

# EURÓPSKY PARLAMENT

2004



2009

*Dokument na schôdzu*

**A6-0220/2008**

4.6.2008

**\*\*\*II**

## **ODPORÚČANIE DO DRUHÉHO ČÍTANIA**

o spoločnej pozícii prijatej Radou na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87/ES s cieľom začleniť činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva  
(05058/2008 – C6-0177/2008 – 2006/0304(COD))

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

Spravodajca: Peter Liese

### ***Označenie postupov***

- \* Konzultačný postup  
väčšina odovzdaných hlasov
- \*\*I Postup spolupráce (prvé čítanie)  
väčšina odovzdaných hlasov
- \*\*II Postup spolupráce (druhé čítanie)  
väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločnej pozície  
väčšina všetkých poslancov Parlamentu za zamietnutie alebo  
zmenu a doplnenie spoločnej pozície
- \*\*\* Postup súhlasu  
väčšina všetkých poslancov Parlamentu, okrem prípadov  
upravených článkami 105, 107, 161 a 300 Zmluvy o ES  
a článkom 7 Zmluvy o EÚ
- \*\*\*I Spolurozhodovací postup (prvé čítanie)  
väčšina odovzdaných hlasov
- \*\*\*II Spolurozhodovací postup (druhé čítanie)  
väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločnej pozície  
väčšina všetkých poslancov Parlamentu za zamietnutie alebo  
zmenu a doplnenie spoločnej pozície
- \*\*\*III Spolurozhodovací postup (tretie čítanie)  
väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločného textu

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého Komisiou.)

### ***Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy k legislatívnemu textu***

V pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhoch Parlamentu je zmenený a doplnený text označený **hrubou kurzívou**. Pri pozmeňujúcich aktoch sa časti prevzaté z platného ustanovenia, ktoré chce Parlament zmeniť a doplniť, ktoré však Komisia nezmenila, označujú **tučným písmom**. Prípadné vypustenia týkajúce sa takýchto pasáží sa označujú takto: [...]. *Štandardná kurzíva* označuje príslušným oddeleniam tie časti legislatívneho textu, ku ktorým sa navrhuje oprava, čo pomáha pri príprave konečného znenia textu (napríklad zrejmé chyby alebo vynechaný text v konkrétnej jazykovej verzii). Navrhované opravy tohto typu musia byť odsúhlasené príslušnými oddeleniami.

## OBSAH

	<b>strana</b>
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU.....	5
DÔVODOVÁ SPRÁVA.....	37
POSTUP.....	42



## NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o spoločnej pozícii prijatej Radou na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87/ES s cieľom začleniť činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva  
(05058/2008 – C6-0177/2008 – 2006/0304(COD))

(Spolurozhodovací postup: druhé čítanie)

*Európsky parlament,*

- so zreteľom na spoločnú pozíciu Rady (05058/2008 – C6-0177/2008),
  - so zreteľom na svoju pozíciu v prvom čítaní<sup>1</sup> k návrhu Komisie pre Európsky parlament a Radu (KOM(2006)0818),
  - so zreteľom na článok 251 ods. 2 Zmluvy o ES,
  - so zreteľom na článok 62 rokovacieho poriadku,
  - so zreteľom na odporúčanie do druhého čítania Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín (A6-0220/2008),
1. schvaľuje zmenenú a doplnenú spoločnú pozíciu;
  2. poveruje svojho predsedu, aby túto pozíciu postúpil Rade a Komisii.

### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 1

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**  
**Odôvodnenie 5a (nové)**

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(5a) Vo februári 2007 prijal Európsky parlament uznesenie o zmene klímy, v ktorom poukazuje na cieľ obmedziť priemerný nárast globálnej teploty na 2 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou a vyzýva Európsku úniu, aby si udržala svoju vedúcu úlohu v rokovaníach o medzinárodnom rámci o zmene klímy na obdobie po roku 2012 a vysokú úroveň ambícií v budúcich rozhovoroch so svojimi medzinárodnými partnermi a***

---

<sup>1</sup> Prijaté texty 13.11.2007, P6\_TA(2007)0505.

***zdôrazňovala potrebu celkového zníženia emisií vo všetkých priemyselných krajinách o 30% do roku 2020 v porovnaní s úrovňou v roku 1990, pričom cieľom by malo byť dosiahnutie zníženia v rozsahu 60 až 80 % do roku 2050;***

#### *Odôvodnenie*

*Stanovisko Európskeho parlamentu týkajúce sa zmeny klímy by sa malo odzrkadľovať v odôvodneniach smernice.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 2**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt  
Odôvodnenie 10a (nové)**

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(10a) Komisia by mala do roku 2009 vykonať štúdiu uskutočniteľnosti, týkajúcu sa možnosti stanovenia emisných noriem pre letecké motory, aby sa napomohlo zníženiu emisií z leteckej dopravy.***

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 2 prijatý v prvom čítaní)*

#### *Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 2).*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 3**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt  
Odôvodnenie 11a (nové)**

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(11a) Okrem ekonomických nástrojov majú technické a prevádzkové zdokonalenia veľký potenciál v oblasti znižovania emisií, a preto ich treba rozvíjať vo väčšej miere ako doteraz.***

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 3 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 3).*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4**

#### **Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt Odôvodnenie 11b (nové)**

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(11b) Samotným efektívnejším riadením leteckej dopravy by sa mohla spotreba paliva znížiť až o 12 %, čím by sa prispelo k zníženiu emisií CO<sub>2</sub>. Preto by sa mali čo najrýchlejšie a najefektívnejšie realizovať projekty Jednotné európske alebo a Výskum riadenia letovej prevádzky spoločného európskeho vzdušného priestoru (SESAR). Je predovšetkým úlohou členských štátov a Spoločenstva v úzkej spolupráci s príslušnými užívateľmi vzdušného priestoru bezodkladne a rozhodne konať s cieľom vytvoriť funkčné bloky vzdušného priestoru, pružné bloky vzdušného priestoru a pružné využívanie vzdušného priestoru. Preto by sa mala podporiť Atlantická iniciatíva interoperability pre zníženie emisií (AIRE) uzavretá medzi EÚ a Federálnym leteckým úradom USA.***

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4).*

## Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 5

Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt  
Odôvodnenie 11c (nové)

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(11c) Výskum, rozvoj a technológie sú kľúčom k inovácii a k dosiahnutiu ďalšieho zníženia emisií v oblasti leteckej dopravy. Výrobcovia lietadiel a motorov, ako aj výrobcovia pohonných látok sú vyzvaní, aby vo svojich príslušných oblastiach preskúmali a uskutočnili zmeny, ktoré významne prispievajú k zníženiu vplyvu leteckej dopravy na podnebie. Spoločenstvo by malo v rámci 7. rámcového programu pre výskum (7. RP) aj naďalej podporovať spoločnú technologickú iniciatívu (STI) s názvom Čisté nebo, ktorej cieľom je výrazne znížiť vplyv leteckej dopravy na životné prostredie. Spoločenstvo by malo i naďalej poskytovať pevnú podporu činnosti ACARE (Poradnej rady pre aeronautický výskum v Európe) a konkrétnejšie jej strategickému výskumnému programu, ktorým sa stanovujú ciele zníženia emisií v leteckej doprave do roku 2020 o 50 % pre oxid uhličitý na osobokilometer a o 80 % pre oxidy dusíka.***

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 5 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 5).*



## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 6**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**  
**Odôvodnenie 11d (nové)**

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(11d) Dotácie pre letiská sú nesprávnym stimulom, pokiaľ ide o emisie skleníkových plynov. Komisia preto musí plne rešpektovať platné právne predpisy v oblasti hospodárskej súťaže.***

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 6 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 6). Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh je kompromisom nahrádzajúcim náročnejší pozmeňujúci a doplňujúci návrh spravodajcu.*

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 7**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**  
**Odôvodnenie 13a (nové)**

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(13a) Treba zabezpečiť rovnaké podmienky pre všetky letiská a prevádzkovateľov lietadiel. Preto by sa medzinárodné lety do EÚ a z nej, ako aj lety v rámci EÚ mali hneď od začiatku zaradiť do systému Spoločenstva.***

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 8 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 8). Mala by sa zdôrazniť myšlienka rovnakého počiatočného dátumu pre vnútorné lety a interkontinentálne lety, pretože je kľúčovou prioritou pre Parlament a Radu.*

## Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 8

### Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt Odôvodnenie 14

#### *Spoločná pozícia Rady*

(14) Od roku **2012** by sa do systému mali zahrnúť emisie zo všetkých letov prichádzajúcich a odchádzajúcich z letísk Spoločenstva. **Systém Spoločenstva môže preto slúžiť ako model pre využívanie obchodovania s emisiami v celosvetovom meradle. Ak tretia krajina prijme opatrenia na zníženie vplyvu letov do Spoločenstva na zmenu klímy, Komisia by po konzultácii s touto krajinou mala posúdiť dostupné možnosti s cieľom zabezpečiť optimálnu interakciu medzi systémom Spoločenstva a opatreniami tejto krajiny.**

