



**2017/0017(COD)**

20.6.2017

## **STANOVISKO**

Výboru pre dopravu a cestovný ruch

pre Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení smernica 2003/87/ES na účely pokračovania súčasných obmedzení rozsahu pôsobnosti v súvislosti s leteckými činnosťami a prípravy na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021  
(COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))

Spravodajkyňa výboru požiadaneho o stanovisko: Jacqueline Foster

PA\_Legam

## STRUČNÉ ODÔVODNENIE

### Historické súvislosti

V roku 2003 EÚ prijala prvý významný regionálny systém na obchodovanie s emisiami (ETS) na svete, ktorý sa začal realizovať v roku 2005. V roku 2008 EÚ prijala zmenu smernice s cieľom rozšíriť jej rozsah pôsobnosti tak, aby EU ETS od roku 2012 zahŕňal aj emisie z leteckej dopravy.

Toto rozšírenie bolo veľmi kontroverzné a viedlo k značným obchodným problémom so strategickými partnermi EÚ, ako sú USA, Čína a India. Okrem toho prinieslo aj celý rad právnych otázok. Žiaľ, tento pokus rozšíriť EU ETS a zahrnúť leteckú dopravu výrazne poškodil európske odvetvie leteckého priemyslu, najmä letecký a kozmický sektor, ako aj dobré meno EÚ a jej členských štátov.

Napokon Európska komisia nemala v roku 2012 inú voľbu, ako prijať rozhodnutie o odložení účinnosti, ktoré bolo predĺžené v roku 2014. Toto rozhodnutie bolo kľúčové pre uľahčenie procesu hľadania globálneho riešenia na medzinárodnej úrovni. V októbri 2013 sa na 38. zasadnutí zhromaždenia Medzinárodnej organizácie civilného letectva<sup>1</sup> (ICAO) dohodlo, že sa vypracuje globálne trhové opatrenie ako základ pre celosvetovú dohodu, s cieľom dosiahnuť tzv. uhlíkovo neutrálny rast od roku 2020 (rezolúcia A38 – 18).

### O systéme globálneho trhového opatrenia

V máji 2016 sa delegácia výboru TRAN a spravodajkyňa stretla v Montreale pred 39. zasadnutím zhromaždenia ICAO s predsedom Rady ICAO Dr. Olumuyiwom Benardom Aliuom, ako aj s generálnym tajomníkom ICAO Dr. Fangom Liuom, s cieľom diskutovať o otázkach týkajúcich sa globálneho trhového opatrenia. V Ottawe sa viedol aj konštruktívny dialóg s poprednými kanadskými ministrami letectva a ďalšími kľúčovými štátnymi úradníkmi. Spravodajkyňa sa stretla aj s vedúcimi predstaviteľmi Federálneho leteckého úradu Spojených štátov (FAA) a kanadskej vlády.

Okrem toho sa v októbri 2016 ad hoc delegácia výborov TRAN a ENVI zúčastnila na 39. zasadnutí zhromaždenia ICAO, na ktorom pozorne sledovala rokovania o globálnom trhovom opatrení. Mimoriadne dobrý vzťah sa vytvoril medzi komisárkou pre dopravu a jej tímom a predsedníctvom Rady EÚ. Veľmi konštruktívna atmosféra 39. zasadnutia prispela k dosiahnutiu ťažko vybojovanej dohody na celosvetovej úrovni.

Výsledkom bola rezolúcia zhromaždenia ICAO (A39 – 3) z októbra 2016 o globálnom trhovom opatrení, ktorou sa vykonáva systém globálneho trhového opatrenia vo forme systému CORSIA<sup>2</sup>. Kľúčové prvky systému CORSIA sú:

- Každý ročný nárast celkových emisií CO<sub>2</sub> pochádzajúcich z medzinárodného civilného letectva, ktorý bude presahovať úroveň roku 2020, sa bude riešiť.
- Pilotná fáza bude prebiehať v rokoch 2021 až 2023.

<sup>1</sup> ICAO je agentúra OSN, ktorú tvorí 191 krajín a ktorá koordinuje správu medzinárodného civilného letectva.

