



EURÓPSKY PARLAMENT

2009 – 2014

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

2013/0344(COD)

28.11.2013

*****I**

NÁVRH SPRÁVY

o návrhu smernice 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 (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

Spravodajca: Peter Liese

Označenie postupov

- * Konzultácia
- *** Súhlas
- ***I Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
- ***II Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
- ***III Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

Pozmeňujúce návrhy k návrhu aktu

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v dvoch stĺpcoch

Vypustenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v ľavom stĺpci. Nahradenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v oboch stĺpcoch. Nový text sa označuje ***hrubou kurzívou*** v pravom stĺpci.

Prvý a druhý riadok záhlavia každého pozmeňujúceho návrhu vymedzujú príslušnú časť v návrhu aktu predloženého na prerokovanie. Ak sa pozmeňujúci návrh týka platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, záhlavie navyše obsahuje tretí riadok uvádzajúci platný akt a štvrtý riadok uvádzajúci príslušné ustanovenie tohto aktu.

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v podobe konsolidovaného textu

Nové časti textov sa označujú ***hrubou kurzívou***. Vypustené časti textu sa označujú symbolom **■** alebo sa prečiarkujú. V prípade nahradenia sa nový text vyznačí ***hrubou kurzívou*** a nahradený text sa vymaže alebo sa prečiarkne.

Čisto technické zmeny, ktoré vykonávajú útvary s cieľom vypracovať konečný text, sa však nevyznačujú.

OBSAH

	strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	5
DÔVODOVÁ SPRÁVA	21

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

**o návrhu smernice 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
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))**

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2013)0722),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 192 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C7-0374/2013),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,
 - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z ...²,
 - so zreteľom na článok 55 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín a stanoviská Výboru pre priemysel, výskum a energetiku a Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A7-0000/2013),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh alebo ho nahradiť iným textom;
 3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

¹ Ú. v. EÚ C... Zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku.

² Ú. v. EÚ C... Zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku.

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh smernice Odôvodnenie 2

Text predložený Komisiou

(2) Preto je žiaduce dočasne považovať požiadavky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES⁴ 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.

⁴ 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).

Pozmeňujúci návrh

(2) Preto je **na udržanie dynamiky, ktorá sa dosiahla na zhromaždení ICAO v roku 2013, a na uľahčenie pokroku na nadchádzajúcom zhromaždení ICAO v roku 2016**, žiaduce dočasne považovať požiadavky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES⁴ za splnené **na obdobie do roku 2016** 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.

⁴ 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).

Or. en

Odôvodnenie

Súčasná výnimka by sa mala uplatňovať len do roku 2016 a ďalšieho zhromaždenia ICAO. V nadväznosti na závery ICAO v roku 2016 a na dosiahnuté výsledky by Únia mohla zvážiť, či a aké ďalšie kroky je potrebné prijať na zohľadnenie výsledku medzinárodných rokovaní. Ak platnosť súčasnej výnimky uplynie na konci roka 2016, zákonodarcovia budú mať dost' času na ukončenie akéhokolvek ďalšieho spolurozhodovacieho postupu, ktorý by mohol byť potrebný, keďže dátum na odovzdanie emisných kvót za rok 2017 uplynie v apríli 2018.

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh smernice Odôvodnenie 2a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(2a) V záujme budovania dôvery na medzinárodnej úrovni, pokiaľ ide o systém obchodovania s emisnými kvótami Únie (ETS), by sa príjmy pochádzajúce z obchodovania s kvótami formou aukcie alebo rovnaká suma, ak to vyžadujú základné rozpočtové zásady členských štátov, ako napríklad jednotnosť a univerzálnosť, mali použiť na zníženie emisií skleníkových plynov, adaptáciu na vplyvy zmeny klímy v Únii a tretích krajinách, financovanie výskumu a vývoja zameraného na zmiernenie a adaptáciu a na pokrytie nákladov na správu systému obchodovania s emisnými kvótami Únie. Príjmy získané z obchodovania formou aukcie by sa tiež mali použiť na dopravu s nízkou úrovňou emisií. Výnosy z obchodovania formou aukcie by sa mali využívať najmä na financovanie príspevkov do Fondu globálnej energetickej účinnosti a obnoviteľnej energie a Zeleného klimatického fondu podľa Rámcového dohovoru OSN o zmene klímy (UNFCCC) a opatrení, ktoré zabránia odlesňovaniu a uľahčia adaptáciu v rozvojových krajinách. V rámci dohody o účinnom globálnom, trasou podmienenom trhovom opatrení so značným potenciálom znižovať vplyv letectva na klímu by sa Únia mala zároveň zaviazat', že vyčlení príjmy z takéhoto opatrenia na Zelený klimatický fond podľa Rámcového dohovoru OSN o zmene klímy s cieľom zohľadniť zásadu spoločnej, ale rozdielnej zodpovednosti a príslušných spôsobilostí, a že vynaloží úsilie na medzinárodnej úrovni na financovanie

Odôvodnenie

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Pozmeňujúci návrh 3

**Návrh smernice
Odôvodnenie 3**

Text predložený Komisiou

(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**.

Pozmeňujúci návrh

(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 **tri roky**, kým **sa na 39. zhromaždení ICAO v roku 2016 nedohodne ratifikovateľné celosvetové trhové opatrenie, ktoré sa bude uplatňovať na väčšinu emisií v medzinárodnej leteckej doprave**, 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 **2016**.

Odôvodnenie

V pozmeňujúcom návrhu sa zdôrazňuje skutočnosť, že prijateľné by nebolo akékoľvek trhové opatrenie, ale len také trhové opatrenie, ktoré je právne záväzné a zahŕňa väčšinu emisií.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh smernice Odôvodnenie 4

Text predložený Komisiou

(4) Výnimky stanovené v tejto smernici zohľadňujú výsledky bilaterálnych a multilaterálnych kontaktov s tretími krajinami, ktoré Komisia bude naďalej rozvíjať v mene Únie.

