



V Bruseli 16. 10. 2013  
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**

**ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve s cieľom do roku 2020 implementovať medzinárodnú dohodu, ktorou sa na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy uplatňuje jednotné globálne trhové opatrenie**

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### **1. KONTEXT NÁVRHU**

Emisie z leteckej dopravy sú jedným z najrýchlejšie rastúcich zdrojov emisií skleníkových plynov. Keďže technický potenciál znižovania emisií v odvetví leteckej dopravy je obmedzený, trhovými opatreniami sa umožňuje, aby letecká doprava prispievala k znižovaniu emisií prostredníctvom finančných príspevkov leteckých dopravcov na znižovanie emisií v iných odvetviach, čím by kompenzovali svoje vlastné výrazné zvýšenie emisií.

Vhodnosť trhových opatrení pre medzinárodnú leteckú dopravu je už dávno uznaná. Zhromaždenie ICAO v roku 2001 podporilo zavedenie obchodovania s emisiami v medzinárodnej leteckej doprave. Po tom, ako ICAO v roku 2004 podporila regionálne trhové opatrenia, EÚ prevzala iniciatívu a zahrnila leteckú dopravu do svojho systému obchodovania s emisiami (ďalej len „EU ETS“). Napriek kladným účinkom tohto opatrenia na životné prostredie pri nízkych ekonomických nákladoch muselo zavedenie EU ETS čeliť významným medzinárodným námietkam (napr. tvrdeniam, že regulácia emisií leteckých dopravcov sídliacich mimo EÚ by narušila zvrchovanosť tretích krajín). Súdny dvor Európskej únie však už v tejto súvislosti zamietol odvolania zahraničných leteckých dopravcov a potvrdil zákonnosť EU ETS<sup>1</sup>.

Súčasne bolo začlenenie leteckej dopravy do EU ETS rozhodujúce pre posunutie diskusií ICAO vpred. Intenzívne zapojenie sa EÚ do boja proti zmene klímy bolo takisto silným impulzom, aby sa ICAO začala venovať emisiám z leteckej dopravy na úrovni celosvetového opatrenia. Vzhľadom na to, že EU ETS by sa vždy vzťahoval len na určitý podiel emisií medzinárodnej leteckej dopravy, celkový výrazný rast týchto emisií na celosvetovej úrovni bude jasne pokračovať a ciele v oblasti znižovania emisií zostanú nezáväzné, ak sa nezavedú žiadne trhové opatrenia na celosvetovej úrovni.

Na 38. zhromaždení ICAO v roku 2013 sa prijalo rozhodnutie o vypracovaní celosvetového trhového opatrenia, ktoré sa majú sfinalizovať na ďalšom zhromaždení ICAO v roku 2016 a implementovať do roku 2020. Pokrok sa nedosiahol pri „rámcí“ vnútroštátnych/regionálnych trhových opatrení do roku 2020, pretože predovšetkým rezolúcia zhromaždenia sa niesla v tom istom duchu ako rezolúcie zo zhromaždení v rokoch 2007 a 2010 a európske štáty potvrdili svoju pozíciu k týmto rezolúciám, pokiaľ ide o tzv. vzájomnú dohodu. Komisia reaguje na pokrok dosiahnutý pri celosvetových trhových opatreniach a s cieľom podporiť ďalšiu dynamiku považuje za vhodné navrhnúť zníženie pomeru emisií, na ktoré by sa mala vzťahovať schéma EÚ obchodovania s emisiami do roku 2020, pretože ďalšie kroky sú už plánované v rozhodnutí č. 377/2013/EÚ.

### **2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU**

Konzultácie o zahrnutí leteckej dopravy do EU ETS sa začali v septembri 2005 v podobe oznámenia „Obmedzenie vplyvu leteckej dopravy na klimatické zmeny“ [KOM(2005)459], výsledkom ktorého bol v decembri 2006 legislatívny návrh. Odvtedy prebiehali konzultácie s tretími stranami o leteckej doprave a obchodovaní s emisiami, a to ako formálne, teda na zasadnutiach spoločného výboru EÚ – USA, ako aj na bilaterálnych a multilaterálnych zasadnutiach. Najaktuálnejšie verejné konzultácie prebiehali počas 12 týždňov od 21. júna do 13. septembra 2013 online. Pri verejných konzultáciách sa postupovalo podľa „všeobecných zásad a minimálnych noriem pre konzultácie Komisie so

<sup>1</sup> Pozri rozsudok Európskeho súdneho dvora vo veci C-366/2010 vyneseny 21. decembra 2011.

zainteresovanými stranami“, pričom všetky zainteresované strany – vrátane verejných orgánov tretích krajín – boli požiadané o názor na rozsah pôsobnosti regionálnych a celosvetových trhových opatrení. Komisia bude aj naďalej rozvíjať konštruktívne bilaterálne a multilaterálne kontakty s tretími krajinami.