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(14) Od roku **2011** by sa do systému mali zahrnúť emisie zo všetkých letov prichádzajúcich a odchádzajúcich z letísk Spoločenstva. **Zmena klímy je globálnym javom vyžadujúcim globálne riešenia. Spoločenstvo považuje túto smernicu za dôležitý prvý krok. Krajiny, ktoré nie sú členmi EÚ, sú vyzvané k tomu, aby svojimi podnetmi prispeli do diskusie s cieľom ďalej rozvíjať tento politický nástroj. V záujme vypočutia názoru tretích strán by s nimi Komisia mala byť v neustálom kontakte pred aj v priebehu vykonávania tejto smernice. Prvým krokom globálnej dohody by mala byť jedna alebo viac bilaterálnych dohôd s jednou alebo viacerými stranami. Ak sa EÚ dohodne s tret'ou stranou na spoločnom systéme, ktorý má aspoň také pozitívne účinky na životné prostredie ako táto smernica, Komisia môže navrhnúť zmenu a doplnenie tejto smernice. Komisia môže v každom prípade navrhnúť, aby sa tento systém nevzťahoval na prílety z tretích krajín, ak tretia krajina používa systém, ktorý predstavuje prinajmenšom rovnaký prínos pre životné prostredie ako táto smernica.**

#### *Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 64, 71 a 9). Malo by sa oveľa viac zdôrazniť, než je to v spoločnej pozícii, že Európa nechce trvať na konkrétnom systéme, ale na riešení problému. Vývoj v Spojených štátoch amerických (Liebermanov-Warnerov zákon) a vyhlásenia všetkých prezidentských kandidátov poukazujú na to, že bilaterálna dohoda medzi EÚ a USA je možná.*

## Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 9

### Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt Odôvodnenie 16

#### *Spoločná pozícia Rady*

(16) Letecká doprava ovplyvňuje globálnu klímu prostredníctvom uvoľňovania oxidu uhličitého, oxidov dusíka, vodných pár a sulfátových a sadzových častíc. IPCC odhadol, že celkový vplyv leteckej dopravy v súčasnosti je približne dvojnásobne až štvornásobne vyšší ako vplyv samotných emisií oxidu uhličitého z leteckej dopravy v minulosti. Nedávny výskum Spoločenstva naznačuje, že celkový vplyv leteckej dopravy by mohol byť asi dvojnásobne vyšší ako vplyv samotného oxidu uhličitého. Ani jeden z týchto odhadov však nezohľadňuje veľmi neisté vplyvy cirrusových oblakov. Politika Spoločenstva v oblasti životného prostredia sa v súlade s článkom 174 ods. 2 zmluvy sa ***má*** zakladať na zásade predbežnej opatrnosti. ***Kým vedecký pokrok neprinesie nové informácie***, mali by sa vplyvy leteckej dopravy *zohľadňovať* v čo najväčšom rozsahu. ***Emisie oxidov dusíka budú predmetom iných právnych predpisov, ktoré Komisia navrhne v roku 2008.***

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(16) Letecká doprava ovplyvňuje globálnu klímu prostredníctvom uvoľňovania oxidu uhličitého, oxidov dusíka, vodných pár a sulfátových a sadzových častíc. IPCC odhadol, že celkový vplyv leteckej dopravy v súčasnosti je približne dvojnásobne až štvornásobne vyšší ako vplyv samotných emisií oxidu uhličitého z leteckej dopravy v minulosti. Nedávny výskum Spoločenstva naznačuje, že celkový vplyv leteckej dopravy by mohol byť asi dvojnásobne vyšší ako vplyv samotného oxidu uhličitého. Ani jeden z týchto odhadov však nezohľadňuje veľmi neisté vplyvy cirrusových oblakov. Politika Spoločenstva v oblasti životného prostredia sa v súlade s článkom 174 ods. 2 zmluvy sa ***musí*** zakladať na zásade predbežnej opatrnosti, ***a preto*** by sa vplyvy leteckej dopravy *mali riešiť* v čo najväčšom rozsahu. ***Orgány zodpovedajúce za riadenie letovej prevádzky by mali prijímať účinné opatrenia na predchádzanie tvorbe kondenzačných stôp a cirrusových oblakov prostredníctvom zmien v schémach letu, predovšetkým zabezpečením toho, že lety nebudú prechádzať oblasťami, kde je vzhľadom na špecifické atmosférické podmienky možné predvídať tvorbu takýchto oblakov. Okrem toho by tieto orgány mali dôrazne podporovať výskum v oblasti vzniku kondenzačných stôp a cirrusových oblakov vrátane účinných opatrení na ich zmiernenie (napríklad v súvislosti s palivom, motormi a riadením letovej prevádzky), ktoré nemajú negatívny vplyv na ostatné ciele v oblasti životného prostredia. Kým Komisia nenavrhne ďalšie právne predpisy, ktoré budú konkrétne zamerané na problém emisií***

**oxidov dusíka v leteckej doprave, každá vypustená tona CO<sub>2</sub> sa vynásobí koeficientom.**

*(Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 10 a 65 prijaté v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 10 a 65). Pre Európsky parlament je dôležité, aby sa všetky dôsledky letectva na klímu riešili primeraným spôsobom.*

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 10**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt  
Odôvodnenie 17a (nové)**

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(17a) Napriek skutočnosti, že pre prevádzkovateľov lietadiel je ťažké prejsť na alternatívne (obnoviteľné) zdroje energie, musí odvetvie leteckej dopravy aj tak dosiahnuť výrazné zníženie objemu emisií v súlade s celkovým cieľom EÚ znížiť emisie o 20 až 30 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Pre každé obdobie záväzkov na základe systému Spoločenstva, do ktorého by mala byť letecká doprava začlenená, a v závislosti od referenčného obdobia používaného pre leteckú dopravu v danom období záväzkov, by sa mal cieľ vytýčený pre leteckú dopravu stanoviť podľa priemerného úsilia vyžadovaného vo všetkých ostatných oblastiach pevných zdrojov vo všetkých členských štátoch.***

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 13 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 13).*

## Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 11

### Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt Odôvodnenie 19

#### *Spoločná pozícia Rady*

(19) Letecká doprava prispieva k celkovému vplyvu ľudskej činnosti na zmenu klímy a **vplyv** emisií skleníkových plynov **z lietadiel na životné prostredie sa môže zmierniť prostredníctvom opatrení na riešenie** zmeny klímy v EÚ a tretích krajinách a na financovanie výskumu a vývoja zameraného na zmiernenie a adaptáciu. **O otázkach týkajúcich sa štátnych verejných výdavkov rozhodujú v súlade so zásadou subsidiarity členské štáty. Bez toho, aby bola dotknutá uvedená pozícia, príjmy pochádzajúce z obchodovania s kvótami formou aukcie alebo rovnaká suma, ak to vyžadujú základné rozpočtové zásady členského štátu, ako napríklad jednotnosť a univerzálnosť, by sa mali použiť na zníženie emisií skleníkových plynov, prispôsobenie sa vplyvom zmeny klímy v EÚ a tretích krajinách, financovanie výskumu a vývoja zameraného na zmiernenie a prispôsobenie a na pokrytie nákladov na správu systému. Mohli by sem patriť opatrenia na podporu dopravy ohľaduplnej voči životnému prostrediu. Výnosy z obchodovania formou aukcie by sa mali využívať najmä na financovanie príspevkov do Globálneho fondu pre energetickú účinnosť a obnoviteľnú energiu a opatrení, ktoré zabránia odlesňovaniu a uľahčia adaptáciu v rozvojových krajinách. Ustanovenia tejto smernice, ktoré sa týkajú používania príjmov, by nemali mať vplyv na žiadne rozhodnutie o použití príjmov pochádzajúcich z aukčného obchodovania s kvótami v širšom kontexte všeobecného preskúmania smernice 2003/87/ES.**

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(19) Letecká doprava prispieva k celkovému vplyvu ľudskej činnosti na zmenu klímy. **Výnosy z obchodovania s emisnými kvótami formou aukcie by sa mali využiť na zníženie** emisií skleníkových plynov **a na adaptáciu na vplyvy** zmeny klímy v EÚ a tretích krajinách, **najmä v rozvojových krajinách,** a na financovanie výskumu a vývoja zameraného na zmiernenie a adaptáciu, **najmä v odvetví leteckej dopravy.** Výnosy z obchodovania formou aukcie by sa mali využívať najmä na financovanie príspevkov do Globálneho fondu pre energetickú účinnosť a obnoviteľnú energiu a opatrení, ktoré zabránia odlesňovaniu. **Na čiastočné zníženie zaťaženia občanov by sa príjmy z obchodovania formou aukcie mali použiť aj na zníženie daní a poplatkov vzťahujúcich sa na ekologické druhy dopravy, napríklad na železničnú a autobusovú dopravu. Mali by sa tiež použiť na pokrytie odôvodnených výdavkov členských štátov vzniknutých pri uplatňovaní tejto smernice. Členské štáty môžu tieto príjmy použiť aj na zmiernenie, či dokonca odstránenie problémov týkajúcich sa prístupnosti a konkurencieschopnosti, ktoré vzniknú najvzdialenejším regiónom, ako aj problémov týkajúcich sa záväzkov verejnej služby v súvislosti s uplatňovaním tejto smernice. Členské štáty by mali Komisiu informovať o opatreniach prijatých v tejto súvislosti.**

## Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 12

### Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt Odôvodnenie 21

#### *Spoločná pozícia Rady*

(21) Prevádzkovatelia lietadiel by na zvýšenie nákladovej efektívnosti systému mali mať možnosť využívať certifikované emisné zníženia („CER“) a jednotky emisného zníženia („ERU“) z projektových činností, aby splnili záväzky odovzdávať kvóty až do harmonizovaného limitu. Využívanie CER a ERU by malo byť v súlade s akceptačnými kritériami používania v systéme obchodovania stanovenými v tejto smernici.