<sup>2</sup> CORSIA: Systém kompenzácie a zníženia vplyvu emisií uhlíka pre medzinárodné letectvo

- Prvá fáza bude trvať od roku 2024 do roku 2026. Toto ustanovenie sa bude vzťahovať na štáty, ktoré sa dobrovoľne zapojili do systému.
- V druhej fáze od roku 2027 do roku 2035 sa zúčastnia všetky štáty, okrem štátov, ktorým sa udeľuje výnimka.
- Od 21. apríla 2017 sa 67 štátov, ktoré predstavujú viac ako 87,5 % medzinárodnej leteckej činnosti, dobrovoľne zapojí do systému globálneho trhového opatrenia od jeho začiatku. Treba poznamenať, že ak krajina súhlasila so svojou účasťou v tomto systéme, musí sa riadiť všetkými budúcimi rozhodnutiami.
- Napokon sa v dohode tiež stanovuje preskúmanie, ktoré sa uskutoční každé tri roky, čo umožní ďalšie zlepšenie systému CORSIA.

Odborníci z Európskej komisie i členských štátov EÚ v súčasnosti pracujú s odborníkmi z Výboru ICAO pre ochranu životného prostredia v letectve (CAEP) na podrobných technických pravidlách systému, aby sa zabezpečilo jeho efektívne a účinné fungovanie.

### **Stanovisko spravodajkyne**

Spravodajkyňa v plnej miere súhlasí s návrhom Komisie a aj v minulosti podporila zavedenie celosvetového trhového systému. Je tiež presvedčená, že len celosvetový a pragmatický prístup prinesie konkrétne výsledky. Ak chce Európa rásť medzinárodne, je v našom záujme, aby naše odvetvie letectva nebolo príliš regulované, pretože by to malo veľmi negatívny vplyv na našich leteckých dopravcov a odvetvie európskeho leteckého a kozmického priemyslu a v porovnaní so zvyškom sveta by nás táto prílišná regulácia konkurenčne znevýhodnila.

Jednostranné a izolované opatrenia EÚ nás viedli nesprávnym smerom. Žiaľ, technologický pokrok dosiahnutý odvetvím európskeho leteckého a kozmického priemyslu, ani prevádzkové zlepšenia uskutočňované členskými štátmi neboli zohľadňované a nestretli sa s porozumením.

Spravodajkyňa by takisto chcela upozorniť na nedostatočné uznávanie právnych predpisov prijatých na úrovni EÚ, ktoré sú zamerané na riešenie problému preťaženia európskeho vzdušného priestoru a posilnenie toku letovej prevádzky. Výbor TRAN v plnej miere podporil správu o vykonávaní právnych predpisov o jednotnom európskom nebi, ktorú v roku 2012 vypracovala poslankyňa Foster a ktorá vyzýva členské štáty na vykonávanie právnych predpisov o jednotnom európskom nebi, ktoré presadzujú priame trasy, a teda znižovanie spotreby paliva, emisií a v konečnom dôsledku cien leteniek.

Okrem toho využívanie systému satelitnej navigácie Galileo (GNSS1 a Copernicus), ako aj spoločné technologické iniciatívy Čisté nebo I (s rozpočtom 1,6 miliardy EUR) a Čisté nebo II (rozpočet vo výške viac než 4 miliardy EUR) takisto prispeli k znižovaniu emisií. Tieto výskumné a vývojové projekty vyvíjajú ďalšiu generáciu lietadiel a motorov a sú tak úspešné, že Čisté nebo III je už v pokročilom štádiu rokovania.

Treba tiež zdôrazniť, že členské štáty, leteckí dopravcovia a odvetvie leteckého a kozmického priemyslu investovali miliardy eur do udržateľných alternatívnych palív a sú odhodlaní pokračovať v tom aj v budúcnosti. Jednoznačným výsledkom je, že – podľa ICAO – sú dnešné lietadlá približne o 80 % palivovo úspornejšie na osobokilometer než lietadlá v 60.

<sup>1</sup> V roku 2012 bola spravodajkyňa aj spravodajkyňou výboru (TRAN) požiadaného o stanovisko k nariadeniu (EÚ) 1285/2013 o zriadení a využívaní európskych systémov satelitnej navigácie.

rokoch minulého storočia.

## **Záver**

Spravodajkyňa je pevne presvedčená, že je nutné zdôrazniť technologický pokrok v tejto oblasti, zdôrazňuje však, že v návrhu Komisie sa v súčasnosti kladie dôraz na naliehavú potrebu umožniť, aby rozhodnutie o odložení účinnosti naďalej zostalo v platnosti.