Pozmeňujúci návrh

(4) Výnimky stanovené v tejto smernici zohľadňujú výsledky bilaterálnych a multilaterálnych kontaktov s tretími krajinami, ktoré Komisia bude naďalej rozvíjať v mene Únie. ***Tieto výnimky sa týkajú len emisií z činností leteckej dopravy do roku 2016 a Únia ich poskytuje na uľahčenie dohody o prijatí ratifikovateľného celosvetového trhového opatrenia na 39. zhromaždení ICAO. Ďalšie legislatívne opatrenie by malo byť primerané len vtedy, ak sa takéto trhové opatrenie prijme v roku 2016. Komisia by mala v tejto súvislosti v nadväznosti na zhromaždenie ICAO z roku 2016 predložiť Európskemu parlamentu a Rade úplnú správu a okamžite navrhnúť potrebné opatrenia podľa jeho výsledkov.***

Odôvodnenie

Súčasná výnimka by sa mala uplatňovať len do roku 2016 a ďalšieho zhromaždenia ICAO. V nadväznosti na závery ICAO v roku 2016 a na dosiahnuté výsledky by Únia mohla zvážiť, či a aké ďalšie kroky je potrebné prijať na zohľadnenie výsledku medzinárodných rokovaní. Ak platnosť súčasnej výnimky uplynie na konci roka 2016, zákonodarcovia budú mať dosť času na ukončenie akéhokoľvek ďalšieho spolurozhodovacieho postupu, ktorý by mohol byť potrebný, keďže dátum na odovzdanie emisných kvót za rok 2017 uplynie v apríli 2018.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh smernice Odôvodnenie 9

Text predložený Komisiou

(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**.

Pozmeňujúci návrh

(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 **do roku 2016**, aby prevádzkovatelia mali dostatok času **na pochopenie týchto prístupov** pri plánovaní svojich leteckých činností.

Or. en

Odôvodnenie

Súčasná výnimka by sa mala uplatňovať len do roku 2016 a ďalšieho zhromaždenia ICAO. V nadväznosti na závery ICAO v roku 2016 a na dosiahnuté výsledky by Únia mohla zvážiť, či a aké ďalšie kroky je potrebné prijať na zohľadnenie výsledku medzinárodných rokovaní. Ak platnosť súčasnej výnimky uplynie na konci roka 2016, zákonodarcovia budú mať dost času na ukončenie akéhokoľvek ďalšieho spolurozhodovacieho postupu, ktorý by mohol byť potrebný, keďže dátum na odovzdanie emisných kvót za rok 2017 uplynie v apríli 2018.

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh smernice Odôvodnenie 10

Text predložený Komisiou

(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

Pozmeňujúci návrh

(10) Bez toho, aby boli dotknuté celosvetové trhové opatrenia, ktoré sa budú uplatňovať od roku 2020, **mali by sa** v období **rokov** 2014 až **2016** 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 z týchto krajín. Krajiny, ktoré sa na účely tohto návrhu považujú za

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.

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.

Or. en

Odôvodnenie

Súčasná výnimka by sa mala uplatňovať len do roku 2016 a ďalšieho zhromaždenia ICAO. V nadväznosti na závery ICAO v roku 2016 a na dosiahnuté výsledky by Únia mohla zvážiť, či a aké ďalšie kroky je potrebné prijať na zohľadnenie výsledku medzinárodných rokovaní. Ak platnosť súčasnej výnimky uplynie na konci roka 2016, zákonodarcovia budú mať dost času na ukončenie akéhokoľvek ďalšieho spolurozhodovacieho postupu, ktorý by mohol byť potrebný, keďže dátum na odovzdanie emisných kvót za rok 2017 uplynie v apríli 2018.

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh smernice

Odôvodnenie 11a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

11a. Účinnosť začlenenia leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami sa z hľadiska životného prostredia znížila z dôvodu zníženia zemepisného rozsahu pôsobnosti. V tejto súvislosti a v súlade s politikou znižovania vo všetkých ďalších odvetviach od roku 2015 by mal podiel obchodovania formou aukcie predstavovať 40 %, tak ako v prípade aukcií v iných odvetviach. Činiteľ lineárneho znižovania by sa mal uplatňovať v súlade s inými odvetviami.

Or. en

Odôvodnenie

Pri obmedzenom rozsahu pôsobnosti sa prudko znižuje účinok ETS z hľadiska životného

prostredia, táto skutočnosť by sa preto mohla čiastočne kompenzovať zvýšením podielu na obchodovanie formou aukcie a znížením hornej hranice.

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh smernice Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(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.

vypúšťa sa

Or. en

Odôvodnenie

Súvisí s pozmeňujúcim návrhom k odôvodneniu 4.

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 1

Smernica 2003/87/ES

Článok 28a – odsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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;

b) emisie z letov do krajín mimo Európskeho hospodárskeho priestoru (ďalej len „EHP“) a z nich v každom kalendárnom roku v rokoch 2014 až **2016**, keď prevádzkovateľ takýchto letov odovzdal kvóty podľa percentuálnych množstiev overených emisií z **týchto** letov uvedených v súlade s prílohou IIc alebo vypočítaných v súlade s odsekom 6;

Or. en

Odôvodnenie

Súčasná výnimka by sa mala uplatňovať len do roku 2016 a ďalšieho zhromaždenia ICAO. V nadväznosti na závery ICAO v roku 2016 a na dosiahnuté výsledky by Únia mohla zvážiť, či a aké ďalšie kroky je potrebné prijať na zohľadnenie výsledku medzinárodných rokovaní. Ak platnosť súčasnej výnimky uplynie na konci roka 2016, zákonodarcovia budú mať dost' času na ukončenie akéhokoľvek ďalšieho spolurozhodovacieho postupu, ktorý by mohol byť potrebný, keďže dátum na odovzdanie emisných kvót za rok 2017 uplynie v apríli 2018.

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 1

Smernica 2003/87/ES

Článok 28a – odsek 1 – písmeno c

Text predložený Komisiou

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;

Pozmeňujúci návrh

c) emisie z letov prevádzkovaných nekomerčným prevádzkovateľom v každom kalendárnom roku až do roku **2016** v prípade, že emisie, za ktoré bol uvedený prevádzkovateľ zodpovedný v predchádzajúcom kalendárnom roku, nedosiahli 1 000 ton;

Or. en

Odôvodnenie

Súčasná výnimka by sa mala uplatňovať len do roku 2016 a ďalšieho zhromaždenia ICAO. V nadväznosti na závery ICAO v roku 2016 a na dosiahnuté výsledky by Únia mohla zvážiť, či a aké ďalšie kroky je potrebné prijať na zohľadnenie výsledku medzinárodných rokovaní. Ak platnosť súčasnej výnimky uplynie na konci roka 2016, zákonodarcovia budú mať dost' času na ukončenie akéhokoľvek ďalšieho spolurozhodovacieho postupu, ktorý by mohol byť potrebný, keďže dátum na odovzdanie emisných kvót za rok 2017 uplynie v apríli 2018.