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(21) Prevádzkovatelia lietadiel by na zvýšenie nákladovej efektívnosti systému mali mať možnosť využívať **kvóty vydané zariadeniam v iných sektoroch systému obchodovania s emisiami**, certifikované emisné zníženia („CER“) a jednotky emisného zníženia („ERU“) z projektových činností, aby splnili záväzky odovzdávať kvóty až do harmonizovaného limitu. Využívanie CER a ERU by malo byť v súlade s akceptačnými kritériami používania v systéme obchodovania stanovenými v tejto smernici.

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 15 prijatý v prvom čítaní)*

#### *Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 15).*

## Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 13

### Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt Odôvodnenie 21a (nové)

#### *Spoločná pozícia Rady*

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**(21a) V dôsledku aktuálneho systému obchodovania s emisiami sú energeticky náročné odvetvia už teraz pod tlakom veľmi vysokých cien CO<sub>2</sub>. Existuje reálna hrozba úniku uhlíka, ak sa do systému začlení ďalšie významné odvetvie, ktoré bude musieť nakupovať povolenia na emisie. S cieľom zabrániť úniku uhlíka z energeticky náročných odvetví, ako je napríklad odvetvie výroby cementu, vápna alebo ocele, Komisia preskúma rôzne možnosti, ako sú odvetvové ciele alebo**

**úprava hraničnej dane, a do konca roka 2008 zverejní správu o tom, ako pristupovať k tejto problematike.**

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 16 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 16). Komisia vo svojom návrhu všeobecného preskúmania ETS z januára 2008 oznámila, že do roku 2011 vypracuje štúdiu a predloží návrh na zabránenie úniku uhlíka z energeticky náročných odvetví. Na zvýšenie bezpečnosti investícií je potrebné, aby sa analýza a príslušný návrh predložili čo najskôr.*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 14**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt  
Odôvodnenie 23a (nové)**

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(23a) Aby sa zabezpečilo rovnaké zaobchádzanie s prevádzkovateľmi lietadiel, členské štáty by mali dodržiavať harmonizované pravidlá správy prevádzkovateľov lietadiel spadajúcich do ich právomoci v súlade s osobitnými usmerneniami, ktoré vypracuje Komisia.***

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 17 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 17).*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 15**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt  
Odôvodnenie 33a (nové)**

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(33a) Táto smernica by nemala žiadnemu členskému štátu brániť v tom, aby zachoval alebo zaviedol iné doplnkové alebo súbežné politiky alebo opatrenia,***

*ktoré sa zaoberajú celkovým vplyvom  
odvetvia leteckej dopravy na zmenu klímy.*

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 18 prijatý v prvom čítaní)*

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 16**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Článok 1 – bod 3 – písmeno b**

Smernica 2003/87/ES

Článok 3 – písmeno o (Smernica 2003/87/ES)

### *Spoločná pozícia Rady*

(o) „prevádzkovateľ lietadla“ znamená osobu, **ktorá** prevádzkuje lietadlo v čase, keď vykonáva leteckú činnosť uvedenú v prílohe I alebo majiteľa lietadla v prípade, **že táto osoba** nie je **známa alebo nie je určená majiteľom lietadla**;

### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(o) „prevádzkovateľ lietadla“ znamená osobu **alebo subjekt identifikovaný na základe svojho kódu ICAO, ktorý** prevádzkuje lietadlo v čase, keď vykonáva leteckú činnosť uvedenú v prílohe I, alebo v prípade, **keď kód ICAO** nie je **známy, držiteľ a certifikátu leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo** majiteľa lietadla. **To si bude vyžadovať harmonizované opatrenie v národných leteckých registroch členských štátov, aby sa zabezpečilo, že v súlade s Dohovorom z Kapského Mesta o medzinárodných zaist'ovacích právach na hnutel'né vybavenie je prevádzkovateľ lietadla, ako aj jeho vlastník identifikovaný vždy, keď je to možné;**

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 21 prijatý v prvom čítaní)*

### *Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 21).*

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 17**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Článok 1 – bod 4**

Smernica 2003/87/ES

Článok 3c – odsek 1



*Spoločná pozícia Rady*

1. Za obdobie od **1. januára 2012** do 31. decembra 2012 sa celkové množstvo kvót, ktoré majú byť pridelené prevádzkovateľom lietadiel, rovná **100 %** historických emisií z leteckej dopravy.

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

1. Za obdobie od **1. januára 2011** do 31. decembra 2012 sa celkové množstvo kvót, ktoré majú byť pridelené prevádzkovateľom lietadiel, rovná **90 % súčtu** historických emisií z leteckej dopravy  **vynásobeným dvomi**.

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 61 a 24).*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 18**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Článok 1 – bod 4**

Smernica 2003/87/ES

Článok 3c – odsek 2

*Spoločná pozícia Rady*

2. Za obdobie uvedené v článku 11 ods. 2, ktoré začína 1. januára 2013, a **v prípade, že nedošlo k žiadnym zmenám a doplneniam po preskúmaní podľa článku 30 ods. 4** za každé nasledujúce obdobie, sa celkové množstvo kvót, ktoré majú byť pridelené prevádzkovateľom lietadiel, rovná **100 % historických emisií z leteckej dopravy, ktoré sa vynásobia počtom rokov v danom období**.

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

2. Za obdobie uvedené v článku 11 ods. 2, ktoré začína 1. januára 2013, a za každé nasledujúce obdobie sa množstvo **leteckých kvót vydaných každoročne znižuje lineárnym spôsobom v súlade s celkovým cieľom zníženia platným pre emisie, na ktoré sa vzťahuje systém obchodovania s emisiami, vzhľadom na ročnú hodnotu stanovenú podľa odseku 1**.

*(Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 13 a 61 prijaté v prvom čítaní.)*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 19**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Článok 1 – bod 4**

Smernica 2003/87/ES

Článok 3d – odsek 1

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

1. V období uvedenom v článku 3c ods. 1 sa s **10%** kvót obchoduje formou aukcie.

1. V období uvedenom v článku 3c ods. 1 sa s **25 %** kvót obchoduje formou aukcie.

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 74 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 74). Je potrebné vyššie percento kvót obchodovaných formou aukcie, aby sa predišlo narušeniu voľnej súťaže. Napriek tomu, že rozdeľovanie kvót nie na základe vnútroštátnych plánov, ale na základe porovnávacích kritérií, je veľkým zlepšením, každé porovnanie je výhodné pri niektorých podnikateľských modeloch a nevýhodné pri iných modeloch. Vyššie percento kvót obchodovaných formou aukcie by tento vplyv mohlo vyvážiť. Vyššie percento kvót obchodovaných formou aukcie je potrebné aj na vylúčenie neočakávaných a neoprávnených ziskov a na umožnenie zníženia daní pre ekologické dopravné systémy.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 20**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Článok 1 – bod 4**

Smernica 2003/87/ES

Článok 3d – odsek 2

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

2. Pre nasledujúce obdobia sa percento uvedené v odseku 1, s ktorým sa bude aukčne obchodovať, **môže v rámci všeobecného preskúmania smernice zvýšiť**.

2. Pre nasledujúce obdobia sa percento uvedené v odseku 1, s ktorým sa bude aukčne obchodovať, **zvýši v súlade s maximálnou úrovňou obchodovania formou aukcie v iných odvetviach**.