Verejné konzultácie potvrdili silnú podporu trhovým opatreniam zo strany verejných orgánov, mimovládnych organizácií a leteckých dopravcov. Všetci respondenti podporujú trhové opatrenia v odvetví leteckej dopravy s výnimkou jedného združenia, ktoré zavrhuje regionálne trhové opatrenia v prospech celosvetových. Vzhľadom na regionálne opatrenie leteckí dopravcovia zdôrazňujú potrebu politickej prijateľnosti a zjednodušenia administratívy, ako aj účinnosti tohto opatrenia na životné prostredie a potrebu zabrániť diskriminácii na trasách aj medzi prevádzkovateľmi. Verejné orgány a mimovládne organizácie zdôrazňujú potrebu uvedeným opatrením pokryť zmysluplné množstvo emisií, zjednodušenie administratívy a politickú prijateľnosť.

Z posúdenia vplyvu vyplýva, že úpravu EU ETS tak, aby sa zosúladiť s očakávanou rezolúciou ICAO o trhových opatreniach na obdobie do roku 2020, možno uskutočniť s nízkymi administratívnymi nákladmi. Hlavným prínosom obmedzenia existencie EU ETS do roku 2020 je to, že celosvetovým trhovým opatrením uplatňovaným od roku 2020 sa uzatvára „medzera“ existujúca v celosvetovom emisnom systéme, zdvojnásobuje pokrytie emisií z medzinárodnej leteckej dopravy v porovnaní s EU ETS a toto opatrenie vedie k zníženiu uvedených emisií na polovicu do roku 2050, čoho výsledkom bude výrazne väčší celkový environmentálny prínos.

### **3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU**

#### **Zhrnutie navrhovaného opatrenia**

V súlade so záverom 38. zhromaždenia ICAO uskutočneného v septembri 2013 by malo existovať jednotné celosvetové trhové opatrenie, ktoré by sa uplatňovalo na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy počnúc rokom 2020. V snahe reagovať na tento pokrok a podporiť ďalšiu dynamiku zameranú na úspešné zavedenie celosvetových trhových opatrení by sa mali vykonať zmeny činností v oblasti leteckej dopravy, na ktoré sa vzťahuje EU ETS.

Tento návrh smernice je následným opatrením k rozhodnutiu 377/2013/EÚ, ktoré sa prijalo s cieľom podporiť dosiahnutie pokroku pri presadzovaní celosvetového opatrenia prostredníctvom ICAO. Ako to bolo v prípade rozhodnutia 377/2013/EÚ, aj v tomto prípade je dôležité, aby Európsky parlament a Rada tento návrh urýchlene schválili, aby bol pripravený na najbližšie obdobie plnenia záväzku odovzdávania kvót, a to 30. apríla 2014. Bez ďalšej odsúhlasenej revízie by sa ETS vrátil k stavu pred rozhodnutím č. 377/2013/EÚ. Ku kľúčovým črtám revidovanej schémy ETS vyplývajúcim z tohto návrhu by patrili:

- lety medzi letiskami v EHP zostávajú úplne pokryté ako podľa pôvodnej smernice a rozhodnutia č. 377/2013/EÚ,
- lety do tretích krajín, ktoré nie sú rozvinutými krajinami a ktoré vypúšťajú menej než 1 % celosvetových emisií z leteckej dopravy, a lety z týchto krajín by boli vyňaté, čo by znamenalo vylúčenie tratí do približne 80 krajín na nediskriminačnom základe,
- lety do tretích krajín a z nich sú od roku 2014 zodpovedné len za emisie vypúšťané nad územím krajín EHP. Navrhuje sa zjednodušený postup na určenie relevantnej časti emisií daného letu, na ktoré sa ETS vzťahuje. Navrhuje sa, aby si prevádzkovatelia mohli vybrať z viacerých prístupov k metodike MRV na dosiahnutie súladu s ňou.

- Prelety nad krajinami EHP sú vyňaté, rovnako ako emisie z letov medzi letiskami tretích krajín a letiskami v EHP, pokiaľ ide o európske závislé a pridružené územia, a lety z letísk EHP na tieto územia a lety z týchto území na letiská EHP.

S účinnosťou od roku 2013 sa tento predpis odchyľuje od smernice ETS, pokiaľ ide o podiel emisií z letov do tretích krajín a z nich. V roku 2013 sa to týka všetkých emisií z letov do krajín mimo Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) a z týchto krajín. Na každý kalendárny rok v období rokov 2014 až 2020 vypočítal Eurocontrol vypočítal príslušné podiely na základe podielov vzdialenosti letu po ortodróme medzi hlavnými letiskami v EHP a v tretích krajinách, ktorá nesiahá viac ako 12 míľ za najvzdialenejším bodom pobrežia EHP a tieto podiely sa stanovili v prílohe. Percentuálne hodnoty sú nízkymi odhadmi skutočného vplyvu na zmenu klímy vyplývajúceho zo vzlietnutí a pristátí lietadiel na letiskách v Únii, keďže letecká doprava má vplyv na zmenu klímy aj prostredníctvom emisií oxidov dusíka, vodnej pary a síranov, ako aj častíc sadzí, v prípade ktorých sa odhaduje, že majú rovnaký vplyv na zmenu klímy, aký majú emisie oxidu uhličitého, ktoré sa neberú do úvahy.

