

V Bruseli 26. septembra 2025
(OR. en)

12835/25

AVIATION 120
ICAO 41
CLIMA 339
ENV 839
RELEX 1161

LEGISLATÍVNE AKTY A INÉ PRÁVNE AKTY

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

ROZHODNUTIE RADY (EÚ) 2025/...

Z ...

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

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Chicagsky dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagsky dohovor“), ktorý reguluje medzinárodnú leteckú dopravu, nadobudol platnosť 4. apríla 1947. Uvedeným dohovorom bola zriadená Medzinárodná organizácia civilného letectva (ďalej len „ICAO“).
- (2) Členské štáty Únie sú zmluvnými štátmi Chicagskeho dohovoru a členmi ICAO, pričom Únia má v určitých orgánoch ICAO štatút pozorovateľa.
- (3) Podľa článku 54 Chicagskeho dohovoru Rada ICAO prijíma medzinárodné štandardy a odporúčania.
- (4) V decembri 2015 sa 21. konferencia zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy ukončila prijatím Parížskej dohody. Cieľom Parížskej dohody je obmedziť zvýšenie globálnej priemernej teploty pod na menej ako 2 °C nad predindustriálne úrovne a pokračovať v úsilí o obmedzenie zvýšenia teploty na 1,5 °C nad tieto úrovne. K dosiahnutiu týchto znížení emisií by mali prispieť všetky sektory hospodárstva vrátane medzinárodného letectva.
- (5) Na 39. valnom zhromaždení ICAO v roku 2016 sa rozhodlo o vyvinutí globálneho trhového systému opatrení na obmedzenie emisií skleníkových plynov z medzinárodného letectva na úrovne z roka 2020. Pozícia Únie v tejto súvislosti sa stanovila rozhodnutím Rady (EÚ) 2016/915¹.

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

- (6) Na 10. schôdzi v rámci svojho 214. zasadnutia Rada ICAO prijala prvé vydanie zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru: Medzinárodné štandardy a odporúčania o ochrane životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (ďalej len „systém CORSIA“).
- (7) Rada ICAO na svojom 228. zasadnutí prijala zmenu 1 v zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, ktorá vyplýva z návrhov zmien Výboru pre ochranu životného prostredia v letectve a z výsledkov pravidelného preskúmania systému CORSIA v roku 2022. Výsledné druhé vydanie zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru sa začalo uplatňovať 1. januára 2024 (ďalej len „druhé vydanie“).
- (8) Článok 38 dohovoru sa vzťahuje na odchýlky od medzinárodných štandardov a postupov. V súlade s podmienkami organizácie ICAO každý jej zmluvný štát, ktorý považuje za nevykonateľné vyhovieť vo všetkých ohľadoch akémukoľvek takému medzinárodnému štandardu alebo postupu, alebo plne zosúladiť svoje vlastné právne predpisy alebo postupy s medzinárodným štandardom alebo postupom po ich zmene, alebo ktorý považuje za potrebné prijať právne predpisy alebo postupy, ktoré sa v nejakom ohľade líšia od právnych predpisov alebo postupov stanovených medzinárodným štandardom, musí bezodkladne oznámiť ICAO rozdiely medzi svojím vlastným postupom a postupom zavedeným medzinárodným štandardom.
- (9) Vzhľadom na to, že medzi právom Únie a druhým vydaním existujú určité rozdiely, mala by sa stanoviť pozícia Únie, pokiaľ ide o oznamovanie rozdielov podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru.

- (10) Systém CORSIA je implementovaný do práva Únie smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES². Pozícia, ktorá sa má v ICAO zaujať, pokiaľ ide o oznamovanie rozdielov medzi uvedenou smernicou a prvým vydaním zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, bola stanovená rozhodnutím Rady (EÚ) 2018/2027³.
- (11) V roku 2023 bola smernica 2003/87/ES zmenená smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/958⁴. Jedným z cieľov smernice (EÚ) 2023/958 bolo pokračovať vo vykonávaní systému CORSIA v Únii.
- (12) Pozícia Únie, pokiaľ ide o oznamovanie rozdielov, stanovená v tomto rozhodnutí, sa navrhuje v tejto fáze, pretože boli prijaté príslušné právne akty Únie týkajúce sa vykonávania systému CORSIA v Únii.

² Smernica 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady z 13. októbra 2003, o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

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

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

- (13) V článku 12 smernice 2003/87/ES sa stanovuje, že Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých spresní metodiku výpočtu kompenzačných požiadaviek pre prevádzkovateľov lietadiel. V tejto súvislosti, 9. júla 2024 Komisia prijala vykonávacie nariadenie (EÚ) 2024/1879⁵.
- (14) Ako bolo oznámené sekretariátu ICAO a uznané sekretariátom, ročné emisie CO₂ za všetky dvojice štátov, ktoré členské štáty nahlásili sekretariátu ICAO ako podliehajúce kompenzačným požiadavkám, nemajú vplyv na výpočet kompenzačných požiadaviek a množstvo oprávnených jednotiek v rámci systému CORSIA, ktoré sa majú zrušiť na účely preukázania súladu.
- (15) Podľa smernice 2003/87/ES sú oprávnené jednotky v rámci systému CORSIA jednotky určené Radou ICAO za predpokladu, že pochádzajú zo štátu, ktorý vykonáva Parížsku dohodu a zúčastňuje sa na systéme CORSIA. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.
- (16) Podľa smernice 2003/87/ES sú okrem letov uvedených v druhom vydaní oslobodené od požiadaviek na monitorovanie aj tieto lety: lety podľa pravidiel letu za viditeľnosti, lety na účely vedeckého výskumu a testovania lietadiel a lety v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.