Spravodajkyňa preto zastáva názor, že Európsky parlament by mal podporiť komisárku Bulcovú a jej tím a poskytnúť dostatok času na vypracovanie fungujúceho a konštruktívneho globálneho trhového opatrenia, ktoré môžu podporiť všetky krajiny, ktoré sa už prihlásili do systému, i krajiny, ktoré, ako dúfame, sa prihlásia v budúcnosti. V opačnom prípade by hrozilo, že v dohľadnej budúcnosti sa na medzinárodnej úrovni nenájde žiadne riešenie. Preto je v našom záujme, aby Európsky parlament podporil návrh Komisie na rozhodnutie o odložení účinnosti.

## POZMEŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre dopravu a cestovný ruch vyzýva Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, aby ako gestorský výbor vzal do úvahy tieto pozmeňujúce návrhy:

### Pozmeňujúci návrh 1

#### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 1

*Text predložený Komisiou*

(1) Na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC), ktorá sa konala od 30. novembra do 12. decembra 2015 v Paríži, sa prijala medzinárodná dohoda o posilnení globálnej reakcie na zmenu klímy. V Parížskej dohode sa okrem iného stanovuje dlhodobý cieľ v súlade s cieľom udržať zvýšenie globálnej teploty výrazne pod 2 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou a vyvíjať úsilie o to, aby sa toto zvýšenie udržalo na 1,5 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou. Parížsku dohodu schválila v mene Únie Rada rozhodnutím (EÚ) 2016/1841. Parížska dohoda nadobudla platnosť 4. novembra 2016. V záujme dosiahnutia cieľa parížskej dohody zmluvné strany pripravujú, oznámia a dodržia svoje vnútroštátne stanovené príspevky.

*Pozmeňujúci návrh*

(1) Na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC), ktorá sa konala od 30. novembra do 12. decembra 2015 v Paríži, sa prijala medzinárodná dohoda o posilnení globálnej reakcie na zmenu klímy. V Parížskej dohode sa okrem iného stanovuje dlhodobý cieľ v súlade s cieľom udržať zvýšenie globálnej teploty výrazne pod 2 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou a vyvíjať úsilie o to, aby sa toto zvýšenie udržalo na 1,5 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou. Parížsku dohodu schválila v mene Únie Rada rozhodnutím (EÚ) 2016/1841. Parížska dohoda nadobudla platnosť 4. novembra 2016. V záujme dosiahnutia cieľa Parížskej dohody, zmluvné strany pripravujú, oznámia a dodržia svoje vnútroštátne stanovené príspevky **a aby sa zabezpečilo dosiahnutie cieľov dohody, je potrebné, aby si zachovávali politickú vôľu v rozhodovacom procese v súlade s dohodou. Je však nutné poznamenať, že v parížskej dohode z COP21 sú vylúčené odvetvia medzinárodného letectva i námornej dopravy a stanovuje sa, že v prípade letectva je Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) najrelevantnejším orgánom na predloženie realizovateľného systému globálneho trhového opatrenia.**

### Pozmeňujúci návrh 2

## Návrh nariadenia Odôvodnenie 3

### *Text predložený Komisiou*

(3) Európska rada na zasadnutí 23. a 24. októbra 2014 stanovila záväzný cieľ znížiť domáce emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030 v porovnaní s rokom 1990 aspoň o 40 %. Na zasadnutí 6. marca 2015 Rada formálne schválila tento príspevok Únie a jej členských štátov ako ich plánovaný vnútroštátne stanovený príspevok podľa parížskej dohody. Závery Európskej rady z októbra 2014 predpokladali, že tento cieľ by mala Únia kolektívne dosiahnuť nákladovo čo najefektívnejším spôsobom, pričom v porovnaní s rokom 2005 by malo zníženie emisií do roku 2030 dosiahnuť 43 % v sektoroch v rámci systému obchodovania s emisiami (ETS) a 30 % v sektoroch mimo ETS. Všetky sektory hospodárstva by mali prispieť k zníženiu emisií.

### **Pozmeňujúci návrh 3**

## Návrh nariadenia Odôvodnenie 4

### *Text predložený Komisiou*

Únia a jej členské štáty sa už od roku 1997 usilujú o pokrok smerom k medzinárodnej dohode o znížení vplyvu skleníkových plynov pochádzajúcich z leteckej dopravy a od roku 2008 majú zavedené právne predpisy na obmedzenie vplyvu činností v leteckej doprave na zmenu klímy prostredníctvom systému EÚ na obchodovanie s emisiami (EU ETS), ktorý sa uplatňuje od roku 2005. S cieľom urýchliť **pokrok** v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO)