Postup uplatňovania percentuálnych hodnôt na lety do tretích krajín a z nich je navrhnutý tak, aby bol realizovateľný a pragmatický a aby využíval kategórie existujúce pre predkladanie správ uplatňované od roku 2010. Fungovanie systému založené na pároch krajín znamená, že sú potrebné údaje k letom na trasách z každého členského štátu do tretej krajiny. V prípade, že lety sa prevádzkujú do viacerých časových pásiem tretej krajiny, ku každému časovému pásmu, do ktorého sa lety prevádzkujú, sa priradí percentuálna hodnota. Tieto percentuálne hodnoty boli vypracované na základe najlepších dostupných informácií vrátane informácií z organizácie Eurocontrol. Do prílohy sa vloží tabuľka so všetkými percentuálnymi hodnotami uvádzanými v tejto súvislosti.

Navrhuje sa poskytnúť prevádzkovateľom viac možností na výber s cieľom umožniť väčšiu flexibilitu a alternatívne monitorovanie, nahlasovanie a overovanie (MRV). Pri letoch do tretích krajín a z nich by prevádzkovateľ lietadla mal mať možnosť nenahlásiť overené emisie z týchto letov a namiesto toho vychádzať z čo najpresnejšieho určenia odhadovaných emisií vypustených z týchto letov len nad územím členských štátov EHP na základe výpočtov Eurocontrolu vzhľadom na presnú vzdialenosť preletenú len nad územím krajín EHP.

Členské štáty upravujú prídely na roky 2013 až 2020 v súlade s podielmi stanovenými v prílohe. Množstvo kvót, s ktorými majú členské štáty obchodovať formou aukcie, sa zodpovedajúcim spôsobom upraví.

Ďalším navrhovaným zjednodušením smernice ETS je ustanovenie, podľa ktorého sa v súvislosti s nekomerčnými prevádzkovateľmi lietadiel neprijímajú žiadne opatrenia, pokiaľ ide o prevádzkovateľov malých lietadiel, ktorí emitujú menej ako 1 000 ton CO<sub>2</sub> ročne. Očakávaným výsledkom je zníženie počtu prevádzkovateľov lietadiel, ktorých regulujú členské štáty, o približne 2 200, čo predstavuje 0,2 % emisií. Spolu s ďalšími opatreniami, ktoré boli prijaté s cieľom zjednodušiť malým prevádzkovateľom lietadiel administratívu, ide o významné uľahčenie administratívnych úloh pre prevádzkovateľov lietadiel a príslušné orgány členských štátov, a to v súlade s programom lepšej právnej regulácie EÚ.

Všetky ďalšie povinnosti, pokiaľ ide o lety, ostávajú nedotknuté. Preukázalo sa, že tento obmedzený prístup je uskutočniteľný, ako to bolo aj v prípade podľa rozhodnutia 377/2013/EÚ. Vydávanie dodatočných bezplatných kvót prevádzkovateľom by podkopalo znižovanie emisií, ktoré prinesie ETS, a vykonanie nového referenčného porovnávania by významne zvýšilo požiadavky na prevádzkovateľov lietadiel a členské štáty v čase, keď sa očakáva, že o 7 rokov sa bude uplatňovať celosvetové trhové opatrenie, a ak nie, v každom prípade sa v roku 2018 uskutoční nové referenčné porovnanie v súlade s článkom 3e smernice o ETS.

Environmentálny prínos tohto návrhu pochádza z dvoch kľúčových prvkov: po prvé, tento návrh je impulzom pre celosvetové trhové opatrenie, ktoré sa bude vzťahovať na celkové emisie pochádzajúce z medzinárodnej leteckej dopravy počnúc rokom 2020. V závislosti od úrovne ambícií dohodnutej pre celosvetové trhové opatrenie sa ako horná hranica celkových emisií z medzinárodnej leteckej dopravy udáva úroveň v roku 2020 a do roku 2050 sa zníži na polovicu, čo bude znamenať nižšie úrovne ako v roku 2005. Po druhé, vďaka EU ETS sa bude naďalej dosahovať podstatné znižovanie emisií, ktorých objem sa v období rokov 2013 až 2020 odhaduje až na 250 miliónov ton CO<sub>2</sub>.