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

- (17) Podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/2066⁶ prevádzkovatelia lietadiel, ktorí nie sú oprávnení používať nástroje na odhad emisií, majú ako metódy monitorovania spotreby paliva používať metódu A alebo metódu B. Majú používať rovnaké metódy na nahlasovanie všetkých letov vrátane letov, na ktoré sa nevzťahujú kompenzačné požiadavky. Tento rozdiel by sa mal oznámiť ICAO.
- (18) Členské štáty by mali informovať ICAO o rozdieloch, a to najneskôr do dvoch mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto rozhodnutia a mali by o tom zodpovedajúcim spôsobom informovať Komisiu.
- (19) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má v mene Únie zaujať v ICAO, pokiaľ ide o druhé vydanie, keďže je pre členské štáty záväzné podľa článku 90 Chicagskeho dohovoru v rámci obmedzení v ňom stanovených. Podľa určitých existujúcich medzinárodných dohôd o leteckej doprave sa má stať druhé vydanie záväzné aj pre Úniu a jej členské štáty. Prijatie pozície Únie, pokiaľ ide o oznámenie rozdielov, patrí preto do rozsahu pôsobnosti článku 218 ods. 9 Zmluvy.
- (20) Pozíciu Únie má vyjadriť každý členský štát konajúc v záujme Únie,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

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

Článok 1

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

Článok 2

1. Oznámením o rozdieloch stanovených v tomto článku nie sú dotknuté ďalšie oznámenia predložené podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru, ktoré sa týkajú ustanovení druhého vydania.
2. Rozdiel týkajúci sa bodu 4.3.1 kapitoly 4 druhého vydania „Emisné jednotky“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„[Členský štát] oznamuje ICAO, že súlad s kompenzačnými požiadavkami vyplývajúcimi z emisií z letov prevádzkovaných prevádzkovateľmi so sídlom v [členskom štáte] v rámci Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) alebo z letov prevádzkovaných z EHP do Švajčiarska alebo Spojeného kráľovstva a z nich je zabezpečený v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES⁷ odovzdaním kvót v rámci regionálneho systému EU ETS, ktoré sa uplatňujú aj na takéto lety.

⁷ Smernica 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady z 13. októbra 2003, o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

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

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

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

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

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

- a) Jednotky musia pochádzať zo štátu, ktorý je v čase ich použitia zmluvnou stranou Parížskej dohody.*

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

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

4. Rozdiel týkajúci sa bodu 2.1.1 kapitoly 2 druhého vydania „Monitorovanie, nahlasovanie a overovanie ročných emisií CO₂ prevádzkovateľov letúnov“, s týmito údajmi o rozdieloch:

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

- a) *všetky lety uskutočňované výhradne podľa vizuálnych letových pravidiel v zmysle vymedzenia v prílohe 2 k Chicagskemu dohovoru;*
- b) *lety uskutočňované výhradne na účely vedeckého výskumu alebo na účely kontroly, testovania alebo osvedčenia lietadla alebo zariadení na palube alebo na zemi;*

- c) *lety vykonávané v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré boli uložené v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008⁸.“*

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

5. Rozdiel týkajúci sa bodov 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 a 2.2.1.3.6 kapitoly 2 druhého vydania „Monitorovanie, nahlasovanie a overovanie ročných emisií CO₂ prevádzkovateľov letúnov“, s týmito údajmi o rozdieloch:

„V súlade s článkom 55 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/2066⁹ prevádzkovatelia lietadiel, ktorí prevádzkujú menej ako 243 letov na obdobie počas troch po sebe nasledujúcich štvormesačných období, a prevádzkovatelia lietadiel, ktorí prevádzkujú lety s celkovými ročnými emisiami menej ako 25 000 ton CO₂ ročne, sa považujú za malé zdroje emisií. [Členský štát] oznamuje ICAO, že prevádzkovatelia lietadiel nad prahovou hodnotou pre malé zdroje emisií použijú ako metódu monitorovania spotreby paliva metódu A alebo metódu B.

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

⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

⁹ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/2066 z 19. decembra 2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií skleníkových plynov podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES, ktorým sa mení nariadenie Komisie (EÚ) č. 601/2012 (Ú. v. EÚ L 334, 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

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

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

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

Článok 3

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

V ...

*Za Radu
predseda/predsedníčka*