### *Pozmeňujúci návrh*

(3) Európska rada na zasadnutí 23. a 24. októbra 2014 stanovila záväzný cieľ znížiť domáce emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030 v porovnaní s rokom 1990 aspoň o 40 %. Na zasadnutí 6. marca 2015 Rada formálne schválila tento príspevok Únie a jej členských štátov ako ich plánovaný vnútroštátne stanovený príspevok podľa parížskej dohody. Závery Európskej rady z októbra 2014 predpokladali, že tento cieľ by mala Únia kolektívne dosiahnuť nákladovo čo najefektívnejším spôsobom, pričom v porovnaní s rokom 2005 by malo zníženie emisií do roku 2030 dosiahnuť 43 % v sektoroch v rámci systému obchodovania s emisiami (ETS) a 30 % v sektoroch mimo ETS. Všetky sektory hospodárstva by mali prispieť k zníženiu emisií **a na tento účel by Komisia mala poskytnúť platformu na výmenu osvedčených postupov a poznatkov získaných v oblasti nízkoemisnej mobility medzi členskými štátmi.**

### *Pozmeňujúci návrh*

(4) Únia a jej členské štáty sa už od roku 1997 usilujú o pokrok smerom k medzinárodnej dohode o znížení vplyvu skleníkových plynov pochádzajúcich z leteckej dopravy a od roku 2008 majú zavedené právne predpisy na obmedzenie vplyvu činností v leteckej doprave na zmenu klímy prostredníctvom systému EÚ na obchodovanie s emisiami (EU ETS), ktorý sa uplatňuje od roku 2005. **Okrem toho sa členské štáty, zohľadňujúc nárast objemu leteckej dopravy v**

**Únia dvakrát prijala časovo obmedzené odchýlky od EU ETS a obmedzila tak plnenie** záväzkov na emisie z letov medzi letiskami nachádzajúcimi sa v Európskom hospodárskom priestore (EHP), a to s rovnakými podmienkami pre prevádzkovateľov lietadiel na tratiach bez ohľadu na to, kde sú usadení. Najnovšou odchýlkou od EU ETS v podobe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 421/2014 sa obmedzilo plnenie záväzkov na lety v rámci EHP v období medzi rokmi 2013 a 2016, pričom sa počítalo s možnými zmenami rozsahu pôsobnosti systému, pokiaľ ide o lety na letiská a z letísk nachádzajúcich sa mimo EHP, počnúc 1. januárom 2017 v nadväznosti na preskúmanie stanovené v uvedenom nariadení.

**nadchádzajúcich rokoch, v roku 2004 a v roku 2008 opätovne zaviazali vykonávať koncepciu Jednotného európskeho neba.** S cieľom **dosiahnuť pokrok v riadení letovej prevádzky treba** urýchliť zavedenie systému **SESAR (Výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba)** a v rámci **projektu Čisté nebo treba podporovať inovačné technológie.** **Zavedenie globálneho trhového opatrenia prostredníctvom Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) by malo prispieť k ďalšiemu pokroku v oblasti znižovania emisií z leteckej dopravy. Z tohoto dôvodu sa schválili odchýlky v súvislosti plnením** záväzkov na emisie z letov medzi letiskami nachádzajúcimi sa v Európskom hospodárskom priestore (EHP), a to s rovnakými podmienkami pre prevádzkovateľov lietadiel na tratiach bez ohľadu na to, kde sú usadení. Najnovšou odchýlkou od EU ETS v podobe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 421/2014 sa obmedzilo plnenie záväzkov na lety v rámci EHP v období medzi rokmi 2013 a 2016, pričom sa počítalo s možnými zmenami rozsahu pôsobnosti systému, pokiaľ ide o lety na letiská a z letísk nachádzajúcich sa mimo EHP, počnúc 1. januárom 2017 v nadväznosti na preskúmanie stanovené v uvedenom nariadení.

#### **Pozmeňujúci návrh 4**

##### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 5**

*Text predložený Komisiou*

(5) Vzhľadom na rezolúciu prijatú na 39. zhromaždení ICAO v októbri 2016 týkajúcu sa vykonávania globálneho trhového opatrenia od roku 2021 na účely kompenzácie emisií z medzinárodnej leteckej dopravy nad úroveň roku 2020 sa považuje za vhodné zachovať existujúcu

