nimi obchodovať formou aukcie, sa pre príslušné roky zvyšuje takto:

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

[...]

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

[...] 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.

[...] Od 1. januára 2027 sa obchoduje formou aukcie s celým množstvom kvót, v súvislosti s ktorými by sa v uvedenom roku uskutočnilo bezodplatné prideľovanie, s výnimkou množstva kvót uvedeného v článku 3c ods. 5a.

b) Vkladá sa tento odsek 1a [...]:

[...] 1a. 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 2024. Do 30. júna príslušného roku príslušné orgány vydajú kvóty, ktoré sú pridelené bezodplatne na daný rok.“;

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 [...] a 1a tohto článku, a to aj vrátane modalít obchodovania formou aukcie, ktoré sú nevyhnutné [...] pre prenos podielu príjmov z takého obchodovania formou aukcie do všeobecného rozpočtu Únie vo forme vlastných zdrojov v súlade s článkom 311 ods. 3 ZFEÚ.“;

da) v odseku 3 tretej vete sa slová „Pre obdobie uvedené v článku 3c ods. 1 je referenčným rokom rok 2010 a pre každé nasledujúce obdobie uvedené v článku 3c“ nahrádzajú slovami „Pre každé obdobie uvedené v článku 13“;

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 [...] by mali použiť uvedené príjmy [...] z obchodovania s kvótami formou aukcie v súlade s článkom 10 ods. 3.“;

(3) Články 3e a 3f sa vypúšťajú;

[...] ¹⁵

(5) Článok 11a 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 zrušiť jednotky v súvislosti s oznámeným množstvom, ako sa stanovuje v článku 12 ods. 8 [...], 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;

¹⁵ Rovnaký návrh sa predkladá aj vo všeobecnej pozmeňujúcej smernici v článku 1 ods. 8 a je odôvodnený v odôvodnení 25 uvedeného návrhu. Keďže tieto dva spisy sa vyvíjajú súbežne, navrhuje sa vykonať zmenu len v druhom návrhu, v ktorom je to odôvodnené v odôvodneniach.

- 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 do roku 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 v súlade s odsekom 2. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú 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 vykonávacie akty, v ktorých uvedie [...] jednotky, ktoré Rada ICAO považuje za oprávnené a ktoré spĺňajú podmienky stanovené v odsekoch 2 a 3. Komisia v tomto zozname podľa potreby vykoná zmeny. 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 sa nahrádza takto:

„6. V súlade s metodikou stanovenou vo [...] vykonávacom akte uvedenom v odseku 7 členské štáty každý rok vypočítajú kompenzáciu za predchádzajúci kalendárny rok v súvislosti s letmi do krajín, z krajín a medzi krajinami, ktoré sú uvedené vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3, a s letmi medzi Švajčiarskom alebo Spojeným kráľovstvom a krajinami, 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 7 členské štáty vypočítajú aj celkové konečné kompenzačné požiadavky pre dané obdobie plnenia podmienok systému CORSIA a informujú prevádzkovateľov lietadiel do 30. novembra roku nasledujúceho po poslednom roku príslušného obdobia plnenia podmienok systému CORSIA.

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

- 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 CO₂ 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 CO₂ 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. [...] Výpočet kompenzačných povinností [...] podľa odseku 6 na účely systému organizácie ICAO [...] pre kompenzáciu a znižovanie emisií uhlíka v medzinárodnom letectve sa vykonáva v súvislosti s letmi do krajín, z krajín a medzi krajinami, ktoré sú uvedené vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3, a s letmi medzi Švajčiarskom alebo Spojeným kráľovstvom a krajinami, ktoré sú uvedené vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3. [...]

Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých upresní metodiku výpočtu kompenzačných požiadaviek pre prevádzkovateľov lietadiel. Tieto vykonávacie akty vychádzajú z metodiky uvedenej v medzinárodných štandardoch a odporúčaniach o ochrane životného prostredia pre systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve [...], ako sa uvádza v predchádzajúcom pododseku. Mali by však obsahovať potrebné úpravy metodiky na zabezpečenie súladu s ustanoveniami tejto smernice. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22a ods. 2.