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 1

Smernica 2003/87/ES

Článok 28a – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

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]**.

Pozmeňujúci návrh

Pokiaľ ide o **činnosti od roku 2013 do roku 2016**, členské štáty uverejnia množstvo bezplatných kvót pre leteckú dopravu vydaných jednotlivým prevádzkovateľom do ...*

[OP: vložte dátum: štyri mesiace od nadobudnutia účinnosti tejto smernice].

Or. en

Odôvodnenie

Súčasná výnimka by sa mala uplatňovať len do roku 2016 a ďalšieho zhromaždenia ICAO. V nadväznosti na závery ICAO v roku 2016 a na dosiahnuté výsledky by Únia mohla zvážiť, či a aké ďalšie kroky je potrebné prijať na zohľadnenie výsledku medzinárodných rokovaní. Ak platnosť súčasnej výnimky uplynie na konci roka 2016, zákonodarcovia budú mať dosť času na ukončenie akéhokoľvek ďalšieho spolurozhodovacieho postupu, ktorý by mohol byť potrebný, keďže dátum na odovzdanie emisných kvót za rok 2017 uplynie v apríli 2018.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 1

Smernica 2003/87/ES

Článok 28a – odsek 3 – pododsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Osobitná rezerva stanovená v článku 3f sa zníži tak, aby ostala na úrovni 3 %. Akékoľvek zostatky sa zrušia.

Or. en

Odôvodnenie

Osobitná rezerva by mala ostať na úrovni 3 % počtu kvót v obehu, lebo rozsah pôsobnosti smernice sa znižuje. S cieľom priblížiť výhody z hľadiska životného prostredia pôvodnému systému ETS by sa mali zrušiť všetky kvóty, ktoré ostanú v osobitnej rezerve po uskutočnení distribúcie novým subjektom, namiesto toho, aby ich členské štáty predali formou aukcie, čo

by viedlo k nárastu emisií.

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 1

Smernica 2003/87/ES

Článok 28a – odsek 4

Text predložený Komisiou

Odchylne 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).

Pozmeňujúci návrh

Odchylne od článku 3d ods. 3 sa množstvo kvót, s ktorými má každý členský štát obchodovať formou aukcie v období rokov 2013 až **2016**, znižuje tak, aby bolo v súlade s podielom započítaných emisií z leteckej dopravy, ktoré sú výsledkom uplatňovania **odseku 1** písm. a) až c).

Or. en

Odôvodnenie

Súčasná výnimka by sa mala uplatňovať len do roku 2016 a ďalšieho zhromaždenia ICAO. V nadväznosti na závery ICAO v roku 2016 a na dosiahnuté výsledky by Únia mohla zvážiť, či a aké ďalšie kroky je potrebné prijať na zohľadnenie výsledku medzinárodných rokovaní. Ak platnosť súčasnej výnimky uplynie na konci roka 2016, zákonodarcovia budú mať dost' času na ukončenie akéhokolvek ďalšieho spoločného postupu, ktorý by mohol byť potrebný, keďže dátum na odovzdanie emisných kvót za rok 2017 uplynie v apríli 2018.

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 1

Smernica 2003/87/ES

Článok 28a – odsek 7

Text predložený Komisiou

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.**

Pozmeňujúci návrh

7. Po zhromaždení ICAO v roku 2016 predloží Komisia Európskemu parlamentu a Rade správu o **dosiahnutých výsledkoch. Pokiaľ sa schváli ratifikovateľné celosvetové trhové opatrenie, uvedú sa v tejto správe prípadné návrhy v reakcii**

V prípade, že sa globálne opatrenie nebude uplatňovať od roku 2020, v uvedenej správe sa zväží 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 istej trati.“

na tento vývoj.

V prípade, že sa globálne opatrenie nebude uplatňovať od roku 2020, v uvedenej správe sa zväží vhodný rozsah pokrytia emisií pochádzajúcich z vykonávania leteckej dopravy do krajín mimo EHP a z nich od roku **2016** 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 istej trati.“

Or. en

Odôvodnenie

Súčasná výnimka by sa mala uplatňovať len do roku 2016 a ďalšieho zhromaždenia ICAO. V nadväznosti na závery ICAO v roku 2016 a na dosiahnuté výsledky by Únia mohla zväziť, či a aké ďalšie kroky je potrebné prijať na zohľadnenie výsledku medzinárodných rokovaní. Ak platnosť súčasnej výnimky uplynie na konci roka 2016, zákonodarcovia budú mať dosť času na ukončenie akéhokoľvek ďalšieho spolurozhodovacieho postupu, ktorý by mohol byť potrebný, keďže dátum na odovzdanie emisných kvót za rok 2017 uplynie v apríli 2018.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 1a (nový)

Smernica 2003/87/ES

Článok 3c – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

V článku 3c sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Od 1. januára 2013 sa na obdobie dvoch rokov celkové množstvo kvót, ktoré majú byť pridelené prevádzkovateľom lietadiel, rovná 95 % historických emisií z leteckej dopravy, ktoré sa vynásobia počtom rokov v danom období.

Od 1. januára 2015 sa tieto kvóty znížia lineárnym činiteľom 1,74 % za každý kalendárny rok. Toto percento sa môže

v rámci celkového preskúmania tejto smernice prehodnotiť.“

Or. en

Odôvodnenie

Kým v ostatných odvetviach, na ktoré sa vzťahuje systém ETS, sa musia emisie znížiť o 21 % do roku 2020, zníženie v odvetví leteckej dopravy predstavuje len 5 %. Táto skutočnosť bola v rozpore s pozíciou Európskeho parlamentu počas rokovaní v roku 2008. Parlament vždy požadoval rovnaké zaobchádzanie so všetkými odvetviami. Účinnosť systému ETS v oblasti leteckej dopravy sa z hľadiska životného prostredia výrazne znižuje vzhľadom na obmedzený rozsah pôsobnosti. Na dosiahnutie lepšej integrity systému ETS z hľadiska životného prostredia sa uplatňuje lineárny činiteľ 1,74 % za každý rok s cieľom dosiahnuť rovnaké zaobchádzanie so všetkými sektormi, ktoré sú súčasťou systému obchodovania s emisnými kvótami (ETS).