*(Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 75 a 87 prijaté v prvom čítaní.)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 75 a 87). Je potrebné vyššie percento kvót obchodovaných formou aukcie, aby sa predišlo narušeniu voľnej súťaže. Napriek tomu, že rozdeľovanie kvót nie na základe vnútroštátnych plánov, ale na základe porovnávacích kritérií, je veľkým zlepšením, každé porovnanie je výhodné pri niektorých podnikateľských modeloch a nevýhodné pri iných modeloch. Vyššie percento kvót obchodovaných formou aukcie by tento vplyv mohlo vyvážiť. Vyššie percento kvót obchodovaných formou aukcie je potrebné aj na vylúčenie neočakávaných a neoprávnených ziskov a na umožnenie zníženia daní pre ekologické*

## Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 21

### Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt

#### Článok 1 – bod 4

Smernica 2003/87/ES

Článok 3d – odsek 4

#### *Spoločná pozícia Rady*

**4. Členské štáty určia, ako sa použijú príjmy pochádzajúce z aukčného obchodovania s kvótami. Tieto príjmy by sa mali použiť na riešenie zmeny klímy v EÚ a tretích krajinách a na pokrytie nákladov riadiaceho členského štátu súvisiacich s touto smernicou.**

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**4. Príjmy pochádzajúce z aukčného obchodovania s kvótami sa použijú na zníženie vplyvov emisií skleníkových plynov a na adaptáciu vplyvom zmeny klímy v EÚ a tretích krajinách, najmä v rozvojových krajinách, a na financovanie výskumu a vývoja v zameraného na zmiernenie týchto vplyvov, najmä v odvetví leteckej dopravy, a na adaptáciu. Na čiastočné zníženie zaťaženia občanov sa príjmy z obchodovania formou aukcie použijú aj na zníženie daní a poplatkov vzťahujúcich sa na ekologické druhy dopravy, napríklad na železničnú a autobusovú dopravu. Výnosmi z obchodovania formou aukcie sa predovšetkým financujú príspevky do Globálneho fondu pre energetickú účinnosť a obnoviteľnú energiu a opatrení, ktoré zabránia odlesňovaniu. Môžu sa tiež použiť na pokrytie odôvodnených výdavkov členských štátov vzniknutých pri uplatňovaní tejto smernice. Členské štáty môžu tieto príjmy použiť aj na zmiernenie či dokonca odstránenie problémov týkajúcich sa prístupnosti a konkurencieschopnosti, ktoré vzniknú najvzdialenejším regiónom, ako aj problémov týkajúcich sa záväzkov verejnej služby v súvislosti s vykonávaním tejto smernice. Členské štáty informujú Komisiu o opatreniach prijatých podľa tohto odseku.**

## Odôvodnenie

*Toto znenie je snahou nájsť kompromis medzi pozmeňujúcimi a doplňujúcimi návrhmi 11 a 20 na jednej strane a pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom 52 na strane druhej. Jeho cieľom je tiež prijať myšlienku Rady, aby sa osobitne uviedla zmienka o Globálnom fonde pre energetickú účinnosť a obnoviteľnú energiu a opatreniach, ktoré zabránia odlesňovaniu. To by nemalo byť kontroverzné. Preto by Parlament mal túto myšlienku zo znenia Rady prevziať.*

### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 22

#### Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt

##### Článok 1 – bod 4

Smernica 2003/87/ES

Článok 3e – odsek 5

#### *Spoločná pozícia Rady*

5. Príslušný orgán riadiaceho členského štátu vydá do **28. februára 2012** a do 28. februára každého nasledujúceho roka každému prevádzkovateľovi lietadiel počet kvót pridelených tomuto prevádzkovateľovi lietadiel na tento rok podľa tohto článku alebo článku 3f.

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

5. Príslušný orgán riadiaceho členského štátu vydá do **28. februára 2011** a do 28. februára každého nasledujúceho roka každému prevádzkovateľovi lietadiel počet kvót pridelených tomuto prevádzkovateľovi lietadiel na tento rok podľa tohto článku alebo článku 3f.

## Odôvodnenie

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní. Výbor ENVI navrhol rok 2010. Naliehavosť zníženia emisií skleníkových plynov je ešte zjavnejšia ako počas prvého čítania.*

### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 23

#### Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt

##### Článok 1 – bod 4

Smernica 2003/87/ES

Článok 3e – odsek 5a (nový)

#### *Spoločná pozícia Rady*

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**5a. V prípade zlúčenia alebo prevzatia týkajúceho sa niekoľkých prevádzkovateľov lietadiel počas daného obdobia si nový subjekt ponechá emisné kvóty, ktoré mu boli pridelené alebo ktoré získal. V prípade, keď prevádzkovateľov lietadiel ukončí svoju činnosť, domovský**

**štat presunie zodpovedajúce kvóty na druhotný trh s kvótami. Začiatkom nasledujúceho roku sa nevyužitá časť kvót, s ohľadom na celkový rytmus znižovania povolených kvót, súhrnne ponúkne do aukcie.**

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 34 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 34).*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 24**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Článok 1 – bod 4**

Smernica 2003/87/ES

Článok 3e – odsek 5b (nový)

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**5b. Na základe skúseností z obdobia rokov 2011 – 2012 Komisia vypracuje návrh týkajúci sa kvóty povolení na emisie skleníkových plynov, ktoré môže letecká doprava nakúpiť na druhotnom trhu rozsiahlejších systémov obchodovania s povoleniami na emisie skleníkových plynov.**

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 35 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 35).*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 25**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Článok 1 – bod 4**

Smernica 2003/87/ES

Článok 3f – odsek 1

### *Spoločná pozícia Rady*

1. V každom období uvedenom v článku 3c ods. 2 sa 3 z celkového množstva kvót, ktoré sa majú prideliť, vyčlenia na osobitnú rezervu pre prevádzkovateľov lietadiel:

*a)* ktorí začínajú s prevádzkou činností leteckej dopravy, ktoré spadajú do prílohy I, po monitorovanom roku, v ktorom sa podľa článku 3e ods. 1 predložili údaje o tonokilometroch v súvislosti s obdobím uvedeným v článku 3c ods. 2; ***alebo***  
***b)* ktorých tonokilometre sa zvýšia v priemere o viac ako 18% ročne v čase medzi monitorovaným rokom, v ktorom sa údaje o tonokilometroch predložili podľa článku 3e ods. 1 v súvislosti s obdobím uvedeným v článku 3c ods. 2, a druhým kalendárnym rokom tohto obdobia,** a ktorých činnosť ***podľa písmena a) alebo dodatočná činnosť podľa písmena b)*** nie je úplným alebo čiastočným pokračovaním činností leteckej dopravy, ktoré predtým vykonával iný prevádzkovateľ lietadiel.

### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

1. V každom období uvedenom v článku 3c ods. 2 sa 3 z celkového množstva kvót, ktoré sa majú prideliť, vyčlenia na osobitnú rezervu pre prevádzkovateľov lietadiel, ktorí začínajú s prevádzkou činností leteckej dopravy, ktoré spadajú do prílohy I, po monitorovanom roku, v ktorom sa podľa článku 3e ods. 1 predložili údaje o tonokilometroch v súvislosti s obdobím uvedeným v článku 3c ods. 2, a ktorých činnosť podľa písmena a) alebo dodatočná činnosť podľa písmena b) nie je úplným alebo čiastočným pokračovaním činností leteckej dopravy, ktoré predtým vykonával iný prevádzkovateľ lietadiel.

### *Odôvodnenie*

*Ustanovenie Rady zo spoločnej pozície je z environmentálneho hľadiska kontraproduktívne. Nie je jasné, kto bude mať z toho výhody. To je dôvod, prečo navrhujeme jeho vypustenie.*

## Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 26

### Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt

#### Článok 1 – bod 8

Smernica 2003/87/ES

Článok 11a – odsek 1a

#### *Spoločná pozícia Rady*

1a. S výhradou odseku 3 členské štáty počas každého obdobia uvedeného v **článku 3c** umožnia každému prevádzkovateľovi lietadiel využívať CER a ERU z projektových činností. Prevádzkovatelia lietadiel **môžu počas obdobia uvedeného v článku 3c ods. 1 využívať CER a ERU do výšky 15 % z počtu kvót, ktoré sú povinní odstúpiť v súlade s článkom 12 ods. 2a.**

***O percentuálnom podiele sa v nasledujúcich obdobiach rozhodne v súlade s postupom na určovanie využitia CER a ERU z projektových činností, a to v rámci preskúmania tejto smernice a zohľadňujúc vývoj medzinárodného režimu týkajúceho sa zmeny klímy.***

Komisia uverejní tento percentuálny podiel najmenej šesť mesiacov pred začiatkom každého obdobia uvedeného v **článku 3c**.“;

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

1a. S výhradou odseku 3 členské štáty počas každého obdobia uvedeného v **článku 11 ods. 2** umožnia každému prevádzkovateľovi lietadiel využívať **emisné kvóty vydané podľa kapitoly III, CER a ERU z projektových činností zodpovedajúce percentuálnemu podielu z počtu kvót, ktoré je povinný odstúpiť v súlade s článkom 12 ods. 2a; pričom tento percentuálny podiel je priemerom percentuálnych podielov stanovených členskými štátmi pre využívanie CER a ERU na obdobie, ktoré je v súlade s odsekom 1.** Komisia uverejní tento percentuálny podiel najmenej šesť mesiacov pred začiatkom každého obdobia uvedeného v **článku 11 ods. 2. Podiel CER a ERU použiteľných v súvislosti s leteckou dopravou sa bude hodnotiť spoločne s ich použitím v iných odvetviach v rámci hodnotenia systému obchodovania s emisnými kvótami.**

#### *Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní.*

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 27**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Článok 1 – bod 10 – písmeno b**

Smernica 2003/87/ES

Článok 12 – odsek 2aa (nový)

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***2aa. Pokiaľ sa nezavedú opatrenia Spoločenstva, ktoré stimulujú zníženie emisií oxidov dusíka z lietadiel vykonávajúcich leteckú činnosť uvedenú v prílohe I a ktoré zaručujú rovnako vysokú úroveň ochrany životného prostredia ako táto smernica, na účely odseku 2a a odchylne od článku 3a) sa množstvo oxidu uhličitého, ktoré emisná kvóta iná ako letecká emisná kvóta alebo CER či ERU povoľuje prevádzkovateľovi lietadiel vypúšťať, vydelí faktorom vplyvu 2.***