Treba takisto poznamenať, že pokiaľ ide o správu celosvetového trhového opatrenia, štáty budú musieť prijať vnútroštátne ustanovenia. Po zhromaždení ICAO v roku 2016 by sa smernica o ETS mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť, aby sa umožnilo vykonávanie týchto celosvetových trhových opatrení. Týmto celosvetovým opatrením, ktoré sa má uplatňovať počnúc rokom 2020, by sa mali, pokiaľ ide o uznanie včasnej reakcie, o ktorú žiada IATA, zohľadniť kompenzácia emisií mimo odvetvia leteckej dopravy podľa EU ETS, ako aj znižovania emisií v rámci odvetvia. V odseku 26 rezolúcie ICAO A38/17-2 sa vyžaduje predkladanie správ o týchto zníženiach emisií organizácii ICAO.

Tento návrh by Európsky parlament a Rady mali prijať začiatkom roka 2014, aby sa ním zabezpečila právna istota a jednoznačnosť pre prevádzkovateľov lietadiel, ktorí by inak museli odovzdať kvóty za svoje celkové emisie pochádzajúce z letov do tretích krajín a z nich do 30. apríla 2014, ako sa uvádza v smernici 2003/87/ES.

Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**

**ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve s cieľom do roku 2020 implementovať medzinárodnú dohodu, ktorou sa na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy uplatňuje jednotné 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 výboru<sup>2</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>3</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Únia sa snaží zabezpečiť budúcu medzinárodnú dohodu na obmedzenie vplyvu skleníkových plynov pochádzajúcich z leteckej dopravy a dovedy prostredníctvom samostatnej akcie obmedzuje vplyv na zmenu klímy vyplývajúci z činností leteckej dopravy pri letoch na letiská a z letísk v Únii prostredníctvom samostatnej akcie. S cieľom zabezpečiť, aby sa uvedené ciele vzájomne podporovali a neboli v rozpore, je vhodné zohľadniť vývoj na medzinárodných fórach a pozície, ktoré boli na týchto fórach zaujaté, a zohľadniť najmä rezolúciu, ktorá obsahuje „Konsolidované zhrnutie politiky a postupov ICAO v oblasti ochrany životného prostredia“ a ktorá bola prijatá na 38. zasadnutí zhromaždenia Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ICAO).
- (2) Preto je žiaduce dočasne považovať požiadavky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES<sup>4</sup> za splnené vtedy, ak sú splnené povinnosti vzhľadom na určitý percentuálny podiel emisií z letov na letiská v tretích krajinách a z týchto letísk. Týmto krokom Únia zdôrazňuje, že požiadavky možno uplatňovať pri určitom percentuálnom podiele emisií z letov na letiská v krajinách Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) a z týchto letísk rovnakým spôsobom ako možno uložiť právne požiadavky na väčšiu časť emisií z letov na tieto letiská a z nich.

<sup>2</sup> Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

<sup>3</sup> Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

<sup>4</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES 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).