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 1b (nový)

Smernica 2003/87/ES

Článok 3d – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

V článku 3d sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Od 1. januára 2013 sa na obdobie dvoch rokov obchoduje formou aukcie s 15 % kvót. Od 1. januára 2015 sa obchoduje formou aukcie so 40 % kvót. Toto percento sa môže v rámci celkového preskúmania tejto smernice zvýšiť.“

Or. en

Odôvodnenie

Kým obchodovanie formou aukcie v iných odvetviach predstavuje v priemere 40 % (100 % ako pravidlo a referenčná hodnota pre odvetvie úniku uhlíka), množstvo kvót na obchodovanie formou aukcie v odvetví leteckej dopravy predstavuje len 15 %. Táto skutočnosť je dlhodobo predmetom kritiky. Keďže všetky lety v európskom vzdušnom priestore podliehajú systému obchodovania s emisnými kvótami (ETS), leteckú dopravu nemožno považovať za klasické odvetvie úniku uhlíka. Pri obmedzenom rozsahu pôsobnosti sa prudko znižuje účinok ETS z hľadiska životného prostredia, táto skutočnosť by sa preto mohla

čiasťočne kompenzovať zvýšením podielu na obchodovanie formou aukcie.

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 1c (nový)

Smernica 2003/87/ES

Článok 3d – odsek 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

V článku 3d sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Členské štáty použijú príjmy pochádzajúce z obchodovania s kvótami formou aukcie na úsilie o riešenie problému zmeny klímy, a to najmä na medzinárodnej úrovni, na zníženie emisií skleníkových plynov a na adaptáciu na vplyv zmeny klímy v rozvojových krajinách, ako aj na financovanie výskumu a vývoja zameraného na zmiernenie a adaptáciu, a to najmä pokiaľ ide o oblasť letectva a leteckej dopravy. Príjmy získané z obchodovania formou aukcie sa tiež použijú na dopravu s nízkou úrovňou emisií. Výnosy z obchodovania formou aukcie sa využijú aj na financovanie príspevkov do Fondu globálnej energetickej účinnosti a obnoviteľnej energie a Zeleného klimatického fondu podľa Rámcového dohovoru OSN o zmene klímy, ako aj opatrení, ktoré zabránia odlesňovaniu. Členské štáty pravidelne informujú Komisiu o opatreniach prijatých v súlade s prvým pododsekom.“

Or. en

Odôvodnenie

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on

technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh smernice

Príloha

Smernica 2003/87/ES

Príloha IIc – tabuľka – riadok 37

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

**ČÍNA vrátane HONGKONGU, MACAA
a TAIWANU**

ČÍNA vrátane HONGKONGU a MACAA

Or. en

Odôvodnenie

Taiwan by mal byť zaradený ako samostatná cieľová krajina a nemal by byť súčasťou kolónky pre Čínu.

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh smernice

Príloha

Smernica 2003/87/ES

Príloha IIc – tabuľka – riadok 147a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

TW TAIWAN

Or. en

Odôvodnenie

Taiwan by mal byť zaradený ako samostatná cieľová krajina a nemal by byť súčasťou kolónky pre Čínu.

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh smernice

Príloha

Smernica 2003/87/ES

Príloha IIc – odsek 6

Text predložený Komisiou

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 nezaraďuje medzi krajiny s vysokým alebo stredne vysokým príjmom.

Pozmeňujúci návrh

Na obdobie rokov 2014 až **2016** 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 nezaraďuje medzi krajiny s vysokým alebo stredne vysokým príjmom.