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 41 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 41).*

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 28**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Článok 1 – bod 10 – písmeno b**

Smernica 2003/87/ES

Článok 12 – odseky 2ab - 2ad (nové)

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***2ab. Prevádzkovatelia lietadiel, ktorí chcú na účely odseku 2a odovzdať kvóty iné ako kvóty na emisie z leteckej dopravy, musia každý rok predložiť riadiacemu členskému štátu overené údaje o tonokilometroch z leteckých činností uvedených v prílohe I vykonaných v danom kalendárnom roku.***



*2ac. Na základe údajov, ktoré budú predložené podľa ustanovení článku 3, Komisia určí ukazovateľ účinnosti pre všetkých prevádzkovateľov lietadiel, ktorý sa vypočíta vydelením celkových emisií prevádzkovateľov lietadiel súčtom údajov o tonokilometroch. Na základe tohto ukazovateľa účinnosti pre prvý rok, za ktorý sú dostupné údaje, uverejní Komisia cieľový ukazovateľ účinnosti pre roky 2010, 2015 a 2020 na základe zníženia emisií o 3,5 % na jeden tržbový tonokilometer (RTK) ročne, čo zohľadňuje dobrovoľný cieľ 3,5 % ročného zvýšenia spaľovacej účinnosti lietadiel do roku 2020.*

*2ad. Prevádzkovatelia lietadiel, ktorí majú za daný rok ukazovateľ účinnosti s hodnotou vyššou ako cieľový ukazovateľ účinnosti vypočítaný Komisiou za daný rok, musia na splnenie ustanovení odseku 2a odovzdať iba letecké emisné kvóty.*

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 42 prijatý v prvom čítaní)*

#### *Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 42). Je veľmi dôležité zabezpečiť, aby výsledkom tohto režimu nebol len prevod financií z odvetvia leteckej dopravy do iných odvetví, ale skutočné zníženie emisií odvetvia leteckej dopravy a zlepšenie účinnosti.*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 29**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Článok 1 – bod 10 – písmeno b**

Smernica 2003/87/ES

Článok 12 – odsek 2ae (nový)

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

*2ae. So zreteľom na záväzok prevádzkovateľov lietadiel zvýšiť účinnosť leteckých motorov o 50 % do roku 2020 Komisia predloží v roku 2010 a 2015 Európskemu parlamentu správu o pokroku dosiahnutom pri plnení tohto*

**cieľ a.**

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 42 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 42). Je veľmi dôležité zabezpečiť, aby výsledkom tohto režimu nebol len prevod financií z odvetvia leteckej dopravy do iných odvetví, ale skutočné zníženie emisií odvetvia leteckej dopravy a zlepšenie účinnosti.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 30**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Článok 1 – bod 10 – písmeno b**

Smernica 2003/87/ES

Článok 12 – odsek 2af (nový)

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***2af. Hneď ako bude k dispozícii dostatok vedeckých dôkazov, navrhne sa vhodný koeficient, ktorý zohľadní vplyvy cirrusových oblakov spôsobených leteckou činnosťou.***

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 44 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 44). Vedecké dôkazy nám v súčasnosti neumožňujú zahrnúť cirrusové oblaky do systému obchodovania, tento vplyv by sa však mal zahrnúť, len čo veda pokročí.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 31**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Článok 1 – bod 15**

Smernica 2003/87/ES

Článok 18a – odsek 3a (nový)

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***3a. Aby sa zabezpečilo rovnaké zaobchádzanie s prevádzkovateľmi lietadiel, Komisia prijme osobitné odporúčania na harmonizáciu správy***

**prevádzkovateľov lietadiel riadiacimi členskými štátmi.**

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 45 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 45).*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 32**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Článok 1 – bod 15**

Smernica 2003/87/ES

Článok 18b

*Spoločná pozícia Rady*

Komisia môže na účely vykonávania svojich povinností podľa článku 3c ods. 4 a článku 18a požiadať o pomoc Eurocontrol a ***môže v tomto zmysle uzavrieť všetky príslušné dohody s touto organizáciou.***

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

Komisia môže na účely vykonávania svojich povinností podľa článku 3b ods. 4 a článku 18a požiadať o pomoc Eurocontrol a ***navrhne nestrannú organizáciu, ktorej bude letecká spoločnosť poskytovať údaje priamo.***

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 46 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 46).*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 33**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Článok 1 – bod 18**

Smernica 2003/87/ES

Článok 25a

*Spoločná pozícia Rady*

***1. V prípade, že tretia krajina prijme opatrenia na zníženie vplyvu letov s odletom z tejto krajiny a pristávajúcich v Spoločenstve na zmenu klímy, Komisia po konzultácii s touto treťou krajinou a***

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***1. Spoločenstvo a jeho členské štáty pokračujú v snahe o dohodu o globálnych opatreniach na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy. V prvom kroku k dosiahnutiu tejto globálnej***

*členskými štátmi v rámci výboru uvedeného v článku 23 ods. 1 posúdi dostupné možnosti s cieľom zabezpečiť optimálnu interakciu medzi systémom Spoločenstva a opatreniami tejto krajiny.*

*V prípade potreby Komisia môže prijať zmeny a doplnenia, aby sa lety prichádzajúce z dotknutej tretej krajiny vyňali z činností leteckej dopravy uvedených v prílohe I alebo aby sa ustanovili všetky zmeny a doplnenia činností leteckej dopravy uvedených v prílohe I, ktoré sú podľa štvrtého pododseku nevyhnutné na základe dohody. Uvedené opatrenia zamerané na zmenu a doplnenie nepodstatných prvkov tejto smernice sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 23 ods. 3.*

*Komisia môže predložiť Európskemu parlamentu a Rade návrh akýchkoľvek iných zmien a doplnení tejto smernice. Ak je to vhodné, aj Komisia môže v súlade s článkom 300 ods. 1 zmluvy odporučiť Rade, aby začala rokovania s cieľom uzavrieť dohodu s dotknutou treťou krajinou.*

*2. Spoločenstvo a jeho členské štáty pokračujú v snahe o dohodu o globálnych opatreniach na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy.*

*Na základe takejto dohody Komisia zvaží, či sú zmeny a doplnenia tejto smernice, v rozsahu, v akom sa vzťahuje na prevádzkovateľov lietadiel, potrebné.“;*

*dohody by mohli byť užitočné dvojstranné dohody o spoločnom systéme obchodovania s emisiami v leteckej doprave medzi EÚ a tretími krajinami alebo skupinou tretích krajín. Pred vykonávaním tejto smernice a počas neho bude Komisia v stálom kontakte s tretími krajinami. Ak EÚ dosiahne dohodu o spoločnom systéme s treťou krajinou alebo ak sa so zreteľom na takéto dohody dospeje k dohode o globálnom systéme, Komisia zvaží, či sú potrebné zmeny a doplnenia tejto smernice uplatňované na prevádzkovateľov lietadiel.*

*2. V každom prípade Komisia po konzultácii s treťou krajinou alebo s tretími krajinami a členskými štátmi v rámci výboru uvedeného v článku 23 ods. 1 posúdi dostupné možnosti s cieľom zabezpečiť optimálnu interakciu medzi systémom Spoločenstva a iným systémom, a to najmä aby zabránila dvojitému spoplatneniu vtedy, ak tretia krajina prijme opatrenia na zníženie vplyvu na zmeny klímy spôsobené veľkými lietadlami, ktoré z nej odlietajú a prilietajú do Spoločenstva.*

#### *Odôvodnenie*

Konečným cieľom našich snáh je dosiahnuť globálny systém. Na začiatku by sa Európska

únia mala dohodnúť s tretími krajinami na spoločnom systéme. Vývoj v USA poukazuje na to, že to je reálne.

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 34**

#### **Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

##### **Článok 1 – bod 20**

Smernica 2003/87/ES

Článok 30 – odsek 4 – úvod

#### *Spoločná pozícia Rady*

4. Komisia na základe monitorovania uplatňovania tejto smernice a na základe skúseností s jej uplatňovaním preskúma do **1. júna 2015** jej fungovanie vo vzťahu k činnostiam leteckej dopravy uvedeným v prílohe I a v prípade potreby môže predložiť návrhy. Komisia zohľadní najmä:

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

4. Komisia na základe monitorovania uplatňovania tejto smernice a na základe skúseností s jej uplatňovaním preskúma do **1. júna 2013** jej fungovanie vo vzťahu k činnostiam leteckej dopravy uvedeným v prílohe I a v prípade potreby môže predložiť návrhy ***Európskemu parlamentu a Rade v súlade s článkom 251 zmluvy.*** Komisia zohľadní najmä:

#### *Odôvodnenie*

*Predtým by sa malo uskutočniť preskúmanie a doplnenia a zmeny by sa mali uplatňovať v rámci postupu spolurozhodovania.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 35**

#### **Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

##### **Článok 1 – bod 20**

Smernica 2003/87/ES

Článok 30 – odsek 4 – písmeno c

#### *Spoločná pozícia Rady*

***c) environmentálnu efektívnosť systému Spoločenstva a rozsah, v akom by sa celkové množstvo kvót, ktoré sa majú prideliť prevádzkovateľom lietadiel podľa článku 3c, malo znížiť v súlade s celkovými cieľmi EÚ v oblasti zníženia emisií;***

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***vypúšťa sa***

#### *Odôvodnenie*

*Už teraz treba v smernici stanoviť mieru zníženia kvót.*

## Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 36

### Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt

#### Článok 1 – bod 20

Smernica 2003/87/ES

Článok 30 – odsek 4 – písmeno d

#### *Spoločná pozícia Rady*

d) vplyv systému Spoločenstva na sektor leteckej dopravy;

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

d) vplyv systému Spoločenstva na sektor leteckej dopravy, **a to najmä na konkurencieschopnosť európskych aerolínií a európskych letísk v porovnaní napríklad s rozvojom leteckých uzlov mimo EÚ a na úniky uhlíka. V tejto súvislosti Komisia preskúma aj možnosť zaradenia letov až do konečnej destinácie pasažiera, nielen letov do leteckých uzlov.**

#### *Odôvodnenie*

*Preskúmanie by sa malo zaoberať vplyvom na konkurencieschopnosť európskych letísk a aerolínií. Ak sa systém obmedzí na lety, ktoré vychádzajú z Európy a končia v nej, niektoré letecké uzly, napríklad ázijské, by mohli mať konkurenčnú výhodu. Týka sa to najmä Dubaja. Komisia by mala preskúmať, či by pasažier letiaci napríklad z Paríža do Šanghaja využívajúci uzol v Spojených arabských emirátoch nemal znášať povinnosti vyplývajúce z emisného systému na celý let, nielen na let z Paríža do Dubaja.*

## Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 37

### Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt

#### Článok 1 – bod 20

Smernica 2003/87/ES

Článok 30 – odsek 4 – písmeno i

#### *Spoločná pozícia Rady*

***i) vplyv vyňatia zo systému Spoločenstva určitých letov uskutočňovaných v rámci povinností vo verejnom záujme, ktoré boli uložené v súlade s nariadením Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva\****

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***vypúšťa sa***

## Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 38

### Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt Článok 2 – bod 1 – pododsek 1

#### *Spoločná pozícia Rady*

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do .... Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto opatrení.

*\* Úradný vestník: vložiť dátum - 18 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice*

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do **6 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice**. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto opatrení.

#### *Odôvodnenie*

*Naliehavosť riešiť otázku zmeny klímy je čoraz zreteľnejšia, ako sa napríklad uvádza v správach týkajúcich sa integrovanej prevencie a kontroly znečisťovania životného prostredia (IPPC) Toto je dôvodom, aby bolo prechodné obdobie čo najkratšie.*

## Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 39

### Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt Príloha – bod 1 – písmeno b Smernica 2003/87/ES Príloha I – odsek 2 – nový pododsek

#### *Spoločná pozícia Rady*

„**Na rok 2012** sa zahrnú všetky lety s príletom na letisko alebo s odletom z letiska, ktoré sa nachádza na území členského štátu, na ktorý sa vzťahuje zmluva.“;

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**Od 1. januára 2011** sa zahrnú všetky lety s príletom na letisko alebo s odletom z letiska, ktoré sa nachádza na území členského štátu, na ktorý sa uplatňuje zmluva, **pričom sa zohľadní osobitná situácia letov medzi najvzdialenejšími regiónmi a európskym kontinentom.**

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 78 prijatý v prvom čítaní)*

#### *Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a*

doplňujúci návrh 78). Rada navrhuje úplne vylúčiť zo systému niektoré lety medzi najvzdialenejšími oblasťami. Pravdepodobne to nie je pre najvzdialenejšie oblasti dost' účinné, pretože to zahŕňa len niekoľko letov a súčasne by sa tým systém stal z medzinárodného pohľadu zraniteľnejším. Z tohto dôvodu sa javí byť vhodnejšie znenie Parlamentu.

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 40**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Príloha – bod 1 – písmeno c**

Smernica 2003/87/ES

Príloha I – odsek 2 – tabuľka – nová kategória – písmeno a

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(a) lety uskutočňované v rámci úradnej misie výhradne na účely prepravy vládnuceho monarchu a jeho najbližšej rodiny, hláv štátov, predsedov vlád a ministrov vlád krajiny, ktorá nie je členským štátom, ak je to potvrdené príslušným indikátorom stavu v letovom pláne;***

***vypúšťa sa***

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 51).*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 41**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Príloha – bod 1 – písmeno c**

Smernica 2003/87/ES

Príloha I – odsek 2 – tabuľka – nová kategória – písmeno b

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(b) vojenské lety uskutočňované vojenskými lietadlami a lety colných a policajných orgánov;***

***(b) vojenské lety uskutočňované vojenskými lietadlami, lety colných a policajných orgánov, pátracie a záchranné lety, ako aj lety zdravotnej pomoci a lety v rámci pomoci pri katastrofách vrátane letov na boj proti požiarom, ktoré sú povolené príslušným orgánom;***



*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 52 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 52).*

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 42**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Príloha – bod 1 – písmeno c**

Smernica 2003/87/ES

Príloha I – odsek 2 – tabuľka – nová kategória – písmeno ba (nové)

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***ba) lety na humanitárne účely z poverenia Organizácie spojených národov a jej podliehajúcich organizácií, ako aj lety záchranej zdravotnej služby, pokiaľ má prevádzkovateľ lietadla zodpovedajúce poverenie (napríklad zo strany OSN) resp. zodpovedajúce úradné povolenie, konkrétne schválenie pre takéto lety záchranej zdravotnej služby v rámci licencie prevádzkovateľa lietadla;***

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 53 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 53).*

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 43**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Príloha – bod 1 – písmeno c**

Smernica 2003/87/ES

Príloha I – odsek 2 – tabuľka – nová kategória – písmeno d

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(d) všetky lety uskutočňované výhradne podľa vizuálnych letových pravidiel definovaných v prílohe 2 k Chicagskému dohovoru;***

***vypúšťa sa***

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 54 prijatý v prvom čítaní)*

## Odôvodnenie

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 54).*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 44**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Príloha – bod 1 – písmeno c**

Smernica 2003/87/ES

Príloha I – odsek 2 – tabuľka – nová kategória – písmeno g

#### *Spoločná pozícia Rady*

(g) lety uskutočňované výhradne na účely kontroly, testovania alebo *osvedčenia* lietadla alebo zariadení **na palube alebo na zemi**;

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(g) lety uskutočňované výhradne **na účel vedeckého výskumu alebo** na účely kontroly, testovania, **posúdenia spôsobilosti** alebo *certifikácie* lietadiel, zariadení **alebo postupov riadenia leteckej dopravy, či už letových alebo pozemných; prevoz nového lietadla, ako aj lety na účely prevozu lietadla vykonané vlastníkom lietadla alebo v jeho mene v dôsledku náhleho predčasného ukončenia zmluvy, platobnej neschopnosti, opätovného nadobudnutia do vlastníctva alebo podobnej udalosti vo vzťahu k lízingu, nájmu alebo podobnej dohode;**

*(Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 70 a 79 prijaté v prvom čítaní)*

## Odôvodnenie

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 70 a 79). Vylúčenie letov na účel vedeckého výskumu je veľmi dôležité, pretože tieto lety sa uskutočňujú s cieľom redukovať emisie CO<sub>2</sub>.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 45**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Príloha – bod 1 – písmeno c**

Smernica 2003/87/ES

Príloha I – odsek 2 – tabuľka – nová kategória – písmeno i

#### *Spoločná pozícia Rady*

**(i) lety uskutočňované v rámci záväzkov**

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**vypúšťa sa**

*vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme uložených v súlade s nariadením EHS č. 2408/92 na trasy v najvzdialenejších regiónoch vymedzenými v článku 299 ods. 2 zmluvy, alebo na trasy, na ktorých ročná ponúkaná kapacita neprevyšuje 30 000 sedadiel; and*

#### *Odôvodnenie*

*Ak chce Európska únia začleniť do ETS lety z tretích krajín, lety medzi najvzdialenejšími regiónmi by sa zo systému nemali vyňať, pretože by to oslabilo medzinárodnú dôveryhodnosť európskeho ETS. Parlament namiesto toho navrhuje pri rozdeľovaní príjmov z obchodovania a rozdeľovaní kvót uznať potreby najvzdialenejších regiónov.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 46**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Príloha I – bod 1 – písmeno c**

Smernica 2003/87/ES

Príloha I – odsek 2 – tabuľka – nová kategória – písmeno j

#### *Spoločná pozícia Rady*

(j) iné lety ako sú lety uskutočňované v rámci úradnej misie výhradne na účely prepravy vládnuceho monarchu a jeho najbližšej rodiny, hláv štátov, **predsedov vlád a ministrov vlád krajiny členského štátu EÚ** uskutočňované prevádzkovateľom komerčnej leteckej dopravy, **ktorý uskutočňuje za tri po sebe nasledujúce štvormesačné obdobia menej ako 243 letov za obdobie, ale ktorý by inak patrilo pod túto činnosť.**

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(j) iné lety ako sú lety uskutočňované v rámci úradnej misie výhradne na účely prepravy vládnuceho monarchu a jeho najbližšej rodiny **a** hláv štátov, uskutočňované prevádzkovateľom komerčnej leteckej dopravy, **pri ktorých prevádzkovateľ nepresahuje celkové emisie oxidu uhličitého 10 000 ton za kalendárny rok.**

#### *Odôvodnenie*

*Výnimka by mala byť v súlade s ekologickou škodou spôsobenou príslušnými aerolíniami.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 47**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Príloha I – bod 2 – písmeno b**

Smernica 2003/87/ES

Príloha IV – časť B – bod B – pododsek 4

*Spoločná pozícia Rady*

Na účely výpočtu užitočného zaťaženia:  
počet cestujúcich je počet osôb na palube okrem posádky,  
prevádzkovateľ lietadiel sa môže rozhodnúť, či uplatní skutočnú alebo normalizovanú hmotnosť cestujúcich a zapísanej batožiny uvedenú v jeho dokumentácii o hmotnosti a vyvážení pre príslušné lety alebo stanovenú štandardnú hodnotu **110kg** pre každého cestujúceho a jeho zapísanú batožinu.