- (3) Uplatňovanie smernice 2003/87/ES je síce naďalej založené na príletoch na letiská v Únii a na odletoch z nich, ale na účely jednoduchého a fungujúceho spôsobu obmedzenia uplatňovania regionálnych trhových opatrení na 7 rokov, kým nezačnú fungovať celosvetové trhové opatrenia, Eurocontrol vypočítal percentuálne podiely na základe podielu vzdialenosti letu po ortodróme medzi hlavnými letiskami v EHP a v tretích krajinách, ktorý nepresahuje 12 míľ za najvzdialenejším bodom pobrežia EHP. Podľa Únie by sa globálne trhové opatrenie nemalo zakladať na posúdení skutočného vzdušného priestoru, ako je to v prípade príletov na letiská a odletov z nich, a preto sa relevantnosť percentuálnych hodnôt obmedzuje na obdobie do roku 2020.
- (4) Výnimky stanovené v tejto smernici zohľadňujú výsledky bilaterálnych a multilaterálnych kontaktov s tretími krajinami, ktoré Komisia bude naďalej rozvíjať v mene Únie.
- (5) Je dôležité, aby sa so všetkými letmi na jednej trati zaobchádzalo rovnako, aby sa zabránilo narušeniu hospodárskej súťaže.
- (6) Na určenie percentuálneho podielu overených emisií z letov na letiská v tretích krajinách a z nich je potrebné poznať celkový objem emisií z letu. Emisie, ktoré do predmetného percentuálne podielu nespadajú, sa však nezohľadňujú.
- (7) Navyše, pri letoch do tretích krajín a z nich by prevádzkovateľ lietadla mal mať možnosť nenahlásiť overené emisie z týchto letov a namiesto toho vychádzať z čo najpresnejšieho určenia odhadovaných emisií vypustených z týchto letov len nad územím členských štátov EHP.
- (8) S cieľom zjednodušiť situáciu a uľahčiť prevádzkovateľom malých lietadiel administratívne úlohy by sa malo vychádzať z predpokladu, že nekomerční prevádzkovatelia malých lietadiel, ktorí emitujú menej ako 1 000 ton CO<sub>2</sub> ročne spĺňajú požiadavky smernice, a mali by sa uľahčiť dodatočné opatrenia príslušných orgánov členských štátov, aby sa malým prevádzkovateľom lietadiel zjednodušila administratíva.
- (9) Uplatňovanie princípu percentuálneho podielu na overené emisie pri letoch na letiská v tretích krajinách a z nich alebo postup prevádzkovateľov podľa alternatívneho prístupu by sa mali vzťahovať na emisie od roku 2014, aby prevádzkovatelia mali dostatok času, aby tieto prístupy pri plánovaní svojich leteckých činností pochopili.
- (10) Bez toho, aby boli dotknuté celosvetové trhové opatrenia, ktoré sa budú uplatňovať od roku 2020, by sa mali v období 2014 až 2020 vylúčiť emisie z letov do krajín, ktoré sú rozvojovými krajinami a ktorých podiel na celkovom objeme tonokilometrov z medzinárodných činností leteckej dopravy predstavuje menej než 1 %, a emisie z letov do týchto krajín. Krajiny, ktoré sa na účely tohto návrhu považujú za rozvojové, by mali byť tie krajiny, ktoré v čase prijatia tohto návrhu využívajú preferenčný prístup na trh Únie v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 978/2012, to znamená krajiny, ktoré Svetová banka v roku 2013 nezaraďuje medzi krajiny s vysokým alebo stredne vysokým príjmom.
- (11) V záujme zaručenia právnej istoty pre prevádzkovateľov lietadiel a vnútroštátne orgány je vhodné povoliť konečný termín na odovzdanie a nahlasovanie kvót za rok 2013 do roku 2015.
- (12) Komisia by po zhromaždení ICAO v roku 2016 mala predložiť správu Európskemu parlamentu a Rade, s cieľom zabezpečiť, aby bolo možné zohľadniť vývoj na medzinárodnej scéne a riešiť akékoľvek otázky týkajúce sa uplatňovania výnimiek.

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

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

### Článok 1

Smernica 2003/87/ES sa týmto mení takto:

1. Za článok 28 sa vkladá tento článok 28a:

#### „Článok 28a

#### **Odchýlky uplatniteľné do roku 2020 do začiatku vykonávania medzinárodnej dohody o uplatňovaní jednotného globálneho trhového opatrenia**

1. Odchyľne od článku 12 ods. 2a a článku 14 ods. 3 považujú členské štáty požiadavky stanovené v uvedených odsekoch za splnené, pokiaľ ide o:
  - a) všetky emisie z letov do krajín mimo Európskeho hospodárskeho priestoru a z nich v roku 2013;
  - b) emisie z letov do krajín mimo Európskeho hospodárskeho priestoru (ďalej len „EHP“) a z nich v každom kalendárnom roku v rokoch 2014 až 2020, keď prevádzkovateľ takýchto letov odovzdal kvóty podľa percentuálnych množstiev overených emisií z uvedených letov uvedených v súlade s prílohou IIc alebo vypočítaných v súlade s odsekom 6;
  - c) emisie z letov prevádzkovaných nekomerčným prevádzkovateľom v každom kalendárnom roku až do roku 2020 v prípade, že emisie, za ktoré bol uvedený prevádzkovateľ zodpovedný v predchádzajúcom kalendárnom roku, nedosiahli 1 000 ton;
  - d) kvóty zodpovedajúce overeným emisiám z letov medzi krajinami EHP v roku 2013, ktoré sa odovzdali do 30. apríla 2015 namiesto 30. apríla 2014, a overeným emisiám z týchto letov v roku 2013 nahláseným do 31. marca 2015 namiesto 31. marca 2014.

Overené emisie uvedené v odseku 1 písm. b) vypočítané v súlade s prílohou IIc sa považujú za overené emisie prevádzkovateľa lietadla na účely článkov 11a, 12 a 14.

2. Odchyľne od článku 3e ods. 5 a článku 3f sa prevádzkovateľovi lietadla, ktorý využíva výnimku stanovenú v odseku 1 písm. a) až c), vydáva počet bezplatných kvót znížený v pomere k zníženiu povinne odovzdaných kvót uvedenému v predmetnom odseku.

Pokiaľ ide o činnosť v rokoch 2013 až 2020, členské štáty uverejnia množstvo bezplatných kvót pre leteckú dopravu vydaných jednotlivým prevádzkovateľom do [OP: vložte dátum 4 mesiace po nadobudnutí účinnosti tejto smernice].

3. Odchyľne od článku 3d členské štáty prostredníctvom aukcie ponúknu na predaj počet kvót pre leteckú dopravu znížený v pomere k zníženiu celkového množstva vydaných kvót.
4. Odchyľne od článku 3d ods. 3 sa množstvo kvót, s ktorými má každý členský štát obchodovať formou aukcie v období rokov 2013 až 2020, znižuje tak, aby bolo v súlade s podielom započítaných emisií z leteckej dopravy, ktoré sú výsledkom uplatňovania článku 28 písm. a) až c).



5. Odchylnne od článkov 3g, 12, 15 a 18a sa v prípade, že sú celkové ročné emisie prevádzkovateľa lietadla nižšie ako 25 000 ton, jeho emisie sa považujú za overené, ak boli určené prostredníctvom nástroja pre malých producentov emisií, ktorý schválila Komisia a ktorý organizácia Eurocontrol naplnila údajmi zo svojho podporného nástroja ETS, a v takom prípade môžu členské štáty pre nekomerčných prevádzkovateľov lietadiel zaviesť zjednodušený postup, pokiaľ to neznamená nižšiu presnosť, akú poskytuje uvedený nástroj.
6. Odchylnne od článku 12 ods. 2a a článku 14 ods. 3 sa môže prevádzkovateľ lietadla pri letoch do krajín mimo EHP a z nich rozhodnúť nenahlásiť údaje o emisiách pomocou percentuálnych podielov v prílohe IIc s cieľom umožniť, aby takéto emisie vypočítal príslušný orgán. V takomto výpočte sa zohľadnia údaje z nástroja pre malých producentov emisií, ktorý schválila Komisia a ktorý organizácia Eurocontrol naplnila údajmi zo svojho podporného nástroja ETS. Príslušný orgán nahlási všetky takéto výpočty Komisii. Výpočty emisií vykonané za takýchto okolností sa považujú za overené emisie prevádzkovateľa lietadla na účely článkov 11a, 12, 14 a 28a.
7. Po zhromaždení ICAO v roku 2016 predloží Komisia Európskemu parlamentu a Rade správu o opatreniach na zavedenie celosvetového trhového opatrenia, ktoré sa bude uplatňovať na emisie od roku 2020, spolu s prípadnými návrhmi.  
V prípade, že sa globálne opatrenie nebude uplatňovať od roku 2020, v uvedenej správe sa zväži vhodný rozsah pokrytia emisií pochádzajúcich z vykonávania leteckej dopravy do krajín mimo EHP a z nich od roku 2020 pre prípad, že takéto globálne opatrenie bude naďalej chýbať. Komisia vo svojej správe zohľadní aj riešenia iných otázok, ktoré sa môžu objaviť v súvislosti s uplatňovaním článkov 1 až 4, pričom zachová rovnaké zaobchádzanie so všetkými prevádzkovateľmi na tej iste trati.“
2. Prílohy sa menia tak, ako sa uvádza v prílohe k tejto smernici.

## Článok 2

1. Členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr do [OP: vložte konkrétny dátum – posledný deň 3. mesiaca po nadobudnutí účinnosti] zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.  
Tieto ustanovenia uplatňujú od [OP: vložte konkrétny dátum: transpozícia + 1 deň].  
Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

## Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom jej uverejnenia v Úradnom vestníku Európskej únie.

*Článok 4*

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament  
predseda*

*Za Radu  
predseda*

## **PRÍLOHA**

Za prílohu IIb k smernici 2003/87/ES sa vkladá táto príloha IIc:

### **„PRÍLOHA IIc**

#### **TABUĽKA PERCENTUÁLNYCH HODNÔT ODCHÝLOK PODĽA ČLÁNKU 28a**

[Percentuálne množstvo emisií uvedené v článku 28a pre lety prevádzkované do krajiny („tretia krajina“) mimo členských krajín EHP („členské krajiny EHP“) a z nej sa vypočíta podľa ďalej uvádzanej tabuľky, do ktorej sa pred prijatím doplnia percentuálne výsledky vzorca na základe najlepších dostupných údajov, za prispenia organizácie Eurocontrol:

$$X = (Y \div Z) \times 100$$

kde:

Z = celková vzdialenosť letu po ortodróme z letiska v každej z príslušných členských krajín EHP s najvyšším počtom letov do všetkých destinácií v tretích krajinách a zo všetkých destinácií v tretích krajinách v roku 2012 („referenčné letisko členských krajín EHP“) na letisko v príslušnej tretej krajine s najvyšším počtom letov do všetkých destinácií v EHP a na závislých územiach členských krajín EHP a územiach pridružených k členským krajinám EHP a zo všetkých destinácií v členských krajinách EHP v roku 2012 („referenčné letisko tretej krajiny“).