Or. en

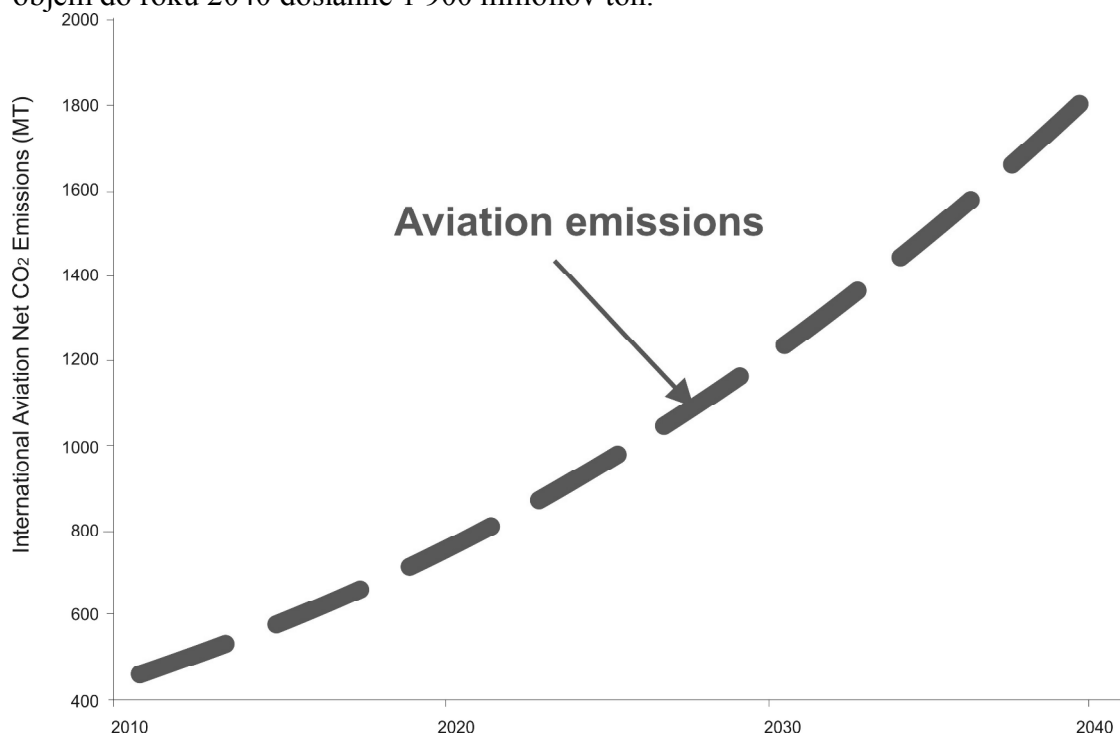
Odôvodnenie

Súčasná výnimka by sa mala uplatňovať len do roku 2016 a ďalšieho zhromaždenia ICAO. V nadväznosti na závery ICAO v roku 2016 a na dosiahnuté výsledky by Únia mohla zvážiť, či a aké ďalšie kroky je potrebné prijať na zohľadnenie výsledku medzinárodných rokovaní. Ak platnosť súčasnej výnimky uplynie na konci roka 2016, zákonodarcovia budú mať dost' času na ukončenie akéhokoľvek ďalšieho spolurozhodovacieho postupu, ktorý by mohol byť potrebný, keďže dátum na odovzdanie emisných kvót za rok 2017 uplynie v apríli 2018.

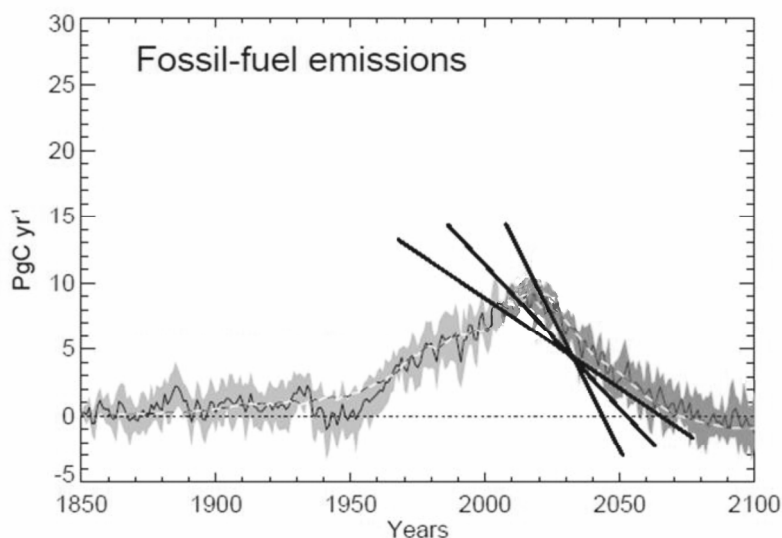
DÔVODOVÁ SPRÁVA

Prečo je potrebné obmedziť emisie skleníkových plynov z leteckej dopravy?

Objem emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy rýchlo rastie. Pokiaľ sa neprijmú žiadne opatrenia, podľa odhadu Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) ich objem do roku 2040 dosiahne 1 900 miliónov ton.



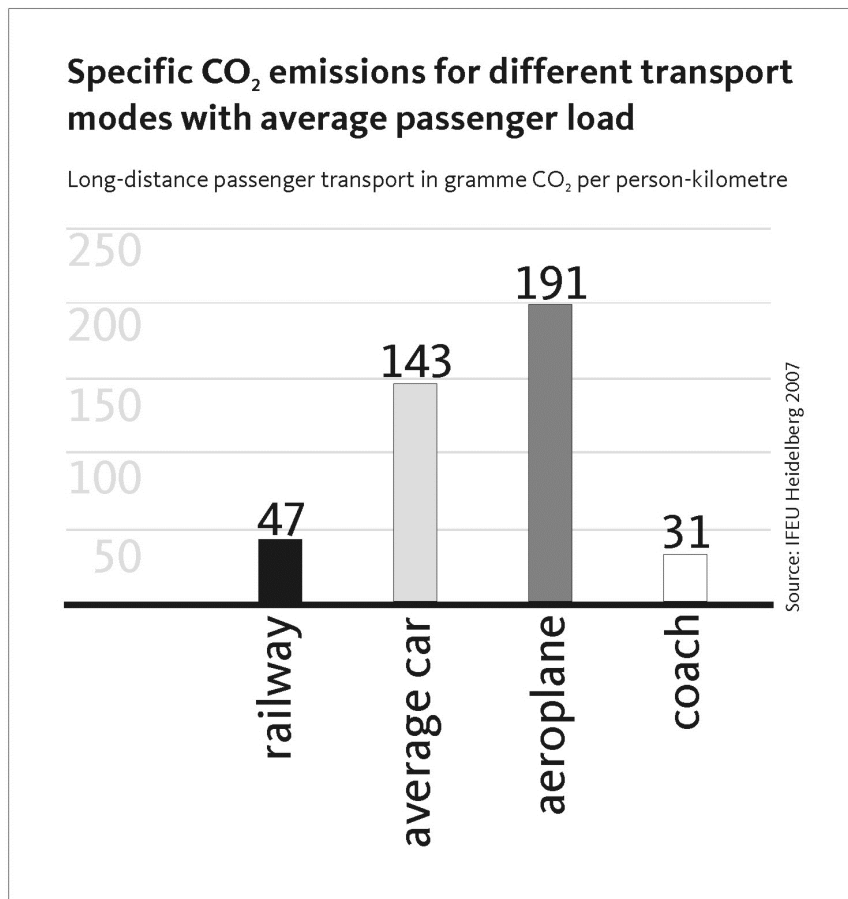
Podľa iných odhadov to bude 3 500 – 4 500 miliónov ton do roku 2050. 3,5 gigaton predstavuje 20 % množstva, na ktoré sa podľa Medzivládneho panelu o zmene klímy (IPCC) musia v roku 2050 znížiť celosvetové emisie, aby sa zmena klímy obmedzila na dva stupne.



Podľa piateho panelu IPCC (2013) sa musia celosvetové emisie do roku 2050 prudko znížiť, ak chceme mať dvojtretinovú pravdepodobnosť, že sa v tomto roku dodrží cieľ dvoch stupňov.

Organizácia ICAO dostala od medzinárodného spoločenstva úlohu regulovať emisie v leteckej doprave v roku 1997 s Kjótskym protokolom. Hoci Kjótsky protokol vo vzťahu k problému zmeny klímy neuspel, nemožno poprieť skutočnosť, že aspoň Európska únia dodržiava svoj záväzok a znížila emisie. Na obmedzenie emisií z leteckej dopravy sa však nevykonali žiadne významné opatrenia.

Potrebné je aj to, aby sa odvetvie leteckej dopravy podieľalo na úsilí o obmedzenie zmeny klímy z pohľadu spravodlivosti voči iným spôsobom dopravy. Z hľadiska klímy je letecká doprava, žiaľ, najmenej priaznivým spôsobom dopravy, a kým iné spôsoby dopravy sú vysoko regulované a podliehajú mnohým daniam a poplatkom, otázka leteckej dopravy sa na európskej úrovni neriešila:



Právne predpisy z roku 2008, kritika zo strany tretích krajín a legitímnosť tejto kritiky

Právne predpisy, ktorými sa letecká doprava zahrnula do systému obchodovania s emisnými kvótami (ETS), boli schválené po viac ako dvojročnej diskusii a zapojení všetkých zainteresovaných strán jednomyselným hlasovaním Rady a viac ako 90 % väčšinou v Európskom parlamente. Základom týchto právnych predpisov bolo, že sa budú vzťahovať na všetky lety, ktoré sa začínajú a končia v Európe. Táto skutočnosť bola predmetom kritiky zo strany tretích krajín. Po súdnej žalobe americkej leteckej spoločnosti však Súdny dvor EÚ rozhodol, že je to plne v súlade s medzinárodným právom. Náklady sú veľmi mierne, a to aj napriek tvrdeniam tretích krajín, ktoré niekedy hovoria o nesmiernom zaťažení svojho odvetvia. Podľa najnovších údajov predstavovali náklady spoločnosti Ryanair 0,03 EUR

a náklady spoločnosti Easyjet 0,11 EUR (náklady ostatných leteckých spoločností s lietadlami s nižšou účinnosťou môžu byť o niečo vyššie). Náklady na dane a poplatky uložené členskými štátmi EÚ alebo tretími krajinami sú omnoho vyššie.

Krajina	Právny predpis	Náklady na let
Nemecko	Luftverkehrssteuer	Až do 42,18 EUR v závislosti od cieľa
Spojené kráľovstvo	Poplatok za leteckých cestujúcich (APD)	Až do viac ako 184 GBP za 6 000 míľ
Spojené štáty americké	Daň z medzinárodnej dopravy	16,30 USD/cestujúci
EÚ	Systém obchodovania s emisnými kvótami	0,03 EUR (Ryanair) Do 2 EUR za medzikontinentálny let (odhad Komisie)
India	Odletový poplatok + 10,3 % poplatok za služby (na daň na rozvoj letísk v Dillí)	7,40 EUR, 10 USD + 19 EUR, 25 USD (len v Dillí)
Rakúsko	Flugabgabegesetz	Až do 35 EUR v závislosti od vzdialenosti

Jedným z dôležitých argumentov tretích krajín bolo, že právne predpisy Európskej únie sú nezákonné z dôvodu extrateritoriality. Podľa Súdneho dvora je tento argument neplatný, lebo predpisy sa vzťahujú len na lety, ktoré sa začínajú a končia v Európe. Povinnosť odovzdať kvóty je však, samozrejme, vyššia, ak je let dlhší. To však nie je jediná črta právnych predpisov EÚ. Rovnaká zásada sa uplatňuje aj v prípade vnútroštátnych daní a poplatkov. Britský poplatok je napríklad výrazne vyšší za let do Mexika ako za let do Kanady, aj keď vzdialenosťou medzi Kanadou a Mexikom je najmä územie Spojených štátov (pozri mapu):



Poplatok za leteckých cestujúcich (APD) za let do Toronta v Kanade je 130 GBP (156 EUR).



Za let v obchodnej triede z Londýna do Mexika (približne 5 000 míľ) sa účtuje poplatok za leteckých cestujúcich vo výške 162 GBP (195 EUR).

PE522.946v01-00

Proces ICAO a právne predpisy týkajúce sa odkladu účinnosti

Napriek tomu, že kritika nie je legitímna, Európska únia reagovala na argumenty tretích krajín. Hovorilo sa, že európske právne predpisy stoja v ceste medzinárodnej dohode. To nikdy nebola pravda, ale Komisia navrhla ako gesto dobrej vôle, aby sa systém na jeden rok obmedzil len na lety v rámci Európy s cieľom pomôcť nájsť lepšiu dohodu na valnom zhromaždení organizácie ICAO, ktoré sa uskutočnilo v septembri a októbri 2013.

V právnych predpisoch sa jasne uviedlo:

„Výnimka stanovená týmto rozhodnutím sa týka len leteckých emisií za rok 2012.“

(10) (...) Túto výnimku stanovila Únia na uľahčenie dohody na 38. zasadnutí zhromaždenia ICAO o realistickom harmonograme na vypracovanie globálneho trhového opatrenia presahujúceho 38. zasadnutie zhromaždenia ICAO a rámci na uľahčenie komplexného uplatňovania vnútroštátnych a regionálnych trhových opatrení v oblasti medzinárodnej leteckej dopravy, a to ešte pred začatím uplatňovania celosvetového trhového opatrenia.

Na zasadnutí zhromaždenia ICAO, ktoré sa uskutočnilo v septembri a októbri 2013, bolo prijaté uznesenie, ktorého súčasťou bol záväzok „vypracovať celosvetové trhové opatrenie pre medzinárodnú leteckú dopravu s prihliadnutím na činnosť, ktorá sa vyžaduje podľa odseku 19“. To je dôležitý krok, v uznesení je však, žiaľ, zahrnuté aj množstvo podmienok a predpokladov. Preto vôbec nie je isté, či sa na zhromaždení ICAO v roku 2016 skutočne podarí prijať jasné pravidlá týkajúce sa trhového opatrenia. Treba prihliadať na to, že obchodovanie s emisími kvótami už bolo schválené na zasadnutí zhromaždenia ICAO v roku 2001, neprišlo však, žiaľ, k žiadnemu skutočnému pokroku:

Zhromaždenie ICAO v roku 2001: c) obchodovanie s emisiami: c) <i>schvaľuje</i> vypracovanie otvoreného systému obchodovania s emisími kvótami pre medzinárodnú leteckú dopravu;	Zhromaždenie ICAO v roku 2013: 18. rozhodlo vypracovať systém celosvetového trhového opatrenia pre medzinárodnú leteckú dopravu s prihliadnutím na činnosť, ktorá sa vyžaduje podľa odseku 19;
--	--