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

Na účely výpočtu užitočného zaťaženia:  
počet cestujúcich je počet osôb na palube okrem posádky,  
prevádzkovateľ lietadiel sa môže rozhodnúť, či uplatní skutočnú alebo normalizovanú hmotnosť cestujúcich a zapísanej batožiny uvedenú v jeho dokumentácii o hmotnosti a vyvážení pre príslušné lety alebo stanovenú štandardnú hodnotu **100kg** pre každého cestujúceho a jeho zapísanú batožinu.

*Odôvodnenie*

*Zámerom tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu je znovu uviesť návrh Komisie a pozíciu Parlamentu v prvom čítaní, ktorý zmenila a doplnila Rada.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 48**

**Spoločná pozícia Rady – pozmeňujúci akt**

**Príloha – bod 3 – písmeno b**

Smernica 2003/87/ES

Príloha V – odsek 14 – pododsek 1a (nový)

*Spoločná pozícia Rady*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***Spoločenstvo a členské štáty zabezpečia, aby pracovné metódy, ktoré použije overovateľ, boli pred vykonaním smernice zosúladené a aby sa jej ustanovenia uplatňovali na jednotnom základe.***

*(Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 59 prijatý v prvom čítaní)*

*Odôvodnenie*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh prijatý Parlamentom v prvom čítaní (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 59).*

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### POLITICKÝ RÁMEC

Potreba riešenia problému zmeny klímy je naliehavejšia ako kedykoľvek predtým. Veľa záväzkov, na ktorých sa dohodli hlavy európskych štátov a vlád, sa však dosiaľ nerealizovalo. Naliehavosť obmedzovania emisií skleníkových plynov, a to aj plynov z leteckej dopravy, sa stala od prvých diskusií o návrhu Komisie vo výbore ENVI v máji 2007 ešte očividnejšou. Uplynul takmer rok. Do ovzdušia sa vypustilo viac než 200 miliónov ton CO<sub>2</sub> vplyvom činností, ktoré by mali podliehať smernici, čo je viac než 50-krát vyššie množstvo než celkový objem emisií CO<sub>2</sub> spôsobených málo priemyselne rozvinutou krajinou ako napríklad Tanzánia.<sup>1</sup> Medzinárodný panel o zmene klímy IPPC zdôraznil naliehavosť rýchlych krokov. Je najvyšší čas proces urýchliť.

Medzinárodné spoločenstvo sa oveľa viac snaží obmedziť emisie skleníkových plynov než pred rokom. Austrália ratifikovala Kjótsky protokol a účastníci konferencie na Bali sa napriek mnohým jej nedostatkom dohodli na programe dosiahnutia dohody na obdobie po roku 2012 v Kodani. Účastníci zdôraznili cieľ strán z prílohy I<sup>2</sup> „znižit' do roku 2020 emisie v rozsahu 25 – 40 % pod úroveň z roku 1990“.

Navyše v prezidentských voľbách v Spojených štátoch amerických zostávajú len kandidáti, ktorí majú veľmi ambiciózný prístup, pokiaľ ide o zmierňovanie následkov zmeny klímy.

### HODNOTENIE SPOLOČNEJ POZÍCIE

Spoločná pozícia Rady ministrov prijatá v decembri nezahŕňa veľa pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov Európskeho parlamentu napriek tomu, že správa bola v EP prijatá veľkou väčšinou hlasov.

Zo 60 pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov sa prijali 3 pozmeňujúce a doplňujúce návrhy v úplnom znení alebo sa prijala ich podstata. 13 pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov sa prijalo čiastočne. Prevažná väčšina (44 pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov) sa v Rade vôbec neprediskutovala. Najväčším úspechom portugalského predsedníctva bola skutočnosť, že Rada sa nedohodla vôbec na ničom. Tri týždne pred zasadnutím Rady v decembri sa zdalo, že Rada nebude schopná nájsť politickú dohodu. Dohodu umožnila len politická hybná sila vyvolaná konferenciou na Bali.

Znamená to, že treba ešte vykonať veľa na to, aby sa našiel kompromis medzi prvým čítaním

---

<sup>1</sup> Zdroje: Správa skupiny Svetovej banky, profil Tanzánie, <http://devdata.worldbank.org/external/CPPProfile.asp?PTYPE=CP&CCODE=TZA>; Technická správa EEA č. 07/2007. Annual European Union Community Greenhouse Gas Inventory 1990-2005 a Inventory Report 2007. Predložená sekretariátu UNFCCC, [http://reports.eea.europa.eu/technical\\_report\\_2007\\_7/en/Annual%20European%20Community%20greenhouse%20gas%20inventory%201990-2005%20and%20inventory%20report%202007.pdf](http://reports.eea.europa.eu/technical_report_2007_7/en/Annual%20European%20Community%20greenhouse%20gas%20inventory%201990-2005%20and%20inventory%20report%202007.pdf).

<sup>2</sup> UNFCCC, správa ad hoc pracovnej skupiny o ďalších záväzkoch strán Kjótskeho protokolu z prílohy I prijatá na obnovenom štvrtom zasadnutí na Bali 13. – 15. decembra 2007, predbežná verzia z 5. februára 2008, s.5, <http://unfccc.int/resource/docs/2007/awg4/eng/05.pdf>.

v Parlamente a Radou. Spravodajca sa domnieva, že treba opätovne predložiť všetky hlavné pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, ktoré Európsky parlament prijal v prvom čítaní. Je potrebné si uvedomiť, že už prvé čítanie v Parlamente bolo kompromisom a že veľké skupiny na plenárnej schôdzi, napríklad aj výbor pre životné prostredie, chceli ísť oveľa ďalej.

## **Hlavné politické body spoločného stanoviska, ktoré treba zmeniť:**

### **1. Ako pripraviť cestu celosvetovej dohode**

Všetky zainteresované strany sa zhodujú v tom, že konečným cieľom krokov by mala byť významná celosvetová dohoda o znížení emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy. Rada to uvádza vo svojej spoločnej pozícii, ale podstatné prvky z prvého čítania Parlamentu chýbajú. Je jasné, že pri dosahovaní celosvetovej dohody musíme postupne začleniť aj ďalšie veľké krajiny a oblasti. Vývoj v Spojených štátoch amerických je pritom veľmi pozoruhodný. Príslušný výbor amerického senátu schválil 5. decembra 2007 Liebermanov-Warnerov zákon. Týmto zákonom, ktorý podporujú všetci traja ostávajúci prezidentskí kandidáti John McCain, Hillary Clinton a Barack Obama, sa zriaďuje systém ETS zahŕňajúci všetky spôsoby dopravy vrátane leteckej dopravy. Zákon je dosť ambiciózny, vychádza však z odlišnej metodológie ako návrh Komisie. Spravodajca si myslí, že Európska únia by mala začať rokovania s USA. Spoločný systém sa dá bezpochyby dosiahnuť až po voľbách v novembri. Mali by sa presadiť rokovania s ďalšími tretími krajinami, aby systém zahrnul viac strán. Zvýši sa tým účinok na životné prostredie a oveľa viac sa bude dať obmedziť akýkoľvek možný rušivý vplyv na konkurencieschopnosť európskych aerolínií, letísk a regiónov.

### **2. Strop**

Rada podporila predovšetkým návrh Komisie, ktorý predstavoval strop vo výške 100 %. Parlament žiadal strop pre prvé obdobie vo výške 90 %. Pre druhé obdobie Rada prijala veľmi mäkkú doložku o preskúmaní. Parlament nalieha na prijatie spôsobu prehodnocovania s trendom smerom nadol, ktorý by bol v súlade s cieľom 20 % alebo 30 % v roku 2020 oproti východisku v roku 1990. Spravodajca sa domnieva, že už teraz treba určiť strop na obdobie po roku 2012. Mal by byť v súlade s ambíciami, ktoré vyjadruje všeobecný systém ETS po roku 2013. Podľa návrhu Komisie z 23. januára by to predstavovalo každoročné znižovanie o 1,74 %, pretože toto je zníženie, ktoré čaká ostatných účastníkov systému ETS.