Prvý takýto vykonávací akt sa prijme do [1. mája 2024]. Komisia zabezpečí, aby sa na žiadneho prevádzkovateľa lietadiel, na ktorého sa vzťahuje odsek 6 tohto článku, nevzťahovali povinnosti, ktoré presahujú jeho povinnosť odovzdať kvóty v súlade s touto smernicou v súvislosti s tými istými letmi počas obdobia plnenia podmienok systému CORSIA 2021 – 2023 a pokrývajú sa s ňou. “

8. [...] 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, 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 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) Článok 18a [...] sa mení takto:

a) v odseku 2 prvej vete sa slová „obdobia uvedeného v článku 3c“ nahrádzajú slovami „obdobia uvedeného v článku 13“.

b) V odseku 3 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) od roku 2024 minimálne každé dva roky aktualizuje tento 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 aktualizáciu zoznamu, tento prevádzkovateľ lietadla sa nezaradí do aktualizovaného zoznamu.“;

(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 19 ods. 3, článku 22, článku 24 ods. 3, článku 24a ods. 1 a v 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 19 ods. 3, článku 22, článku 24 ods. 3, článku 24a ods. 1, článku 25a ods. 1 a v 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 19 ods. 3, článku 22, článku 24 ods. 3, článku 24a ods. 1, článku 25a ods. 1 a článku 28c nadobudne účinnosť, len 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 o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“;

(9) V článku 25a sa dopĺňajú tieto odseky 3 [...] až 8:

„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 [...]. 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 [...] sa nevyžaduje, aby v súvislosti s uvedenými emisiami odovzdávali kvóty podľa článku 12 ods. 3[...].

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 v súvislosti s uvedenými emisiami odovzdávali kvóty podľa článku 12 ods. 3 [...].
6. Pokiaľ ide o emisie z letov do a z 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, a z letov do a zo štátov, v ktorých HDP na obyvateľa sa rovná priemeru Únie alebo ho prevyšuje, od prevádzkovateľov lietadiel sa nevyžaduje, aby v súvislosti s uvedenými emisiami odovzdávali kvóty podľa článku 12 ods. 3[...].
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 prísny spôsobom vo svojom vnútroštátnom práve alebo neuplatňujúca ustanovenia systému CORSIA u všetkých prevádzkovateľov lietadiel rovnako. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22a ods. 2.
8. Ak sú prevádzkovatelia lietadiel 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 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.

9a. V článku 28a ods. 6 sa slová „Odchylné od článkov 3g, 12, 15 a 18a“ nahrádzajú slovami „Odchylné od článkov 12, 15 a 18a“.

(10) Príloha I sa mení takto:

a) v tabuľke v stĺpci „Činnosti“¹⁶ sa druhý odsek položky „Letecká doprava“ nahrádza takto:

„Lety medzi letiskami, ktoré sa nachádzajú v dvoch rôznych krajinách uvedených vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3, a lety medzi Švajčiarskom alebo Spojeným kráľovstvom a krajinami uvedenými vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 25a ods. 3 a na účely článku 12 ods. 6, článku 12 ods. 7 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) 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 CO₂ 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.“.

b) V tabuľke v stĺpci „Činnosti“ položke „Letecká doprava“ písmene i) sa číslica „30 000“ nahrádza číslicou „50 000“.

¹⁶ Zavedené oznamovacím rozhodnutím v znení schválenom Coreperom v dokumente 9366/22 – závisí od konečného výsledku rokovaní k spisu 2021/0204(COD).

10a. Príloha Ia¹⁷ sa vypúšťa.

(11) V prílohe IV časti B sa na koniec piateho odseku vkladá táto veta:

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

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. 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 upraví členské štáty.

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

Článok 3

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

¹⁷ Zavedené oznamovacím rozhodnutím v znení schválenom Coreperom v dokumente 9366/22.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda/predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka