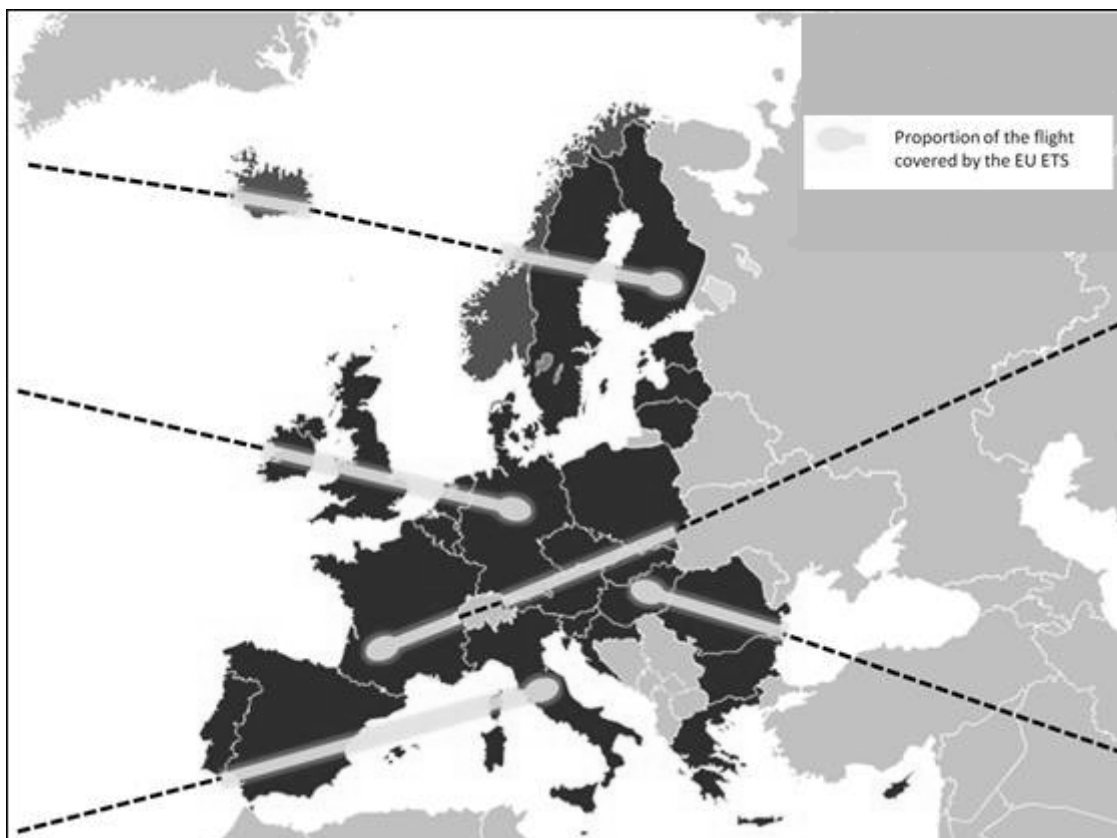
V porovnaní s veľmi odlišným pokrokom vo vzťahu k Rámcovému dohovoru OSN o zmene klímy (UNFCCC) treba povedať, že ešte aj na 19. konferencii zmluvných strán (COP 19) vo Varšave sa dosiahli konkrétnejšie a pozitívnejšie výsledky ako na zhromaždení ICAO. Veľmi dôležitou podmienkou Európskej únie na ďalšiu zmenu právnych predpisov bolo, aby sa prijal rámec pre vnútroštátne a regionálne systémy, akým je napríklad rámec pre systém EÚ. To sa, žiaľ, nestalo.

Odvetvie leteckej dopravy, zastúpené najmä Medzinárodným združením leteckých dopravcov (IATA), žiaľ, v procese organizácie ICAO intenzívne konalo proti Európskej únii, na druhej strane však treba rešpektovať, že združenie IATA prispelo k celosvetovému procesu. Záväzok odvetvia znížiť do roku 2050 emisie o 50 % siaha omnoho ďalej ako text organizácie ICAO.

Dôsledky pre EÚ po zasadnutí zhromaždenia organizácie ICAO

Mnoho zainteresovaných strán, napríklad Európske združenie nízkonákladových leteckých spoločností (ELFAA), ktoré predstavuje takmer 50 % letov v rámci Európy, mnoho mimovládnych organizácií a množstvo poslancov Parlamentu požadovalo, aby sa súčasné právne predpisy nemenili. To by znamenalo, že od 1. mája budúceho roku by sa mal presadzovať úplný systém obchodovania s emisnými kvótami (ETS) vrátane medzikontinentálnych letov, ktoré sa začínajú a končia v Európe, a to po celej ich dĺžke. Ďalší (mnoho zainteresovaných strán zastáva túto pozíciu v zákulisí) obhajujú predĺženie súčasného odkladu účinnosti do roku 2016, či dokonca do roku 2020, čo by znamenalo, že mnoho rokov by boli do systému zahrnuté len lety v rámci Európy, a to aj keď sa uskutočňujú v európskom vzdušnom priestore.

Návrh Komisie s prístupom zohľadňujúcim vzdušný priestor predstavuje kompromis medzi týmito dvoma extrémami:



Zdroj: Európska komisia

To znamená, že do systému je zahrnutá tá časť všetkých letov, ktoré sa začínajú alebo končia v Európe, ktorá sa uskutočňuje v európskom vzdušnom priestore. Napríklad let z Paríža či Londýna na letisko v Istanbule (to je veľmi dôležité, lebo v Istanbule sa otvorí najväčšie letisko na svete) by bol zahrnutý až po grécke hranice, čo je takmer 100 %. Na základe odkladu účinnosti nie je zahrnutý vôbec. Z letu do dopravného uzla v Emirátoch by bolo podľa prístupu zohľadňujúceho vzdušný priestor zahrnutých takmer 50 % emisií.