Na druhej strane sa však vedú aj veľmi oprávnené politické diskusie o ambíciách návrhu Komisie. Ambície systému obchodovania s emisiami sa zdajú byť privysoké v porovnaní s ambíciami návrhu o podieľaní sa jednotlivých účastníkov. Javí sa, že by bolo vhodné tieto dva návrhy navzájom prispôbiť. Z tohto dôvodu spravodajca navrhuje pre oblasť leteckej dopravy len zníženie o 1,5 % ročne.

**Podľa názoru spravodajcu by to zvýšilo ambicióznosť právneho predpisu o podieľaní sa účastníkov.**

### **3. Obchodovanie formou aukcie**

Rada podporila mechanizmus bezplatného pridelovania 90 % kvót. Len 10 % by sa malo obchodovať formou aukcie. Doložka o preskúmaní po roku 2012 je veľmi mierna. Podľa návrhov v prvom čítaní Parlamentu by letecká doprava mala začať s obchodovaním formou aukcie na úrovni 25 % a pokračovať vzostupným trendom až na maximálnu úroveň aukčného obchodovania, ktorá sa vyžaduje od ostatných účastníkov ETS.

#### **4. Dátum začiatku**

Rada a Parlament sa na rozdiel od návrhu Komisie zhodujú v tom, že medzikontinentálne lety by mali byť v systéme začlenené od začiatku. Parlament prijal ako kompromis rok 2011 (výbor ENVI navrhoval rok 2010). Rada chce posunúť systém na rok 2012. Najnovšie vedecké výskumy zdôrazňujú naliehavosť problému, preto by sa malo zabrániť akýmkoľvek odkladom. Z tohto dôvodu spravodajca opätovne predkladá pozmeňujúci a doplňujúci návrh z prvého čítania.

#### **5. Koeficient**

Parlament prijal koeficient pre NO<sub>x</sub>, ktorý by sa mal zaviesť až do prijatia osobitného právneho predpisu pre emisie NO<sub>x</sub>. V súčasnosti nie je k dispozícii ani len návrh Komisie pre tento osobitný právny predpis. Preto by sa koeficient mal stanoviť podľa návrhu Parlamentu z prvého čítania.

Je tiež dôležité sledovať vplyvy cirrusových oblakov a venovať sa otázke, len čo bude dostupný dostatok vedeckých dôkazov.

#### **6. Minimálne normy účinnosti a vstupný bod**

Parlament považuje za veľmi dôležité, aby sa zabránilo situácii, keď by aerolínie len nakupovali povolenia z iných sektorov bez toho, aby zlepšovali účinnosť a vplyv vlastného odvetvia na životné prostredie. Preto sa prijali dva pozmeňujúce a doplňujúce návrhy o účinnosti a obmedzení nakupovania kvót z iných sektorov. Rada sa touto otázkou nezaoberala, zdá sa však, že je veľmi dôležitá pre dôveryhodnosť politiky Európskej únie v oblasti životného prostredia.

#### **7. Mechanizmus čistého rozvoja a spoločné plnenie**

Rada stanovila mechanizmus čistého rozvoja (MČR) na úrovni 15 %. Parlament zastával stanovisko, že by mal dosahovať priemer ostatných účastníkov systému. Obe inštitúcie sa zhodujú v tom, že by sa mal po roku 2013 prispôbiť v rámci všeobecného preskúmania. Je potrebné prediskutovať, či rozsah MČR, ktorý sa predpokladá vo všeobecnom systéme ETS, je dostatočný vzhľadom na potreby leteckých spoločností. Musí sa prediskutovať, akým spôsobom sa dá zabezpečiť zásada doplnkovosti.

#### **8. Štartovacia hmotnosť**

Parlament prijal pozmeňujúci a doplňujúci návrh, ktorý by vyžadoval iný systém (založený na kompenzačnom mechanizme) pre malé lietadlá (s hmotnosťou nižšou než 20 000 kg). Hlavným dôvodom je to, aby sa systém stal jednoduchším pre malé a stredné podniky. Rada

tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh neprijala, zaviedla však inú výnimku, takzvanú doložku de minimis, ktorá hovorí približne to, že spoločnosti, ktoré uskutočňujú menej než jeden let z letiska EÚ alebo na letisko EÚ denne, by do tohto systému nemali patriť. Táto výnimka má sčasti iný dôsledok. Zo systému vylúči najmä malé aerolínie z rozvojových krajín. Obe výnimky sa však v každom prípade týkajú čiastočne tých istých prevádzkovateľov lietadiel. Spravodajca navrhuje prijať doložku de minimis navrhnutú Radou a založiť ju nie na počte letov, ale na emisiách CO<sub>2</sub>, pretože dôležitý je vplyv na životné prostredie.

## **9. Najvzdialenejšie regióny**

Parlament prijal dva pozmeňujúce a doplňujúce návrhy riešiace potreby najvzdialenejších regiónov. Časť výnosov z obchodovania formou aukcie by sa malo použiť na riešenie vzniknutých problémov v najvzdialenejších regiónoch a pridelenie certifikátov by malo zohľadniť ich osobitnú situáciu. Rada zamietla tieto dva návrhy, miesto toho zaviedla výnimku pre niektoré lety medzi najvzdialenejšími regiónmi. Je potrebné preskúmať, či by tento návrh mohol vyvolávať pri medzinárodných rokovaniach nejaké problémy. Spravodajca zostane radšej pri stanovisku Parlamentu z prvého čítania, čo by znamenalo, že nebudú žiadne výnimky, potreby najvzdialenejších regiónov sa zohľadnia v rozdelení výnosov a pridelovaní kvót.

## **10. Záloha na rast a nových účastníkov trhu**

Parlament žiadal zálohu na nových účastníkov trhu a rýchlo rastúce aerolínie. Rada myšlienku prijala, výrazne ju však pozmenila. Spravodajca sa myslí, že v tomto prípade je spoločná pozícia prijateľná.

## **11. Výnosy získané obchodovaním formou aukcie**

Najvýznamnejší rozdiel medzi Radou a Parlamentom je postoj v otázke, ako nakladať s výnosmi získanými obchodovaním formou aukcie. Parlament podporil návrh Komisie, ktorý vyčleňuje výnosy na jasné účely, a k návrhu Komisie pridal významné body, napríklad zníženie daní na ekologické spôsoby dopravy a investície na výskum technológií čistých lietadiel. Rada neuzala do úvahy pozmeňujúci a doplňujúci návrh Parlamentu a výslovne uviedla, že sa neprijme žiadne vyčlenenie výnosov.

Spravodajca si je plne vedomý politického rozmeru tejto otázky pre ministrov financií.

Na druhej strane je však z právnych a politických hľadísk stanovisko Parlamentu viac než odôvodnené.

Spravodajcu motivujú opätovne predložiť pozmeňujúci a doplňujúci návrh Parlamentu z prvého čítania najmä nasledujúce argumenty:

- I. Ak finančné prostriedky získané z obchodovania formou aukcie pôjdu do národných rozpočtov bez toho, aby sa vyčlenili na osobitné účely a bez zohľadnenia potrieb tretích krajín, napríklad potrieb adaptovať sa, politicky bude oveľa ťažšie získať podporu tretích krajín pre našu politiku v oblasti klímy.
- II. Ak výsledkom systému bude len nárast príjmov pre ministrov financií a občania,



ktorí sa správajú ekologicky, napríklad používaním autobusu alebo vlaku miesto lietadla, nebudú mať z toho úžitok, bude ťažšie odôvodniť túto politiku. Zníženie daní pre ekologické spôsoby dopravy bude rozhodujúcim, aby sme presvedčili občanov, že nevyberáme peniaze, ale podporujeme environmentálne kroky.

Rovnaká logika platí pre investície do výskumu a technológií čistých lietadiel. Je potrebné vyhnúť sa dojmu, že systém slúži najmä na výber peňazí pre ministrov financií a nerieši reálne problémy.

## POSTUP

<b>Názov</b>	Zmena a doplnenie smernice 2003/87/ES tak, aby sa činnosti leteckej dopravy začlenili do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva
<b>Referenčné čísla</b>	05058/3/2008 – C6-0177/2008 – 2006/0304(COD)
<b>Dátum prvého čítania EP– Číslo P</b>	13.11.2007                      T6-0505/2007
<b>Návrh Komisie</b>	KOM(2006)0818 - C6-0011/2007
<b>Dátum oznámenia prijatia spoločnej pozície na schôdzi</b>	24.4.2008
<b>Gestorský výbor</b> dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 24.4.2008
<b>Spravodajca</b> dátum menovania	Peter Liese 27.2.2007
<b>Prerokovanie vo výbore</b>	5.5.2008
<b>Dátum prijatia</b>	27.5.2008
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+:                      54 -:                      4 0:                      1
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Alessandro Foglietta, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Dan Jørgensen, Christa Klab, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Aldis Kušķis, Marie-Noëlle Lienemann, Peter Liese, Jules Maaten, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Åsa Westlund, Anders Wijkman, Glenis Willmott
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Inés Ayala Sender, Philip Bushill-Matthews, Milan Gaľa, Umberto Guidoni, Johannes Lebech, Caroline Lucas, Miroslav Mikolášik, Bart Staes, Lambert van Nistelrooij
<b>Náhradníci (čl. 178 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Salvatore Tatarella