*Pozmeňujúci návrh*

(5) Vzhľadom na rezolúciu prijatú na 39. zhromaždení ICAO v októbri 2016 týkajúcu sa vykonávania globálneho trhového opatrenia od roku 2021 na účely kompenzácie emisií z medzinárodnej leteckej dopravy nad úroveň roku 2020 sa považuje za vhodné zachovať existujúcu



odchýlku až do ďalšieho pokroku v otázke koncepčných prvkov a vykonávania GTO. V tejto súvislosti ICAO plánuje v roku 2018 prijať štandardy a odporúčania s cieľom doplniť uvedenú rezolúciu a implementovať globálny systém. Jeho praktické sfunkčnenie si však bude vyžadovať opatrenia zo strany členov ICAO na domácej úrovni. ICAO musí takisto vypracovať riadiaci mechanizmus vrátane registračného systému. V tejto súvislosti by sa mala na základe preskúmania vykonávania systému ICAO predĺžiť platnosť súčasných odchýlok od povinností v rámci systému EU ETS pre lety do tretích krajín a z nich s cieľom podporiť dynamiku v rámci ICAO a uľahčiť sprevádzkovanie systému ICAO. V dôsledku predĺženia platnosti odchýlky by mala byť aj suma kvót, ktoré majú byť predmetom aukcie a ktoré majú byť bezodplatne vydané vrátane kvót z osobitnej rezervy, rovnaká ako suma, ktorá by zodpovedala roku 2016, a mala by byť úmerná zníženiu povinne odovzdaných kvót.

odchýlku až do ďalšieho pokroku v otázke koncepčných prvkov a vykonávania GTO. V tejto súvislosti ICAO plánuje v roku 2018 prijať štandardy a odporúčania s cieľom doplniť uvedenú rezolúciu a implementovať globálny systém **najneskôr v roku 2021**. Jeho praktické sfunkčnenie si však bude vyžadovať opatrenia zo strany členov ICAO na domácej úrovni. ICAO musí takisto vypracovať riadiaci mechanizmus vrátane registračného systému. V tejto súvislosti by sa mala na základe preskúmania vykonávania systému ICAO predĺžiť platnosť súčasných odchýlok od povinností v rámci systému EU ETS pre lety do tretích krajín a z nich s cieľom podporiť dynamiku v rámci ICAO, uľahčiť sprevádzkovanie systému ICAO **a vyhnúť sa prekryvaniu s povinnosťami v rámci systému ETS Únie**. V dôsledku predĺženia platnosti odchýlky by mala byť aj suma kvót, ktoré majú byť predmetom aukcie a ktoré majú byť bezodplatne vydané vrátane kvót z osobitnej rezervy, rovnaká ako suma, ktorá by zodpovedala roku 2016, a mala by byť úmerná zníženiu povinne odovzdaných kvót. **Aby bolo možné riešiť emisie CO<sub>2</sub> z odvetvia letectva, bude Únia s podporujúcimi členskými štátmi nad'alej spolupracovať na tom, aby sa príjmy z aukčného obchodovania s kvótami na využívali na projekty, ako napríklad SESAR, Čisté nebo a iné inovatívne projekty.**

## Pozmeňujúci návrh 5

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 6

*Text predložený Komisiou*

(6) Vzhľadom na to, že treba ešte vypracovať kľúčové prvky globálneho trhového opatrenia a že jeho vykonávanie závisí od legislatívy jednotlivých štátov a regiónov, považuje sa za vhodné uskutočniť preskúmanie, keď bude jasná

*Pozmeňujúci návrh*

(6) Vzhľadom na to, že treba ešte vypracovať kľúčové prvky globálneho trhového opatrenia a že jeho vykonávanie závisí od legislatívy jednotlivých štátov a regiónov, považuje sa za vhodné uskutočniť preskúmanie, keď bude jasná

povaha a obsah týchto právnych nástrojov pred začatím globálneho trhového opatrenia ICAO, a predložiť správu Európskemu parlamentu a Rade. V uvedenej správe by sa mali posúdiť štandardy a iné nástroje prijaté v rámci ICAO, opatrenia prijaté tretími krajinami na vykonávanie globálneho trhového opatrenia a jeho uplatňovanie na emisie od roku 2021 a ostatné kroky na medzinárodnej úrovni v príslušnej oblasti (napr. pravidlá o trhoch s uhlíkom a zúčtovaní v rámci UNFCCC a parížskej dohody). V tejto správe by sa malo posúdiť, ako vykonať tieto nástroje v práve Únie **prostredníctvom revízie EU ETS. Mali by sa v nej prípadne posúdiť aj pravidlá týkajúce** sa letov v rámci EHP. K správe by mal byť v prípade potreby pripojený návrh Európskemu parlamentu a Rade, ktorý bude v súlade s úsilím o zabezpečenie príspevku odvetvia letectva k záväzku Únie znížiť emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030.

## Pozmeňujúci návrh 6

### Návrh nariadenia

### Odôvodnenie 6 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

povaha a obsah týchto právnych nástrojov pred začatím globálneho trhového opatrenia ICAO, a predložiť správu Európskemu parlamentu a Rade. **S cieľom zabezpečiť úspešnosť systému bude Únia pokračovať v podpore svojich členských štátov a udržiavať úzku spoluprácu s ICAO v úlohe pozorovateľa, aby tak podporila transparentnosť informácií a pokrok pri realizácii dohody ICAO.** V uvedenej správe by sa mali posúdiť štandardy a iné nástroje prijaté v rámci ICAO, opatrenia prijaté tretími krajinami na vykonávanie globálneho trhového opatrenia a jeho uplatňovanie na emisie od roku 2021 a ostatné kroky na medzinárodnej úrovni v príslušnej oblasti (napr. pravidlá o trhoch s uhlíkom a zúčtovaní v rámci UNFCCC a parížskej dohody). V tejto správe by sa malo posúdiť, ako vykonať tieto nástroje v práve Únie **a v pravidlách týkajúcich** sa letov v rámci EHP. K správe by mal byť v prípade potreby pripojený návrh Európskemu parlamentu a Rade, ktorý bude v súlade s úsilím o zabezpečenie príspevku odvetvia letectva k záväzku Únie znížiť emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030. **V správe by sa mali zohľadniť aj ambície a celkové environmentálna integrita globálneho trhového opatrenia vrátane cieľov a požiadaviek vyplývajúcich z parížskej dohody.**

*Pozmeňujúci návrh*

**(6a) Malo by sa tiež vziať do úvahy, že úspech Systému kompenzácie emisií uhlíka pre medzinárodnú leteckú dopravu (CORSIA), keď ho schváli ICAO, bude závisieť od vylúčenia konfliktných alebo duplicitných systémov na vnútroštátnej a regionálnej úrovni, aby nedošlo k**

*narušeníu hospodárskej súťaže ani k neprijateľnému administratívne mu zaťaženiu. Navyše, plné vykonávanie jednotného európskeho neba, ktorého cieľom je defragmentácia európskeho vzdušného priestoru a s ňou spojené zníženie vplyvu letectva na životné prostredie, tiež prispeje k jeho úspechu. Okrem toho by sa pri realizácii CORSIA v Únii malo zohľadňovať preskúmanie, ktoré sa uskutoční každé tri roky a ktoré umožní ďalšie zlepšenie systému.*

## **Pozmeňujúci návrh 7**

### **Návrh nariadenia**

### **Odôvodnenie 6 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(6b) Na úrovni Únie sa prijali viaceré legislatívne akty zamerané na predchádzanie fragmentácii európskeho vzdušného priestoru, ktorých cieľom je zlepšiť tok letovej prevádzky a riadenie využívania vzdušného priestoru, čím sa znižujú emisie. V rámci Únie by sa systém CORSIA mal považovať za súčasť tzv. balíka opatrení ICAO, a to spolu s úplným uplatňovaním právnych predpisov o jednotnom európskom nebi členskými štátmi, SESAR, využívaním GNSS na satelitnú navigáciu a spoločnými technologickými iniciatívami, ako sú Čisté nebo I a Čisté nebo II. Všetky príjmy z budúceho aukčného obchodovania s kvótami by sa mali účelovo viazať na takéto výskumné a rozvojové programy, ako aj na spoločné projekty zamerané na rozvoj súboru základných interoperabilných kapacít vo všetkých členských štátoch, najmä tých, ktoré zlepšujú infraštruktúru leteckej navigácie, poskytovanie leteckých navigačných služieb a využívanie vzdušného priestoru, ktoré sú potrebné na vykonávanie riadiaceho plánu ATM. Komisia by tiež Európskemu parlamentu a Rade mala podať správu o opatreniach na vykonanie*

*medzinárodnej dohody o celosvetovom trhovom opatrení, ktoré prijali členské štáty na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy, ktorá by obsahovala aj informácie týkajúce sa využitia príjmov, ktoré členské štáty predkladajú v súlade s článkom 17 nariadenia (EÚ) č. 525/2013.*

## **Pozmeňujúci návrh 8**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 8**

*Text predložený Komisiou*

(8) Na zjednodušenie a uľahčenie administratívnych úloh prevádzkovateľom najmenších lietadiel **by sa ďalších desať rokov malo vychádzať z toho, že nekomerční prevádzkovatelia lietadiel, ktorí emitujú menej ako 1 000 ton CO<sub>2</sub> ročne, spĺňajú požiadavky smernice 2003/87/ES. V priebehu týchto 10 rokov by sa mali vypracovať opatrenia, aby v budúcnosti všetci prevádzkovatelia prispievali k zníženiu emisií.**