Návrh spravodajcu

Spravodajca v zásade podporuje návrh Európskej komisie. Hoci zostáva presvedčený, že tlak tretích krajín je nepodložený, treba prihliadať na skutočnosť, že pri úplnom vykonávaní systému môže utrpieť medzinárodný proces. Prístup zohľadňujúci vzdušný priestor má oproti odkladu účinnosti mnoho výhod:

1. Ochrana životného prostredia a klímy:
Návrh Komisie zahŕňa približne 40 % emisií v porovnaní s pôvodným predpisom, odklad účinnosti zahŕňal len asi 20 %.
2. Dôsledky pre medzinárodné rokovania:
Prosté predĺženie odkladu účinnosti by sa mohlo považovať za bezpodmienečnú kapituláciu Európskej únie. Ak na medzinárodnej úrovni existuje pokrok, je to najmä prostredníctvom tlaku Európskej únie. Mnohé návrhy, o ktorých sa uvažuje v rámci ICAO, by v skutočnosti neviedli k zníženiu emisií v leteckej doprave, ale od roku 2020 sa uvažuje len o raste, ktorý je neutrálny z hľadiska uhlíka. Hlavná stratégia ICAO je založená na kompenzáciách (čo znamená najmä mechanizmus čistého rozvoja) a biopalivách. Vzhľadom na kritickú diskusiu o týchto dvoch nástrojoch v rámci Európskej únie je dôležité ukázať alternatívu. Náš systém v skutočnosti núti k zníženiu emisií, aj keď len o 5 %.
3. Situácia európskych letísk a odvetvia leteckej dopravy z hľadiska konkurencieschopnosti:
Návrh odkladu účinnosti zasahuje do situácie európskych leteckých spoločností a letísk z hľadiska hospodárskej súťaže. Prospech z jeho predĺženia budú mať veľké uzly v blízkosti Európskej únie, napríklad Istanbul. Letecké spoločnosti, ktoré prevádzkujú lety najmä v rámci Európy, sú z hľadiska hospodárskej súťaže v nevýhode oproti spoločnostiam, ktoré môžu poskytovať krízové dotácie na lety v rámci Európskej únie.
4. Právny stav:
Na základe rozsudku Súdneho dvora EÚ a Chicagského dohovoru je zrejmé, že prístup zohľadňujúci vzdušný priestor je v plnom súlade s medzinárodným právom. Rada organizácie ICAO jednomyselne podporila prístup zohľadňujúci vzdušný priestor začiatkom septembra. Uznesenie ICAO, ktorým sa nezahŕňa prístup zohľadňujúci vzdušný priestor, nie je v tejto veci právne záväzné, keďže EÚ a mnoho ďalších subjektov vyjadrilo výhrady.

Pozmeňujúce návrhy spravodajcu

Spravodajca navrhuje držať sa čo najviac návrhu Komisie, niektoré pozmeňujúce návrhy sú však odôvodnené.

1. **Právny stav po roku 2016:**
Zmena smernice je odôvodnená len tým, že v roku 2016 očakávame zásadný zlom v podobe právne záväznej dohody pre celosvetovú leteckú dopravu. Ide o reálnu možnosť, ktorá však nie je nijako zaručená. Preto je vhodné obmedziť prístup

zohľadňujúci vzdušný priestor na obdobie do roku 2016 a od roku 2017 opätovne zaviesť úplný systém obchodovania s emisnými kvótami. Ak organizácia ICAO v roku 2016 skutočne prijme medzinárodnú dohodu, Európska únia by, samozrejme, mala byť pripravená zmeniť právne predpisy v súlade s touto skutočnosťou.

2. **Pozmeňujúce návrhy na zvýšenie ambícií a integrity z hľadiska životného prostredia a na zaručenie rovnakého zaobchádzania s ostatnými odvetviami:** Miera obchodovania formou aukcie v systéme ETS pre leteckú dopravu je len 15 % v porovnaní s priemernou úrovňou 40 % vo zvyšku odvetvia. Horná hranica je len 5 % v porovnaní s 21 % v iných odvetviach. Táto skutočnosť bola vždy predmetom kritiky a Európsky parlament už počas legislatívneho procesu v rokoch 2007/2008 požadoval rovnaké zaobchádzanie so všetkými odvetviami. Prístup zohľadňujúci vzdušný priestor znižuje emisie, na ktoré sa vzťahuje systém ETS, na 40 % v porovnaní s pôvodným systémom. Na obmedzenie škôd na životnom prostredí je odôvodnené zvýšiť obchodovanie formou aukcie a potrebné znížiť emisie (hornú hranicu) najmenej na úroveň, ktorú musia ostatné odvetvia dodržiavať už od roku 2013.

Vykonávanie súčasných právnych predpisov EÚ je rozhodujúce pre akýkoľvek pokrok

Spravodajca bol upozorňovaný na skutočnosť, že hoci je systém EÚ na obchodovanie s emisnými kvótami obmedzený na lety v rámci Európy, niektoré členské štáty v súčasnosti váhajú s vykonávaním právnych predpisov. Tretie krajiny ako Čína a India odmietajú odovzdať kvóty za lety v rámci Európy, napríklad z Frankfurtu do Londýna. Spravodajca považuje za neprijateľné diskutovať s Radou o akomkoľvek výsledku legislatívneho návrhu, kým sa nevysvetlí, že sa vykonávajú veľmi obmedzené právne predpisy týkajúce sa odkladu účinnosti. Nemôžeme akceptovať, aby tretie krajiny ako Čína a India odmietali dodržiavať európske právne predpisy, keď pôsobia v rámci Európskej únie.

Prijatie do apríla je kľúčové

Všetci tí, ktorí nechcú zachovať systém EÚ na obchodovanie s emisnými kvótami v oblasti leteckej dopravy v jeho pôvodnej podobe, čo znamená, že všetky medzikontinentálne lety sú do systému zahrnuté od začiatku po cieľové miesto určenia, sa musia usilovať o dohodu o zmene smernice do apríla, lebo inak sa od 1. mája musia presadzovať pôvodné právne predpisy. Z tohto dôvodu bol schválený ambiciózný časový plán, a to aj so zodpovednými osobami vo Výbore pre dopravu a cestovný ruch. Spravodajca považuje za potrebné dohodnúť sa o zmene a je ochotný rokovať so všetkými zainteresovanými stranami, Európskemu parlamentu by však neodporúčal obmedziť akýkoľvek kompromis na predĺženie odkladu účinnosti.