Y = časť vzdialenosti letu po ortodróme vymedzenej v písmene Z medzi referenčným letiskom členských krajín EHP a prvým bodom na uvedenej trase 12 námorných míľ od posledného bodu v členských krajinách EHP, mimo oblastí tretích krajín a mimo morských oblastí, ktoré sú vzdialenejšie viac ako 400 námorných míľ medzi členskými krajinami EHP.

V prípade, že lety sa prevádzkujú do viacerých časových pásiem tretej krajiny, ku každému časovému pásmu, do ktorého sa lety prevádzkujú, sa priradí percentuálna hodnota.

Vzdialenosti do závislých a pridružených území členských krajín EHP, vzdialenosti z nich a vzdialenosti preletu nad nimi sa nezohľadňujú.

Na obdobie rokov 2014 až 2020 a bez toho, aby boli dotknuté celosvetové trhové opatrenia, ktoré sa budú uplatňovať od roku 2020, sa percentuálny podiel vzťahujúci sa na lety medzi členskými krajinami EHP a krajinami, ktoré sú rozvojovými krajinami a ktorých podiel na celkovom objeme tonokilometrov z medzinárodných činností leteckej dopravy predstavuje menej než 1 %, stanovuje na hodnotu nula. Krajiny, ktoré sa na účely tohto návrhu považujú za rozvojové, sú tie krajiny, ktoré v čase prijatia tohto návrhu využívajú preferenčný prístup na trh Únie v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 978/2012, to znamená krajiny, ktoré Svetová banka v roku 2013 nezaraduje medzi krajiny s vysokým alebo stredne vysokým príjmom.

*[Uvedený vzorec sa z konečného znenia vypustí a nahradí zodpovedajúcou tabuľkou s percentuálnymi hodnotami, ktoré vypočítal Eurocontrol.]*

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
AF	AFGANISTAN																												
AL	ALBÁNSKO																												
DZ	ALŽÍRSKO																												
AO	ANGOLA																												
AG	ANTIGUA A BARBUDA																												
AR	ARGENTÍNA																												
AM	ARMÉNSKO																												
AZ	AZERBAJDŽAN																												
BS	BAHAMY																												
BH	BAHRAJN																												
BD	BANGLADÉŠ																												
BB	BARBADOS																												
BY	BIELORUSKO																												
BZ	BELIZE																												
BJ	BENIN																												
BT	BHUTÁN																												
BO	MNOHONÁRODNOSTNÝ ŠTÁT BOLÍVIA																												
BA	BOSNA A HERCEGOVINA																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
BW	BOTSWANA																													
BR	BRAZÍLIA UTC/GMT -3																													
BR	BRAZÍLIA UTC/GMT -4																													
BN	BRUNEJSKO- DARUSSALAMSKÝ ŠTÁT																													
BF	BURKINA FASO																													
BI	BURUNDI																													
KH	KAMBODŽA																													
CM	KAMERUN																													
CA	KANADA štandardné časové pásmo v Newfoundlande																													
CA	KANADA atlantické časové pásmo																													
CA	KANADA východné časové pásmo																													
CA	KANADA centrálne časové pásmo																													
CA	KANADA																													

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K	
	horské časové pásmo																													
CA	KANADA pacifické časové pásmo																													
CV	KAPVERDY																													
CF	STREDOAFRICKÁ REPUBLIKA																													
TD	ČAD																													
CL	ČILE																													
CN	ČÍNA vrátane HONGKONGU, MACAA a TAIWANU																													
CO	KOLUMBIA																													
KM	KOMORY																													
CG	KONGO																													
CD	KONŽSKÁ DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA východné časové pásmo																													
CD	KONŽSKÁ DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA západné časové pásmo																													
CR	KOSTARIKA																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
CI	POBREŽIE SLONOVINY																												
CU	KUBA																												
DJ	DŽIBUTSKO																												
DM	DOMINIKA																												
DO	DOMINIKÁNSKA REPUBLIKA																												
EC	EKVÁDOR																												
EG	EGYPT																												
SV	SALVÁDOR																												
GQ	ROVNÍKOVÁ GUINEA																												
ER	ERITREA																												
ET	ETIÓPIA																												
GA	GABON																												
GM	GAMBIA																												
GE	GRUZÍNSKO																												
GH	GHANA																												
GD	GRENADA																												
GT	GUATEMALA																												
GN	GUINEA																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
GW	GUINEA-BISSAU																													
GY	GUAYANA																													
HT	HAITI																													
HN	HONDURAS																													
IN	INDIA																													
ID	INDONÉZIA západný indonézsky čas																													
ID	INDONÉZIA centrálny indonézsky čas																													
ID	INDONÉZIA východný indonézsky čas																													
IR	IRÁNSKA ISLAMSKÁ REPUBLIKA																													
IQ	IRAK																													
IL	IZRAEL																													
JM	JAMAJKA																													
JP	JAPONSKO																													
JO	JORDÁNSKO																													
KZ	KAZACHSTAN časové pásmo 1																													



		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
KZ	KAZACHSTAN časové pásmo 2																												
KE	KEŇA																												
KP	KÓREJSKÁ EUDOVODEMOKRATIC Á REPUBLIKA																												
KR	KÓREJSKÁ REPUBLIKA																												
KW	KUVAJT																												
KG	KIRGIZSKO																												
LA	LAOSKÁ EUDOVODEMOKRATIC Á REPUBLIKA																												
LB	LIBANON																												
LS	LESOTHO																												
LR	LIBÉRIA																												
LY	LÍBYA																												
MK	BÝVALÁ JUHOSLOVANSKÁ REPUBLIKA MACEDÓNSKO																												
MG	MADAGASKAR																												
M W	MALAWI																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
MY	MALAJZIA																													
MV	MALDIVY																													
ML	MALI																													
MR	MAURITÁNIA																													
MU	MAURÍCIUS																													
MX	MEXIKO centrálne pásmo																													
MX	MEXIKO pacifické pásmo																													
MX	MEXIKO severozápadné pásmo																													
MD	MOLDAVSKÁ REPUBLIKA																													
MN	MONGOLSKO časové pásmo 1																													
MN	MONGOLSKO časové pásmo 2																													
ME	ČIERNÁ HORA																													
MA	MAROKO																													
MZ	MOZAMBIK																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
MM	MJANMARSKO																												
NA	NAMÍBIA																												
NP	NEPÁL																												
NI	NIKARAGUA																												
NE	NIGER																												
NG	NIGÉRIA																												
OM	OMÁN																												
PK	PAKISTAN																												
PA	PANAMA																												
PG	PAPUA-NOVÁ GUINEA																												
PY	PARAGUAJ																												
PE	PERU																												
PH	FILIPÍNY																												
PR	PORTORIKO																												
QA	KATAR																												
RU	RUSKÁ FEDERÁCIA Moskovský čas																												
RU	RUSKÁ FEDERÁCIA Jekaterinburský čas																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
RU	RUSKÁ FEDERÁCIA Omský čas																												
RU	RUSKÁ FEDERÁCIA Krasnojarský čas																												
RU	RUSKÁ FEDERÁCIA Irkutský čas																												
RU	RUSKÁ FEDERÁCIA Jakutský čas																												
RU	RUSKÁ FEDERÁCIA Vladivostocký čas																												
RU	RUSKÁ FEDERÁCIA Magadanský čas																												
RW	RWANDA																												
KN	SVÄTÝ KRIŠTOF A NEVIS																												
LC	SVÄTÁ LUCIA																												
VC	SVÄTÝ VINCENT A GRENADÍNY																												
ST	SVÄTÝ TOMÁŠ A PRINCOV OSTROV																												
SA	SAUDSKÁ ARÁBIA																												
SN	SENEGAL																												
RS	SRBSKO																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
SC	SEYCHELY																												
SL	SIERRA LEONE																												
SG	SINGAPUR																												
SO	SOMÁLSKO																												
ZA	JUŽNÁ AFRIKA																												
SS	JUŽNÝ SUDÁN																												
LK	SRÍ LANKA																												
SD	SUDÁN																												
SR	SURINAM																												
SZ	SVAZIJSKO																												
CH	ŠVAJČIARSKO																												
SY	SÝRSKA ARABSKÁ REPUBLIKA																												
TJ	TADŽIKISTAN																												
TZ	TANZÁNIJSKÁ ZJEDNOTENÁ REPUBLIKA																												
TH	THAJSKO																												
TL	VÝCHODNÝ TIMOR																												
TG	TOGO																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
TT	TRINIDAD A TOBAGO																													
TN	TUNISKO																													
TR	TURECKO																													
TM	TURKMÉNSKO																													
UG	UGANDA																													
UA	UKRAJINA																													
AE	SPOJENÉ ARABSKÉ EMIRÁTY																													
US	SPOJENÉ ŠTÁTY východné časové pásmo																													
US	SPOJENÉ ŠTÁTY centrálné časové pásmo																													
US	SPOJENÉ ŠTÁTY horské časové pásmo																													
US	SPOJENÉ ŠTÁTY pacifické časové pásmo																													
US	SPOJENÉ ŠTÁTY aljašské časové pásmo																													
UY	URUGUAJ																													
UZ	UZBEKISTAN																													
VE	VENEZUELSKÁ BOLÍVAROVSKÁ REPUBLIKA																													

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
VN	VIETNAM																												
EH	ZÁPADNÁ SAHARA																												
YE	JEMEN																												
ZM	ZAMBIA																												
ZW	ZIMBABWE																												

Bez ohľadu na uvedené je percentuálna hodnota uplatniteľná na lety medzi najvzdialenejšími regiónmi Únie, ako sa vymedzuje v článku 349 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, a krajinami mimo Únie nulová.