## **Pozmeňujúci návrh 9**

**Návrh nariadenia  
Článok 1 – odsek 1 – bod -1 (nový)  
Smernica 2003/87/ES  
Článok 3d – odsek 4 – pododsek 1**

*Text predložený Komisiou*

Členské štáty určia, ako sa použijú príjmy pochádzajúce z aukčného obchodovania s

*Pozmeňujúci návrh*

(8) Na zjednodušenie a uľahčenie administratívnych úloh prevádzkovateľom najmenších lietadiel **a prevádzkovateľom nekomerčných lietadiel v najodľahlejších regiónoch**, ktorí emitujú menej ako 1 000 ton CO<sub>2</sub> ročne, **by sa malo predpokladať, že najodľahlejšie regióny spĺňajú požiadavky smernice 2003/87/ES. Malo by sa tiež opäť uviesť, že v rámci leteckých činností uvedených v bodoch a) až k) prílohy I k smernici 2003/87/ES sa stanovujú výnimky z kategórií činností, pri ktorých sa táto smernica uplatňuje. Ako súčasť navrhovaného preskúmania uvedeného v článku 28b by sa malo opätovne potvrdiť pretrvávajúce vylúčenie týchto letov.**

*Pozmeňujúci návrh*

**(-1) V článku 3d ods. 4 sa prvý pododsek nahrádza takto:**

Členské štáty určia, ako sa použijú príjmy pochádzajúce z aukčného obchodovania s

kvótami. *Tieto príjmy by sa mali použiť na riešenie zmeny klímy v Európskej únii a tretích krajinách okrem iného na zníženie emisií skleníkových plynov, na prispôsobenie sa vplyvom zmeny klímy v Európskej únii a tretích krajinách, najmä v rozvojových krajinách, na financovanie výskumu a vývoja zameraného na zmiernenie a prispôsobenie sa, a to najmä v oblasti letectva a leteckej dopravy, na zníženie emisií prostredníctvom dopravy s nízkou úrovňou emisií a na pokrytie nákladov riadenia systému Spoločenstva. Výnosy z obchodovania formou aukcie by sa mali využívať na financovanie príspevkov do Fondu globálnej energetickej účinnosti a obnoviteľnej energie, ktoré zabránia odlesňovaniu.*

kvótami, *a to za predpokladu, že tieto príjmy sa budú účelovo viazať na výskumné a vývojové projekty a spoločné projekty na zníženie emisií skleníkových plynov z odvetvia letectva, akými sú napríklad spoločný podnik SESAR a spoločné technologické iniciatívy Čisté nebo, ako aj všetky iniciatívy umožňujúce rozsiahle používanie systému GNSS na satelitnú navigáciu a interoperabilné spôsobilosti v rámci členských štátov, najmä tie, ktoré zlepšujú infraštruktúru leteckej navigácie, poskytovanie leteckých navigačných služieb a využívanie vzdušného priestoru. Transparentné využívanie príjmov z aukčného obchodovania s kvótami podľa smernice 2003/87/ES je základom pre podporu záväzkov Únie.*

## **Pozmeňujúci návrh 10**

### **Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 1 – písmeno a – bod i a (nový)**

Smernica 2003/87/ES

**Článok 28a – odsek 1 – písmeno b a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**Dopĺňa sa písm. ba):**

**ba) všetky emisie z letov medzi letiskami nachádzajúcimi sa v EHP a prevádzkovaných ako dôsledok letu uvedeného v písmenách a) alebo b), ktoré sa presmerujú na letisko, ktoré sa nachádza v EHP, v každom kalendárnom roku od 1. januára 2017, s výhradou preskúmania uvedeného v článku 28b.**

## **Pozmeňujúci návrh 11**

### **Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 1 – písmeno b – bod i**

Smernica 2003/87/ES

**Článok 28a – odsek 2 – pododsek 1**

*Text predložený Komisiou*

Od 1. januára 2017, odchylné od článkov 3d až 3f až do zmeny v nadväznosti na preskúmanie uvedené v článku 28b nadobudli účinnosť, prevádzkovatelia lietadiel sa vydávajú každý rok, množstvo kvót, ktoré zodpovedá roku 2016. **Počnúc rokom 2021 sa na počet emisných kvót uplatňuje lineárny koeficient podľa článku 9.**

## **Pozmeňujúci návrh 12**

### **Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 1 – písmeno d a (nové)**

Smernica 2003/87/ES

Článok 28a – odsek 8

*Pozmeňujúci návrh*

Od 1. januára 2017, odchylné od článkov 3d až 3f až do zmeny v nadväznosti na preskúmanie uvedené v článku 28b nadobudli účinnosť, prevádzkovatelia lietadiel sa vydávajú každý rok, množstvo kvót, ktoré zodpovedá roku 2016.

*Text predložený Komisiou*

**8. Komisia pravidelne, a to aspoň raz ročne, informuje Európsky parlament a Radu o pokroku v rokovaníach v rámci Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ICAO), ako aj o svojom úsilí o presadenie medzinárodného prijatia trhových mechanizmov v tretích krajinách. Po zhromaždení ICAO v roku 2016 predloží Komisia Európskemu parlamentu a Rade správu o opatreniach na vykonanie medzinárodnej dohody o celosvetovom trhovom opatrení od roku 2020, ktoré zníži nediskriminačným spôsobom emisie skleníkových plynov z leteckej dopravy, a o informáciách týkajúcich sa využitia príjmov, ktoré členské štáty predkladajú v súlade s článkom 17 nariadenia (EÚ) č. 525/2013.**

**Vo svojej správe Komisia zväži vhodný rozsah pokrytia emisií pochádzajúcich z vykonávania leteckej dopravy na letiská nachádzajúce sa v krajinách mimo EHP a z týchto letísk od 1. januára 2017 a v prípade potreby zahrnie návrhy**

*Pozmeňujúci návrh*

**(da) Článok 28a ods. 8 sa vypúšťa.**

*reagujúce na tento vývoj. Komisia vo svojej správe zohľadní aj riešenia iných otázok, ktoré sa môžu objaviť v súvislosti s uplatňovaním odsekov 1 až 4 tohto článku, pričom zachová rovnaké zaobchádzanie so všetkými prevádzkovateľmi lietadiel na tej istej trase.*

### **Pozmeňujúci návrh 13**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 2**

Smernica 2003/87/ES

Článok 28b – odsek 1

*Text predložený Komisiou*

1. Komisia podáva správu Európskemu parlamentu a Rade o príslušných štandardoch ICAO alebo iných právnych nástrojoch, ako aj o domácich opatreniach prijatých tretími krajinami s cieľom vykonávať globálne trhové opatrenie a uplatňovať ho na emisie od roku 2021, ako aj o ďalšom príslušnom vývoji na medzinárodnej úrovni.

*Pozmeňujúci návrh*

1. Komisia **pravidelne, prinajmenšom však jedenkrát za rok**, podáva správu Európskemu parlamentu a Rade o príslušných štandardoch ICAO **a odporúčaných postupoch (SARP), schválených odporúčaníach Rady ICAO relevantných pre globálne trhové opatrenie** alebo iných právnych nástrojoch, ako aj o domácich opatreniach prijatých tretími krajinami s cieľom vykonávať globálne trhové opatrenie a uplatňovať ho na emisie od roku 2021, ako aj o ďalšom príslušnom vývoji na medzinárodnej úrovni. **Komisia podá správu aj o úsilie Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) zaviesť spoľahlivý dlhodobý cieľ pre tento sektor.**

## POSTUP VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO

<b>Názov</b>	Pokračovanie súčasných obmedzení rozsahu pôsobnosti v súvislosti s leteckými činnosťami a prípravy na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021
<b>Referenčné čísla</b>	COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD)
<b>Gestorský výbor</b> dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 13.2.2017
<b>Výbor požiadaný o stanovisko</b> dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 13.2.2017
<b>Spravodajkyňa výboru požiadaného o stanovisko</b> dátum vymenovania	Jacqueline Foster 14.3.2017
<b>Prerokovanie vo výbore</b>	30.5.2017
<b>Dátum prijatia</b>	20.6.2017
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+: 33 -: 5 0: 1
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Pavel Telička, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Franck Proust, Evžen Tošenovský
<b>Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Susanne Melior, Roberta Metsola



## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

33	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Roberta Metsola, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Franck Proust, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Miltiadis Kyrkos, Susanne Melior, Jens Nilsson, Claudia Țapardel, Janusz Zemke

5	-
EFDD	Seymour Jill
GUE/NGL	Merja Kyllönen
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Bas Eickhout

1	0
ENF	Georg Mayer

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania