



EURÓPSKY PARLAMENT

2009 - 2014

Dokument na schôdzu

A7-0060/2013

13.3.2013

*****I**
SPRÁVA

o návrhu rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady o dočasnej výnimke zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(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 a doplňujúce návrhy k návrhu aktu

V pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhoch Európskeho parlamentu je zmenený a doplnený text označený **hrubou kurzívou**. *Štandardná kurzíva* označuje príslušným oddeleniam tie časti návrhu aktu, ku ktorým sa navrhuje oprava pri príprave konečného znenia textu (napríklad zrejmé chyby alebo vynechaný text v konkrétnej jazykovej verzii). Navrhované opravy tohto typu musia byť schválené príslušnými oddeleniami.

V záhlaví každého pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu týkajúceho sa platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, sa v treťom riadku uvádza platný akt a vo štvrtom riadku príslušné ustanovenie tohto aktu. Časti prevzaté z ustanovenia platného aktu, ktoré chce Európsky parlament zmeniť a doplniť, ktoré sa však návrhom aktu nezmenili, sa označujú **tučným písmom**. Prípadné vypustenia týkajúce sa takýchto častí textu sa označujú takto: [...].

OBSAH

	strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	5
DÔVODOVÁ SPRÁVA	18
STANOVISKO VÝBORU PRE DOPRAVU A CESTOVNÝ RUCH	23
POSTUP	34

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o návrhu rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady o dočasnej výnimke zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2012)0697),
 - 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 (C7-0385/2012),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 13. februára 2013¹,
 - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov,
 - so zreteľom na článok 55 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín a stanovisko Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A7-0060/2013),
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.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 1

Návrh legislatívneho uznesenia
Citácia 7a (nová)

Návrh legislatívneho uznesenia

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

so zreteľom na článok 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu, ktorý bol schválený v mene Európskeho spoločenstva rozhodnutím

¹ Ú. v. EÚ C ...

¹*Rozhodnutie Rady z 25. apríla 2002, ktoré sa týka schválenia Kjótskeho protokolu k Rámcovému dohovoru Organizácie Spojených národov o klimatických zmenách a spoločnom plnení záväzkov z neho vyplývajúcich v mene Európskeho spoločenstva (Ú. v. ES L 130, 15.5.2002, s. 1).*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 2

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie -1 (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(-1) Odvetvie leteckej dopravy má výrazný medzinárodný charakter. Celosvetovým problémom, akým sú emisie v leteckej doprave, sa dá účinne čeliť prostredníctvom medzinárodného prístupu, ktorý bude zahŕňať globálnu povinnosť zaviesť rovnaké opatrenia alebo odlišné opatrenia na dosiahnutie rovnakého cieľa. Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) zohráva v tomto procese kľúčovú úlohu tým, že vymedzuje spoločné ciele v rámci medzinárodnej dohody.

Odôvodnenie

Medzinárodné problémy, ako sú emisie skleníkových plynov spôsobené odvetvím letectva, si vyžadujú riešenia na celosvetovej úrovni, a preto môže byť účinný len medzinárodný prístup.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 3

Návrh rozhodnutia Odôvodnenie 1

Text predložený Komisiou

(1) *Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) dosiahla značný pokrok v snahe prijať na svojom zhromaždení v roku 2013 rámec, ktorý by štátom uľahčil uplatňovanie trhových opatrení na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy, ako aj v snahe vypracovať globálne trhové opatrenie.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(1) *Po diskusii o znížení emisií v leteckej doprave, ktorá začala už v roku 1998, dosiahla ICAO v novembri 2012 značný pokrok v snahe prijať na svojom zhromaždení v roku 2013 rámec, ktorý by členským štátom ICAO uľahčil uplatňovanie trhových opatrení na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy, ako aj v snahe vypracovať globálne trhové opatrenie (ďalej ako „MBM“).*

Odôvodnenie

Treba jasne vysvetliť, že diskusie o obmedzení emisií na úrovni ICAO začali už viac ako pred desiatimi rokmi a že až do priblíženia sa termínu na začatie uplatňovania systému obchodovania s emisnými kvótami EÚ sa dosiahol malý pokrok.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4

Návrh rozhodnutia Odôvodnenie 1a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(1a) *Európska únia očakáva, že zhromaždenie ICAO prijme globálne MBM s realistickým harmonogramom jeho vykonávania a rámec na uľahčenie komplexného uplatňovania vnútroštátnych a regionálnych MBM v oblasti medzinárodnej leteckej dopravy, a to ešte pred začatím uplatňovania globálneho MBM.*

Odôvodnenie

Treba jednoznačne uviesť, že očakávania EÚ od zhromaždenia ICAO sú úplne jasné a že nie každý výsledok môže byť považovaný za úspech.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 5

Návrh rozhodnutia Odôvodnenie 2

Text predložený Komisiou

(2) S cieľom uľahčiť a stimulovať pokrok je žiaduce odložiť presadzovanie požiadaviek týkajúcich sa priletov do letísk a odletov z letísk mimo Únie a v oblastiach s úzkymi hospodárskymi väzbami s Úniou a so spoločným záväzkom riešiť zmenu klímy, **ktoré sa uplatňujú pred konaním zhromaždenia ICAO v roku 2013**. Nemali by sa preto prijať opatrenia proti prevádzkovateľom lietadiel v súvislosti s požiadavkami vyplývajúcimi zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve, **ktoré sa uplatňujú pred 1. januárom 2014 v prípade nahlasovania overených emisií a zodpovedajúceho odovzdávania kvót z priletov do takýchto letísk a odletov z nich**. Prevádzkovatelia lietadiel, ktorí chcú aj naďalej plniť tieto požiadavky, by mali mať možnosť tak urobiť.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(2) S cieľom uľahčiť a stimulovať pokrok **týkajúci sa spoločných záväzkov členských štátov ICAO pri riešení otázky emisií z leteckej dopravy na globálnej úrovni**, je žiaduce odložiť presadzovanie požiadaviek, **ktoré sa uplatňujú pred konaním zhromaždenia ICAO v roku 2013**, týkajúcich sa priletov do letísk a odletov z letísk mimo Únie a v oblastiach s úzkymi hospodárskymi väzbami s Úniou a so spoločným záväzkom riešiť zmenu klímy. Nemali by sa preto prijať opatrenia proti prevádzkovateľom lietadiel v súvislosti s požiadavkami **vykazovania overených emisií a so zodpovedajúcim odovzdávaním kvót z letov, ktoré prilietajú na takéto letiská a odlietajú z nich**, vyplývajúcimi zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve, **ktoré sa týkajú kalendárnych rokov 2010 až 2012**. Prevádzkovatelia lietadiel, ktorí chcú aj naďalej plniť tieto požiadavky, by mali mať možnosť tak urobiť. **Únia rokuje so Švajčiarskom o jeho plnej integrácii do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Únie („EU ETS“), ktorý by sa vzťahoval na lety v rámci Švajčiarska, ako aj lety zo Švajčiarska do tretích krajín. Otázka, či by lety z členských štátov do Švajčiarska spadali pod EU ETS alebo boli predmetom súčasnej výnimky, by sa mala medzi EÚ a Švajčiarskom prediskutovať na najvyššej možnej úrovni. Takéto diskusie by mali prebiehať spôsobom, ktorý zohľadňuje právnu situáciu a priateľskú spoluprácu s prihliadnutím na veľmi konštruktívnu úlohu Švajčiarska v rámci ICAO.**

Odôvodnenie

Prípacom Švajčiarska sa zaoberali aj niektoré pozmeňujúce a doplňujúce návrhy. Niektorí zastávajú názor, že spoluzákonodarcovia EÚ nemajú rozhodnúť o tom, či sú lety v rámci Švajčiarska alebo medzikontinentálne lety zo Švajčiarska do tretích krajín pokryté. To je predmetom rokovaní medzi EÚ a Švajčiarskom. Otázkou je iba to, či podľa súčasnej právnej situácie a rozsudku Európskeho súdneho dvora majú byť lety z EÚ pokryté podľa plánu, alebo či podliehajú odkladu. Toto je potrebné prerokovať na najvyššej možnej úrovni.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 6

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie 3

Text predložený Komisiou

(3) S cieľom predísť narušeniu hospodárskej súťaže by sa táto výnimka mala uplatňovať len v súvislosti s prevádzkovateľmi lietadiel, ktorí buď nezískali bezplatné kvóty, alebo ktorí vrátili všetky bezplatné kvóty, ktoré im boli **pridelené** v súvislosti s takýmito činnosťami **v roku** 2012. Z rovnakého dôvodu by sa tieto kvóty nemali zohľadňovať na účely výpočtu nárokov na použitie medzinárodných kreditov v rámci smernice 2003/87/ES.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(3) S cieľom predísť narušeniu hospodárskej súťaže by sa táto výnimka mala uplatňovať len v súvislosti s prevádzkovateľmi lietadiel, ktorí buď nezískali bezplatné kvóty, alebo ktorí vrátili všetky bezplatné kvóty, ktoré boli **vydané** v súvislosti s takýmito činnosťami **za rok** 2012. Z rovnakého dôvodu by sa tieto kvóty nemali zohľadňovať na účely výpočtu nárokov na použitie medzinárodných kreditov v rámci smernice 2003/87/ES.

Odôvodnenie

Ako už bolo uvedené vyššie, formulácia by nemala nechávať žiadny priestor pre interpretáciu. Preto by malo byť jasne stanovené, že množstvo kvót, ktoré majú byť vrátené, vychádza z podielu overených tonokilometrov relevantných leteckých činností na základe referenčného roka 2010. Inak by prevádzkovatelia mohli toto množstvo interpretovať rozdielne. Okrem toho by sa malo objasniť, že iba kvóty v oblasti letectva na rok 2012 spĺňajú podmienky kvót, ktoré majú byť vrátené na účel zrušenia. Inak by došlo k narušeniu množstva kvót v obehu ako referenčného množstva pre 15 % kvót, s ktorými sa má obchodovať formou aukcie (pozri pozmeňujúci návrh 4).

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 7

Návrh rozhodnutia Odôvodnenie 4

Text predložený Komisiou

(4) Kvóty, ktoré takíto prevádzkovatelia nezískajú alebo vrátia, by sa mali zrušiť. Množstvo kvót pre leteckú dopravu, s ktorými sa bude obchodovať formou aukcie, **bude v súlade s článkom 3d ods. 1 smernice 2003/87/ES,**

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(4) Kvóty v oblasti letectva na rok 2012, ktoré takíto prevádzkovatelia nezískajú alebo vrátia, by sa mali zrušiť. Množstvo kvót pre leteckú dopravu, s ktorými sa bude obchodovať formou aukcie, **by sa malo znížiť v súlade s výpočtami Komisie, čo povedie k tomu, že sa v obehu bude nachádzať 15 % z celkového množstva kvót v oblasti letectva na rok 2012.**

Odôvodnenie

Bez tejto zmeny by neexistoval žiadny právny základ na zníženie množstvo kvót, s ktorými sa má obchodovať formou aukcie. V záujme umožnenia obchodovania formou aukcie s nižším množstvom kvót v súvislosti so zrušením bezplatných kvót podľa článku 2 musí rozhodnutie obsahovať výnimku z článku 3d smernice, najmä z odsekov 1 a 3. V dôsledku toho sa bude obchodovať formou dražby s 15 % z celkového množstva kvót v obehu.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 8 Návrh rozhodnutia Odôvodnenie 4a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(4a) V záujme budovania dôvery s ohľadom na EU ETS na medzinárodnej úrovni by sa príjmy pochádzajúce z obchodovania s kvótami formou aukcie alebo rovnaká suma, ak to vyžadujú základné rozpočtové zásady členského štátu, ako napríklad jednotnosť a univerzálnosť, mali použiť na zníženie emisií skleníkových plynov, prispôsobenie sa vplyvom zmeny klímy v Európskej únii a tretích krajinách, financovanie výskumu a vývoja zameraného na zmiernenie a prispôsobenie a na pokrytie nákladov na správu EU ETS. 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 v rámci UNFCCC a opatrení, ktoré zabránia odlesňovaniu a uľahčia prispôsobenie sa v rozvojových krajinách. V rámci dohody o účinnom globálnom, trasou podmienenom MBM so značným potenciálom znižovať vplyv letectva na klímu by sa EÚ mala tiež zaviazat', že pridelí príjmy z takéhoto opatrenia do Zeleného klimatického fondu podľa Rámcového dohovoru OSN o zmene klímy, čím sa vyjadrí zásada spoločnej, ale diferencovanej zodpovednosti a príslušných spôsobilostí, a že vyvinie medzinárodné snahy o financovanie výskumu a vývoja v oblasti zníženia emisií skleníkových plynov v leteckej doprave.

Odôvodnenie

Počas rokovaní o súčasnej smernici trval Európsky parlament na jasne záväznom vyčlenení. V tom čase to členské štáty neboli pripravené prijať a v smernici sa uvádza iba odporúčanie. Keby členské štáty prijali oveľa jasnejší záväzok, uľahčilo by sa tým prijatie systému EÚ. Mohli by sa vytvoriť spoločné výskumné projekty s tretími krajinami týkajúce sa technológií na ďalšie zníženie emisií v odvetví letectva. Príspevok členských štátov EÚ na prispôsobenie a zmiernenie vrátane Zeleného klimatického fondu v rámci UNFCCC by boli veľmi užitočné na uľahčenie podpory rozvojových krajín. Tento princíp musí byť zavedený aj do medzinárodných rokovaní.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 9

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie 4b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(4b) Pozastavenie začlenenia medzikontinentálnych letov do systému EU ETS do septembra 2013 predstavuje výnimku s cieľom urýchliť rokovania v rámci ICAO a dospieť k záveru. Aby nedošlo k narušeniu hospodárskej súťaže

a oslabeniu environmentálnej integrity systému, takáto výnimka by sa mala uplatňovať maximálne počas jedného roka. Ďalšie legislatívne opatrenia budú náležité len vtedy, ak sa počas zhromaždenia ICAO dosiahne jasný a dostatočný pokrok v oblasti emisií z medzinárodnej leteckej dopravy vrátane dosiahnutia dohody o celosvetových trhových opatreniach s realistickým harmonogramom uplatňovania, ako aj o nediskriminačným rámci, ktorý vytvára komplexné pokrytie emisií z medzinárodnej leteckej dopravy vnútroštátnymi a regionálnymi trhovými opatreniami, a to ešte pred začatím vykonávania celosvetového trhového opatrenia. Takéto opatrenie by v prípade potreby malo zohľadniť možný vplyv na vnútroeurópsku leteckú dopravu s cieľom eliminovať narušenie hospodárskej súťaže.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 10

Návrh rozhodnutia Odôvodnenie 4c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(4c) Európska únia sa zaväzuje znížiť svoje emisie CO₂ vrátane emisií pochádzajúcich z letectva. Na to, aby sa dosiahlo významné zníženie emisií, by sa na žiadne konkrétne odvetvie hospodárstva Únie nemala uplatňovať výnimka. V tejto súvislosti treba poznamenať, že odvetvie letectva využíva mnohé dotácie, keďže nepodlieha dani z pridanej hodnoty a na činnosť v oblasti letectva sa neuplatňuje daň na palivo. Odvetvie leteckej dopravy okrem toho profituje aj z veľmi štedrých pravidiel štátnej pomoci stanovených v oznámení Komisie z 9. decembra 2005 s názvom Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na

začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 11

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie 4d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(4d) ICAO a Únia by mali výrazne zvýšiť svoje úsilie o zníženie emisií skleníkových plynov v súlade s cieľmi Únie na rok 2020 a 2050. Výnimka, ktorú ustanovuje toto rozhodnutie, by preto nemala spochybniť zahrnutie letectva do EU ETS a celkový cieľ presadzovať účinný celosvetový systém na obmedzenie rastúceho objemu emisií v leteckej doprave, a mala by jasne vymedziť povinnosti, ktoré musia krajiny a prevádzkovatelia lietadiel plniť počas obdobia platnosti výnimky.

Odôvodnenie

Odvetvie leteckej dopravy so svojimi rýchlo rastúcimi emisiami skleníkových plynov musí prispievať k zníženiu emisií, ako to robia aj iné odvetvia dopravy okrem toho aj iné odvetvia priemyslu už celé roky prispievajú do systému EU ETS; niet dôvodu, prečo by malo byť odvetvie leteckej dopravy vyňaté z EU ETS.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 12

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie 4e (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(4e) Začlenenie letectva do EU ETS by sa malo zohľadniť vo všetkých dohodách Únie s tretími krajinami, ktoré sa týkajú letectva.

Odôvodnenie

Komisia v súčasnosti rokuje o dohodách o letectve s mnohými susednými krajinami a dôležitými obchodnými partnermi. Je dôležité, aby sa v týchto dohodách zohľadňovali všetky európske politické ciele. Komisia by preto mala využiť príklad dohody medzi EÚ a Kanadou

o leteckej doprave a nabádať tretie krajiny, aby prijali opatrenia na zníženie vplyvu letectva na zmenu klímy.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 13

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie 4f (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(4f) Komisia by mala Európskemu parlamentu predložiť kompletnú správu o pokroku, ktorý sa dosiahne na zhromaždení ICAO v septembri 2013, a mala by promptne navrhnúť opatrenia v súlade s výsledkami zhromaždenia.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 14

Návrh rozhodnutia

Článok 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Odchylne od článku 16 smernice 2003/87/ES členské štáty nesmú prijať opatrenia proti prevádzkovateľom lietadiel v súvislosti s požiadavkami **stanovenými v článku 12 ods. 2a a článku 14 ods. 3 smernice 2003/87/ES, ktoré sa uplatňujú pred 1. januárom 2014**, v súvislosti s priletmi do letísk a odletmi z letísk v krajinách mimo Európskej únie, ktoré nie sú členmi EZVO, závislými územiami a územiami členských štátov EHP alebo krajinami, ktoré s Úniou podpísali zmluvu o pristúpení, v prípade, ak takýmto prevádzkovateľom lietadiel neboli v súvislosti s rokom 2012 a s takouto činnosťou vydané bezplatné kvóty, alebo v prípade, že im takéto kvóty boli vydané, ak prevádzkovatelia lietadiel vrátili **zodpovedajúce** množstvo kvót členským štátom na zrušenie.

Odchylne od článku 16 smernice 2003/87/ES členské štáty nesmú prijať opatrenia proti prevádzkovateľom lietadiel v súvislosti s požiadavkami **vzťahujúcimi sa na kalendárne roky 2010 až 2012 vyplývajúcimi z článku 12 ods. 2a a článku 14 ods. 3 smernice 2003/87/ES** v súvislosti s priletmi do letísk a odletmi z letísk v krajinách mimo Európskej únie, ktoré nie sú členmi EZVO, závislými územiami a územiami členských štátov EHP alebo krajinami, ktoré s Úniou podpísali zmluvu o pristúpení, v prípade, ak takýmto prevádzkovateľom lietadiel neboli v súvislosti s rokom 2012 a s takouto činnosťou vydané bezplatné kvóty, alebo v prípade, že im takéto kvóty boli vydané, ak prevádzkovatelia lietadiel vrátili množstvo kvót **v oblasti letectva na rok 2012, ktoré zodpovedá podielu overených tonokilometrov tejto činnosti v referenčnom roku 2010**, členským štátom na zrušenie.

Odôvodnenie

Cieľom tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu je objasniť, že výnimka z článku 16 smernice 2003/87/ES sa týka iba požiadaviek na kalendárny rok 2010-2012. S cieľom predísť potrebe transponovania tohto rozhodnutia členskými štátmi by sa mal rozsah pôsobnosti výnimky úplne objasniť, aby sa zabránilo akejkoľvek nejednoznačnosti.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 15

Návrh rozhodnutia

Článok 2

Text predložený Komisiou

Členské štáty zrušia všetky kvóty na rok 2012, ktoré buď neboli vydané, alebo ktoré im v prípade, že boli vydané, boli vrátené, v súvislosti s priletmi do letísk uvedených v článku 1 a odletmi z nich.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Členské štáty zrušia všetky kvóty **v leteckej doprave** na rok 2012, ktoré buď neboli vydané, alebo ktoré im v prípade, že boli vydané, boli vrátené, v súvislosti s priletmi do letísk uvedených v článku 1 a odletmi z nich. **Odchylne od článku 3d smernice 2003/87/ES členské štáty dražia nižšie množstvo kvót v oblasti leteckej dopravy za rok 2012. Toto zníženie je úmerné nižšiemu množstvu celkových kvót v oblasti letectva, ktoré sú v obehu.**

Odôvodnenie

Bez tejto zmeny by neexistoval žiadny právny základ na zníženie množstva kvót, s ktorými sa má obchodovať formou aukcie. V záujme umožnenia obchodovania formou aukcie s nižším množstvom kvót v súvislosti so zrušením bezplatných kvót podľa článku 2 musí rozhodnutie obsahovať výnimku z článku 3d smernice, najmä z odsekov 1 a 3. V dôsledku toho sa bude obchodovať formou dražby s 15 % z celkového množstva kvót v obehu.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 16

Návrh rozhodnutia

Článok 3a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Článok 3 a

V smernici 2003/87/ES sa článok 3d ods. 4 nahrádza takto:

„Členské štáty použijú príjmy pochádzajúce z obchodovania s kvótami formou aukcie na financovanie

medzinárodného úsilia zameraného na boj so zmenou klímy, najmä na zníženie emisií skleníkových plynov a na prispôsobenie sa vplyvom zmeny klímy v rozvojových krajinách, ako aj na financovanie výskumu a vývoja zameraného na zmiernenie a prispôsobenie sa, najmä vrátane výskumu a vývoja v oblastiach letectva a leteckej dopravy. Príjmy získané z obchodovania formou aukcie sa tiež použijú 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 v rámci UNFCCC, ako aj opatrení, ktoré zabránia odlesňovaniu.

Členské štáty Komisiu pravidelne informujú o opatreniach prijatých v súlade s prvým pododsekom.“

Odôvodnenie

Počas rokovaní o súčasnej smernici trval Európsky parlament na jasne záväznom vyčlenení. V tom čase to členské štáty neboli pripravené prijať a v smernici sa uvádza iba odporúčanie. Keby členské štáty prijali oveľa jasnejší záväzok, uľahčilo by sa tým prijatie systému EÚ. Mohli by sa vytvoriť spoločné výskumné projekty s tretími krajinami týkajúce sa technológií na ďalšie zníženie emisií v odvetví letectva. Príspevok členských štátov EÚ na prispôsobenie a zmiernenie vrátane Zeleného klimatického fondu v rámci UNFCCC by boli veľmi užitočné na uľahčenie podpory rozvojových krajín. Tento princíp musí byť zavedený aj do medzinárodných rokovaní.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 17

Návrh rozhodnutia Článok 3b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Článok 3b

Komisia pravidelne informuje Európsky parlament a členské štáty o pokračovaní rokovaní s ICAO a predkladá správu

o výsledkoch dosiahnutých na zhromaždení ICAO. Ak ICAO na svojom zhromaždení v septembri 2013 nedosiahne EU ETS bude opäť zahŕňať všetky medzinárodné lety smerujúce do Únie a z nej, ktoré súvisia s kalendárnym rokom 2013 a ďalšími. Ak sa však zhromaždeniu ICAO podarí ustanoviť rámec pre globálne MBM, môže Komisia navrhnúť ďalšie kroky.

Odôvodnenie

Treba presne vysvetliť dôsledky dosiahnutia výrazného pokroku v rámci ICAO. Komisia by mala poskytnúť Európskemu parlamentu čo možno najúplnejšie informácie o rokovaníach ICAO, aby mal Parlament možnosť prístupu k nim skôr, než Európska komisia predloží výnimku alebo prijme ďalšie kroky.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Existujúce právne predpisy:

V roku 2008 sa Európsky parlament a Rada ministrov po dlhom a dôkladnom zvažovaní dohodli na začlenení leteckej dopravy do systému EU ETS.

Rada tento právny predpis **jednomyselne** podporila; **Parlament ho podporil viac ako 90 % hlasov**. Dôvodom pre začlenenie letectva bola potreba riešiť rýchly nárast emisií skleníkových plynov z tohto odvetvia. Od roku 1990, ktorý je základným rokom pre Kjótsky protokol, **vzrástli emisie skleníkových plynov v oblasti letectva približne o 100 %**. To je v ostrom rozpore s nutnosťou znížiť ich a s cieľom udržať rast teplôt pod 2°C, ktorý podporilo medzinárodné spoločenstvo napríklad v Cancúne.

Ak by sme emisie leteckých spoločností neriešili, bolo by to nezodpovedné aj vzhľadom na konzistentnosť a spravodlivosť vo vzťahu k ostatným priemyselným odvetviam a k ostatným druhom dopravy, ktoré podliehajú regulácii EÚ a členských štátov. Systém obchodovania s emisiami platný pre letecké spoločnosti je v porovnaní s ostatnými priemyselnými odvetviami Európskej únie **veľmi mierny**. Letecký priemysel by mal svoje emisie znížiť do roku 2020 iba o 5 % v porovnaní s 21 % v prípade ostatných priemyselných odvetví a má prístup k zníženiam z iných odvetví. V prípade leteckých spoločností sa formou aukcie obchoduje iba s 15 % kvót, zatiaľ čo v energetickom sektore je to 100 % a mnoho priemyselných odvetví má k dispozícii menej bezplatných kvót. Zaťaženie cestujúcich a leteckých spoločností je veľmi mierne. Podľa Európskej komisie by sa cena letenky pre medzikontinentálne lety zvýšila o menej ako 2 eurá, ak letecké spoločnosti nezarátajú do ceny certifikáty, ktoré dostali bezplatne. Mnoho európskych a mimoeurópskych leteckých spoločností už v dôsledku zavedenia systému EU ETC svoje ceny mierne zvýšilo. Napríklad spoločnosť Ryanair zvýšila cenu leteniek o **25 centov na každý let**¹. Mnohé dane a poplatky, ktoré zaviedli členské štáty EÚ a tretie krajiny, ako sú napríklad USA a India, predstavujú oveľa väčšiu záťaž.

„Cena ETS letu z londýnskeho letiska Heathrow do Šanghaja je nižšia ako šálka kávy na letisku Heathrow“ (J. G. Gerbrandy, podpredseda výboru ENVI).

Existujúce **právne predpisy sa vzťahujú na všetky lety s odletom a/alebo pristátím v Európe** a ETS sa týka aj letov leteckých spoločností tretích krajín s odletom alebo pristátím v Európe. K začleneniu letov s príletom alebo odletom došlo najmä z environmentálnych dôvodov, pretože **dve tretiny emisií** produkujú medzikontinentálne lety a iba jednu tretinu lety v rámci Európskej únie. Toto ustanovenie bolo dôkladne preskúmané nielen právnikmi z Európskej komisie, ale aj nezávislými právnikmi, a z tohto preskúmania vyplynulo, že toto ustanovenie je úplne v súlade s medzinárodným právom.

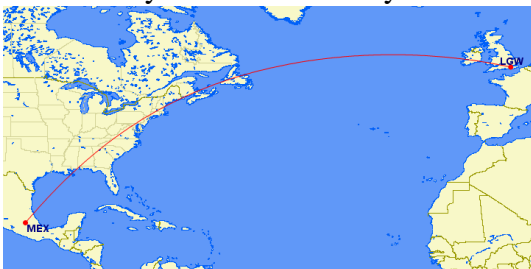
Spochybnenie zo strany tretích krajín a kritické zhodnotenie

Už pred prijatím tejto právnej úpravy vyjadrili krajiny ako USA a Čína svoj nesúhlas so začlenením letov ich leteckých spoločností. Vzhľadom na právne preskúmanie a politické a environmentálne argumenty v prospech rovnakého zaobchádzania však Parlament a Rada

¹ Ryanair prevádzkuje v prevažnej väčšine lety v rámci EÚ.

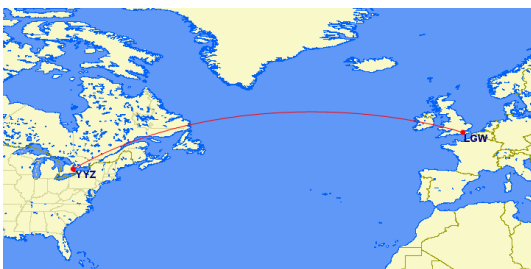
rozhodli, že letecké spoločnosti tretích krajín budú začlenené na nediskriminačnom základe. Americké združenia leteckých spoločností a tri letecké spoločnosti USA napadli túto právnu úpravu podľa práva Spojeného kráľovstva a prípad bol predložený **Súdnu dvoru Európskej únie**. Súdny dvor jednoznačne rozhodol, že **táto právna úprava je v súlade s medzinárodným právom** (rozsudok Súdneho dvora vo veci C-366/10 z 21. decembra 2011). Argumentom tretích krajín bolo, že by Európska únia účtovala ich leteckým spoločnostiam poplatky za používanie ich vlastného vzdušného priestoru, napríklad ak letecké spoločnosti prevádzkujú let vedúci nad územím USA. Tak tomu nie je, pretože EU ETS sa týka priletov a odletov z letísk a emisie za letu sú počítané metricky. Neide o zvláštnu charakteristiku EU ETS. Na podobnom princípe sa uplatňujú aj vnútroštátne dane a poplatky, napríklad v Spojenom kráľovstve a Nemecku. Letiskový poplatok účtovaný v Spojenom kráľovstve (Air Passenger Duty, ďalej len APD) je vyšší v prípade letu do Mexico City ako v prípade letu do kanadského Toronta.

Let z Londýna do Mexico City



Po 1. apríli 2012 je za let obchodnou triedou z Londýna do Mexico City (približne 8000 km) účtovaný APD vo výške 162 GBP (195 EUR/257 USD).

Let z Londýna do Toronta

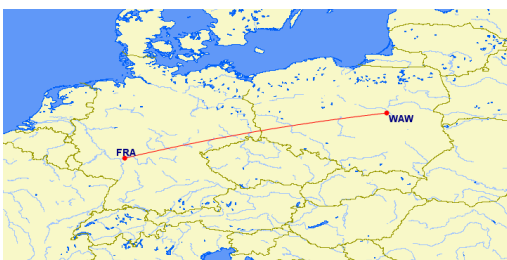


Za let do Toronta (približne 5600 km) je účtovaný APD vo výške iba 130 GBP (156 EUR/206 USD).

Rozdiel v cene je spôsobený rozdielnou vzdialenosťou. Veľká časť trasy vedie cez vzdušný priestor USA. To znamená, že rozdiel medzi APD vo výške 130 GBP a APD vo výške 162 GBP je spôsobený dlhšou trasou, ktorá vedie z veľkej časti cez vzdušný priestor USA.

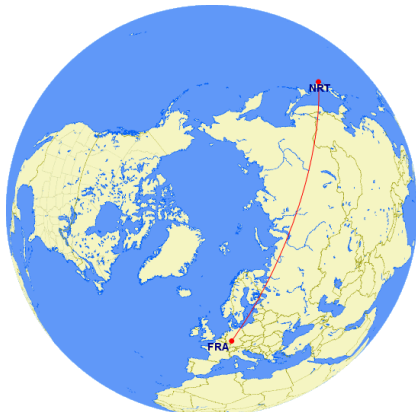
To isté platí pre nemeckú daň za cestujúcich v leteckej doprave.

Let z Frankfurtu do Varšavy



Za let z Frankfurtu do Varšavy je v Nemecku účtovaná daň za cestujúcich v leteckej doprave vo výške 7,50 EUR (10 USD).

Let z Frankfurtu do Tokia



Za let z Frankfurtu do Tokia je v Nemecku účtovaná daň za cestujúcich v leteckej doprave vo výške 42,18 EUR (56 USD).

To znamená, že rozdiel medzi veľmi nízkou a veľmi vysokou nemeckou daňou za cestujúcich v leteckej doprave je spôsobený oveľa dlhšou trasou, ktorá vedie prevažne cez ruský vzdušný priestor.

Toto nemecké opatrenie aj poplatok, ktorý za cestujúcich účtuje Spojené kráľovstvo, sú akceptované tretími krajinami a **nie sú predmetom takejto intenzívnej kritiky ani akéhokoľvek druhu odvetných akcií**. Postoj členských štátov je rovnako ako v prípade EU ETS taký, že sú oprávnené vyberať poplatky za lety s odletom či pristátím v ich krajine. To je tiež dôvodom pre poplatky účtované zo strany USA a Indie. Týmto sa potvrdzuje, že **táto diskusia má významný politický rozmer**. Nesúhlas môže byť čiastočne spôsobený domnienkou, že právna úprava EÚ nie je natoľko dôležitá ako právna úprava členských štátov. Dôvodom pre tvrdú kritiku zo strany niektorých tretích krajín môže byť tiež to, že EU ETS je odôvodnený najmä zmiernením zmeny klímy. Napríklad nová väčšina v Snemovni reprezentantov USA chce preukázať, že ich vlastný zákon o klíme, ktorý sa vzťahoval aj na medzinárodnú leteckú dopravu (zákon Waxman-Markey), stratil zmysel.

Vyjednávanie o dohode v rámci ICAO:

Už v roku **1997 dostala Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) za úlohu regulovať emisie v oblasti letectva**.

Bohužiaľ sa však zatiaľ nepodarilo nájsť žiadne riešenie. EÚ vždy argumentovala tým, že pre nás najvhodnejšou voľbou je samozrejme medzinárodná dohoda, a povinnosť pokračovať v rokovaní je súčasťou existujúcich právnych predpisov v oblasti EU ETS. Na **schôdzi Rady ICAO, ktorá sa konala 9. novembra 2012**, sa dosiahol značný pokrok, pokiaľ ide o dosiahnutie celosvetovej regulácie emisií z letectva. Bola vytvorená skupina na vysokej úrovni s cieľom pripraviť riešenia počas nasledujúceho Valného zhromaždenia ICAO. Valné zhromaždenie ICAO zasadá len raz za tri roky a najbližšie zasadnutie sa bude konať v septembri 2013. Tretie krajiny, ktoré nesúhlasia s európskym systémom, vždy tvrdili, že chcú globálne riešenie v rámci ICAO.

Tieto krajiny sa bohužiaľ doteraz neboli schopné dohodnúť na spôsobe, akým by ICAO mala

riešiť tento problém. Treba však uznať **veľmi pevné odhodlanie vedenia ICAO.**

Návrh na pozastavenie uplatňovania smernice:

Vzhľadom na rozhodnutie Rady ICAO z 9. novembra 2012 Európska komisia oznámila návrh na pozastavenie uplatňovania EU ETS na medzikontinentálne lety.

20. novembra Komisia predložila Parlamentu a Rade návrh na pozastavenie uplatňovania smernice. **Cieľom návrhu je posilniť pozitívny vývoj situácie v ICAO a zlepšiť vyhladky na úspešný výsledok Valného zhromaždenia ICAO v roku 2013.** Týka sa to vytvárania celosvetových trhových opatrení, ako aj prijatia rámca, ktorý umožní členským štátom uplatňovanie trhových opatrení v oblasti medzinárodného letectva dovtedy, kým nadobudnú účinnosť celosvetovej trhové opatrenia.

V tomto návrhu sa plánuje **neuplatňovať EU ETS na medzikontinentálne lety, pokiaľ ide o emisie v roku 2012.** Na lety v rámci európskeho priestoru sa bude vzťahovať smernica Parlamentu a Rady z roku 2008. **Všetky opatrenia sú nediskriminačné, čo znamená, že rovnaké pravidlá sa uplatňujú pre dopravcov z EÚ aj tretích krajín.** Znamená to, že na dopravcu EÚ, ktorý prevádzkuje lety z letiska EÚ na letisko tretej krajiny, sa smernica neuplatňuje, a na dopravcu tretej krajiny prevádzkujúceho lety v rámci európskeho priestoru sa budú vzťahovať povinnosti stanovené smernicou.

Odporúčania spravodajcu

Spravodajca v zásade **víta návrh Komisie** a odporúča jeho **rýchle prijatie**. Podľa platnej smernice musia letecké spoločnosti predložiť svoje kvóty do 30. apríla 2013. Legislatívny postup by mal byť preto z dôvodu právnej jasnosti dokončený do tohto dátumu, pričom je potrebné zohľadniť, že argumenty si vyžadujú dôkladné zhodnotenie a kolegovia z výborov ENVI a TRAN by mali mať možnosť predložiť pozmeňujúce a doplňujúce návrhy.

Niektoré pozmeňujúce a doplňujúce návrhy sa javia ako nevyhnutné z právnych dôvodov. Obmedzujú sa na vyjasnenie zámeru návrhu uvedeného vo vyhlásení, odôvodneniach a sprievodnom oznámení Komisie.

Keďže Komisia nepočíta s tým, že by členské štáty rozhodnutie transponovali do vnútroštátnych právnych predpisov, musia byť presne formulované a nemali by existovať žiadny manévrovací priestor pre interpretáciu. Právna istota je zaistená výslovným uvedením toho, na aké požiadavky sa bude výnimka vzťahovať a koľko kvót akého druhu musia prevádzkovatelia vrátiť, aby sa v ich prípade mohla uplatniť.

Je tiež potrebné disponovať právnym základom pre znižovanie dražených množstiev, a ten zatiaľ neexistuje, pretože návrh zahŕňa len výnimku z článku 16. Ak nebude zmenený výpočet množstva kvót, s ktorými sa má obchodovať formou aukcie, museli by členské štáty formou aukcie obchodovať s rovnakým množstvom kvót, čo zreteľne nebolo zámerom. Množstvo kvót, s ktorými by sa malo obchodovať formou aukcie, by malo predstavovať 15 % celkového množstva kvót, ktoré boli v obehú v oblasti leteckej dopravy v roku 2012 (pozri pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 1, 3, 4, 6 a 7).

Je potrebné objasniť, že uplatňovanie systému iba v rámci EÚ **nemôže pretrvávajúť viac ako jeden rok**. Platí rovnaké zaobchádzanie pre všetky letecké spoločnosti na tej istej trase. Emisné kvóty, ktoré majú byť vrátené do 30. apríla 2013, sa vzťahujú na rok 2012, kedy bola

cena uhlíka veľmi nízka (od 6 do 8 EUR) a letecké spoločnosti môžu využiť až 15 % kreditov CDM (približne 0,4 EUR). Preto je možnosť narušenia hospodárskej súťaže medzi EÚ a dopravcami tretích krajín, pokiaľ ide o stimuly pre lety na iných trasách, obmedzená – napríklad 13,6 centu za let z Hamburgu do Frankfurtu. Akékoľvek predlžovanie tejto situácie však môže spôsobiť vážne narušenie hospodárskej súťaže a nebolo by dostatočne ambiciózne z environmentálneho hľadiska. Preto je potrebné jasne stanoviť, že pozastavenie uplatňovania smernice nemožno predĺžiť na obdobie po 31. decembri 2013. Tiež je potrebné objasniť, **čo EÚ očakáva od zhromaždenia ICAO**. Nie každý výsledok možno považovať za uspokojivý. Už v súčasnej právnej úprave sa uvádza, že sme pripravení ju zmeniť, ak sa dosiahne globálna dohoda. Je potrebné objasniť, že do konca roka 2013 nedôjde k uzatvoreniu globálnej dohody, ktorá by sa uspokojivým spôsobom vzťahovala na emisie leteckých spoločností. Preto by mal byť prijatý **dočasný rámec** pre regionálne a vnútroštátne systémy. EÚ by sa však nemala zmieriť s tým, že platná právna úprava bude zrušená kvôli iba potenciálnej možnosti, že v rámci ICAO sa dosiahne dohoda (pozri pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 2 a 5).

Návrh Komisie umožňuje **jednoznačne stanoviť, že EÚ nemieni brániť medzinárodnej dohode**. Ak tretie krajiny ani po prijatí tohto návrhu nepristúpia na úrovni ICAO na skutočný kompromis, bude to jasný signál, že tí, ktorí neustále žiadajú o medzinárodné riešenie v rámci ICAO, o ne v skutočnosti nemajú záujem. Na druhej strane, ak ICAO dospeje k dohode, išlo by o riešenie, ktoré uprednostňujú všetci vrátane Európskej únie.

19.2.2013

STANOVISKO VÝBORU PRE DOPRAVU A CESTOVNÝ RUCH

pre Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

k návrhu rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady o dočasnej výnimke zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko: Mathieu Grosch

STRUČNÉ ODŮVODNENIE

Letecká doprava je v súčasnosti zodpovedná za približne 3 % všetkých emisií skleníkových plynov a tento podiel veľmi rýchlo rastie. Podľa odhadu Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) sa emisie CO₂ z leteckej dopravy v období 1990 až 2006 zdvojnásobili. Pre porovnanie, emisie z celkového používania fosílnych palív sa zvýšili o 34 %. ICAO predpokladá 63 až 88 % zvýšenie do roku 2020, teda v období, v ktorom sa EÚ zaviazala znížiť emisie o 20 % na úroveň z roku 1990.

S globálnym otepľovaním sa dá účinne bojovať len uplatnením medzinárodného prístupu. Uhlíkové emisie ani zmena klímy nepoznajú hranice štátov. Treba dodržiavať rovnaké ciele v oblasti klímy na celosvetovej úrovni. V tom zohráva ICAO dôležitú úlohu. V roku 1991 sa začala zaoberať trhovými opatreniami a v roku 1998 obchodovaním s emisiami, ale dosiahla slabý pokrok. Preto sa Európska únia v roku 2008 rozhodla, že letecká doprava by mala byť zahrnutá do jej systému obchodovania s emisnými kvótami (ETS). Legislatívny proces mal jednohlasnú podporu v Rade a podporu veľkej väčšiny Parlamentu. Výbor pre dopravu a cestovný ruch vo svojom stanovisku vyzval odvetvie leteckej dopravy, aby vynaložilo podobné úsilie ako iné druhy dopravy a iné porovnateľné odvetvia. Uprednostňoval rok 2012 ako prvý rok začlenenia leteckej dopravy do ETS a poznamenal, že začlenenie lietadiel z tretích krajín, ktoré odlietajú z letísk v Spoločenstve alebo na ne prilietajú, do systému obchodovania s emisnými kvótami, je z právneho hľadiska prípustné. Súdny dvor túto skutočnosť potvrdil v roku 2011.

Tretie krajiny však tvrdo odmietali akceptovať európsky ETS. Odhadovaný dosah začlenenia letectva do ETS je však malý v porovnaní s poplatkami tretích krajín, ktoré platia cestujúci, ako je poplatok vo výške 16,30 \$, ktorý účtujú USA každému prichádzajúcemu a odchádzajúcemu cestujúcemu (a ďalšie poplatky pre občanov tretích krajín v rámci

elektronického systému cestovných povolení).

V novembri 2012 ICAO dosiahla významný pokrok v trhových opatreniach na riešenie emisií pochádzajúcich z medzinárodného letectva. Európska komisia sa preto rozhodla dať signál rokujúcim partnerom a navrhla „zastaviť čas“. Spravodajca tento návrh víta, keďže je v súlade s európskou snahou o dosiahnutie medzinárodnej dohody a je obmedzený na jeden rok.

Toto obmedzenie je nanajvýš dôležité, aby sa zachoval tlak na rokujúcich partnerov. Musí byť jasné, že ak sa nedosiahne uspokojivá dohoda o riešení emisií letectva, všetky medzinárodné lety budú do systému začlenené od roku 2013. Bez toho by vzniklo riziko, že proces ICAO bude pokračovať niekoľko rokov, ak nie desaťročí.

Obmedzenie v trvaní jedného roka je tiež dôležité na minimalizáciu obáv, ktoré boli vyslovené a ktoré sa týkajú možného narušenia trhu. Vylúčenie letov, ktoré vstupujú do európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) alebo ho opúšťajú, a pokračovanie v uplatňovaní ETS na lety v rámci Európy by mohlo viesť k narušeniu hospodárskej súťaže.

Ak medzinárodné rokovania povedú k trhovým mechanizmom alebo mechanizmom, ktoré zabezpečia, že emisie z leteckej dopravy budú podliehať rovnakému tlaku zhora ako iné sektory, bol by to dôvod na zváženie úpravy ETS. Nejde o presadzovanie európskych environmentálnych noriem na globálnej úrovni, ale o vypracovanie spoločných opatrení ako riešenie spoločného problému.

Ak ICAO dosiahne v septembri 2013 dohodu, ktorá by mohla zahŕňať predĺženie rozdielneho pristupovania k vnútorným a vonkajším letom na obdobie po roku 2013, mala by sa vypracovať podrobná štúdia o vplyve na hospodársku súťaž medzi európskymi a neeurópskymi leteckými spoločnosťami. Európska komisia musí prijať vhodné kroky s cieľom predísť akémukoľvek narušeniu hospodárskej súťaže. Životné prostredie ani európske hospodárstvo nebudú mať prínos z toho, že letecké spoločnosti budú mať umelý podnet na to, aby viac využívali mimoeurópske letiskové uzly. Okrem toho Európsky parlament by mal mať možnosť posúdiť výsledok rokovaní ICAO pred tým, ako Európska komisia navrhne ďalšie kroky.

Na záver treba dodať, že aj keď ročná výnimka pre lety prichádzajúce z krajín mimo EHP a odchádzajúce z neho nie je ideálnym riešením, ponúka lepšie možnosti pre dosiahnutie uspokojivej medzinárodnej dohody v tomto roku, než zachovanie súčasnej legislatívy. Parlament by mal preto pracovať na rýchлом prijatí tohto návrhu s cieľom odstrániť právnu neistotu týkajúcu sa povinností leteckých spoločností a v rokovaníach vyslať našim medzinárodným partnerom jasný signál. Mali by chápať, že Európa chce medzinárodnú dohodu, je otvorená rokovaniam o najlepších formách trhových opatrení, ale nie je ochotná donekonečna čakať na riešenie emisií pochádzajúcich z leteckej dopravy podobné tým, ktoré sa uplatňujú v iných odvetviach.

POZMEŇUJÚCE A DOPLŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre dopravu a cestovný ruch vyzýva Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, aby ako gestorský výbor zaradil do svojej správy tieto pozmeňujúce a

doplňujúce návrhy:

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 1

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie -1 (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(-1) Odvetvie leteckej dopravy má výrazný medzinárodný charakter. Celosvetovým problémom, akým sú emisie v leteckej doprave, sa dá účinne čeliť prostredníctvom medzinárodného prístupu, ktorý bude zahŕňať globálnu povinnosť zaviesť rovnaké opatrenia alebo odlišné opatrenia s rovnakým cieľom. Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) zohráva v tomto procese kľúčovú úlohu tým, že vymedzuje spoločné ciele v rámci medzinárodnej dohody.

Odôvodnenie

Medzinárodné problémy, ako sú emisie skleníkových plynov spôsobené odvetvím letectva, si vyžadujú riešenia na celosvetovej úrovni, a preto môže byť účinný len medzinárodný prístup.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 2

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(1) Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) dosiahla značný pokrok v snahe prijať na svojom zhromaždení v roku 2013 rámec, ktorý by štátom uľahčil uplatňovanie trhových opatrení na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy, ako aj v snahe vypracovať globálne trhové opatrenie.

(1) Po diskusii o znížení emisií v leteckej doprave, ktorá začala už v roku 1998, dosiahla ICAO v novembri 2012 značný pokrok v snahe prijať na svojom zhromaždení v roku 2013 rámec, ktorý by štátom uľahčil uplatňovanie trhových opatrení na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy, ako aj v snahe vypracovať globálne trhové opatrenie.

Odôvodnenie

Treba jasne vysvetliť, že diskusie o obmedzení emisii na úrovni ICAO začali už viac ako pred desiatimi rokmi a že až do priblíženia sa termínu na začatie uplatňovania systému obchodovania s emisnými kvótami EÚ sa dosiahol malý pokrok.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 3

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie 2 – poznámka pod čiarou 1

Text predložený Komisiou

1. Vráťane štátov **EZVO**, krajín, ktoré s Úniou podpísali zmluvu o pristúpení, a závislých území a území členských štátov EHP.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

1. Vráťane štátov **EHP**, krajín, ktoré s Úniou podpísali zmluvu o pristúpení, a závislých území a území členských štátov EHP.

Odôvodnenie

Nie všetky štáty EZVO sa zhodli na začlenení smernice 2003/87/ES do svojich vnútroštátnych právnych predpisov, urobili tak len štáty EZVO, ktoré sú tiež členmi EHP (t. j. Island, Lichtenštajnsko a Nórsko, ale nie Švajčiarsko). Text by preto mal uvádzať štáty EHP, a nie štáty EZVO.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie 3

Text predložený Komisiou

(3) S cieľom predísť narušeniu hospodárskej súťaže by sa táto výnimka mala uplatňovať len v súvislosti s prevádzkovateľmi lietadiel, ktorí buď nezískali bezplatné kvóty, alebo ktorí vrátili všetky bezplatné kvóty, ktoré im boli pridelené v súvislosti s takýmito činnosťami v roku 2012. Z rovnakého dôvodu by sa tieto kvóty nemali zohľadňovať na účely výpočtu nárokov na použitie medzinárodných kreditov v rámci smernice 2003/87/ES.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(3) S cieľom predísť narušeniu hospodárskej súťaže by sa táto výnimka mala uplatňovať len v súvislosti s prevádzkovateľmi lietadiel, ktorí buď nezískali bezplatné kvóty, alebo ktorí vrátili všetky bezplatné kvóty, ktoré im boli pridelené v súvislosti s takýmito činnosťami v roku 2012. Z rovnakého dôvodu by sa tieto kvóty nemali zohľadňovať na účely výpočtu nárokov na použitie medzinárodných kreditov v rámci smernice 2003/87/ES **s výnimkou medzinárodných kreditov získaných pred nadobudnutím účinnosti tohto rozhodnutia.**

Odôvodnenie

Je dôležité zaistiť právnu istotu a netrestať zodpovedné spoločnosti, ktoré sa pripravovali na vykonávanie smernice o letectve počas roka 2012. Toto ustanovenie by tiež malo umožňovať zaistiť rovnaké zaobchádzanie s prevádzkovateľmi bez ohľadu na to, či im plynú výhody z príslušnej výnimky.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 5

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie 4a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(4a) ICAO a Únia by mali výrazne zvýšiť svoje úsilie o zníženie emisií skleníkových plynov v súlade s cieľmi Únie na rok 2020 a 2050. Výnimka, ktorú ustanovuje toto rozhodnutie, by preto nemala spochybniť zahrnutie leteckej dopravy do európskeho systému obchodovania s emisiami a celkový cieľ presadzovať účinný celosvetový systém na obmedzenie rastúceho objemu emisií v leteckej doprave, a mala by jasne vymedziť povinnosti, ktoré musia krajiny a leteckí prepravcovia plniť počas obdobia platnosti výnimky.

Odôvodnenie

Odvetvie leteckej dopravy so svojimi rýchlo rastúcimi emisiami skleníkových plynov musí prispievať k znižovaniu emisií, ako to robia aj iné odvetvia dopravy. Okrem toho aj iné odvetvia priemyslu už celé roky prispievajú do systému EU ETS. Niet dôvodu, prečo by malo byť odvetvie leteckej dopravy vyňaté z EU ETS.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 6

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie 4b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(4b) Dočasná výnimka sa nesmie uplatňovať dlhšie ako jeden rok. Ak sa v rámci rokovaní ICAO nedohodne v danom období (aj vzhľadom na realizovateľnú lehotu na vykonanie) žiaden globálny systém trhových opatrení

vzťahujúci sa na emisie v leteectve, všetky lety z letísk a na letiská mimo Únie by mali znovu patriť do pôsobnosti európskeho systému na obchodovanie s emisiami, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 7

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie 4c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(4c) Komisia by mala Európskemu parlamentu predložiť kompletnú správu o pokroku, ktorý sa dosiahne na zhromaždení ICAO v septembri 2013, a mala by promptne navrhnúť opatrenia v súlade s výsledkami.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 8

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie 4d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(4d) Ak po uplynutí platnosti výnimky umožnenej týmto rozhodnutím Komisia zváži prijatie ďalších opatrení v tejto súvislosti, mala by vziať do úvahy ich možný vplyv na vnútroeurópsku leteckú dopravu a mala by prijať vhodné kroky s cieľom predísť akémukoľvek narušeniu hospodárskej súťaže.

Odôvodnenie

Počas platnosti výnimky pre lety mimo Európy budú lety medzi letiskami v rámci EHP aj naďalej podliehať smernici EÚ o ETS. Táto situácia by mohla viesť k narušeniu hospodárskej súťaže medzi európskymi leteckými spoločnosťami, ktoré pôsobia najmä v Európe, a preto by viac ich letov podliehalo ETS EÚ, a leteckými spoločnosťami z tretích krajín, ktoré pôsobia najmä v tretích krajinách. Európska komisia musí uskutočniť analýzu a prijať vhodné opatrenie s cieľom predísť tomuto možnému narušeniu hospodárskej súťaže pred tým, ako navrhne ďalšie opatrenia.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 9

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie 4e (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(4e) Začlenenie letectva do európskeho systému obchodovania s emisiami by sa malo zohľadniť vo všetkých dohodách Únie s tretími krajinami, ktoré sa týkajú letectva.

Odôvodnenie

Komisia v súčasnosti rokuje o dohodách o letectve s mnohými susednými krajinami a dôležitými obchodnými partnermi. Je dôležité, aby sa v týchto dohodách zohľadňovali všetky európske politické ciele. Komisia by preto mala využiť príklad dohody medzi EÚ a Kanadou o leteckej doprave a nabádať tretie krajiny, aby prijali opatrenia na zníženie vplyvu letectva na zmenu klímy.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 10

Návrh rozhodnutia

Odôvodnenie 4f (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(4f) S cieľom vybudovať na medzinárodnej úrovni dôveru k systému EÚ by členské štáty mali využívať príjmy z uplatňovania európskeho systému obchodovania s emisiami v prvom rade v odvetví leteckej dopravy za účelom zmiernenia dosahu týchto emisií a vyčleniť príjmy z ETS na medzinárodné financovanie v oblasti klímy okrem iného v záujme ochrany úsilia rozvojových krajín v oblasti klímy v súlade s článkom 3d ods. 4 smernice 2003/87/ES.

Odôvodnenie

S cieľom umožniť vznik globálneho trhového nástroja pre letectvo by mala EÚ vytvárať priestor na to, aby boli všetky príjmy z odvetvia letectva použité na medzinárodné

financovanie v oblasti klímy podľa Rámcového dohovoru OSN o zmene klímy. Systém EÚ na obchodovanie s emisiami by mal aj naďalej zastrešovať medzinárodné letectvo, až kým sa nezavedie účinný globálny systém, ktorý značne zmierni vplyv tohto odvetvia na klímu. Mal by sa preto zachovať tlak na dosiahnutie spoločných cieľov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 11

Návrh rozhodnutia

Článok 1 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Odchylne od článku 16 smernice 2003/87/ES členské štáty nesmú prijať opatrenia proti prevádzkovateľom lietadiel v súvislosti s požiadavkami stanovenými v článku 12 ods. 2a a článku 14 ods. 3 smernice 2003/87/ES, ktoré sa uplatňujú pred 1. januárom 2014, v súvislosti s priletmi do letísk a odletmi z letísk v krajinách mimo Európskej únie, ktoré nie sú členmi **EZVO**, závislými územiaми a územiaми členských štátov EHP alebo krajinami, ktoré s Úniou podpísali zmluvu o pristúpení, v prípade, ak takýmto prevádzkovateľom lietadiel neboli v súvislosti s rokom 2012 a s takouto činnosťou vydané bezplatné kvóty, alebo v prípade, že im takéto kvóty boli vydané, ak prevádzkovatelia lietadiel vrátili zodpovedajúce množstvo kvót členským štátom na zrušenie.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Odchylne od článku 16 smernice 2003/87/ES členské štáty nesmú prijať opatrenia proti prevádzkovateľom lietadiel v súvislosti s požiadavkami stanovenými v článku 12 ods. 2a a článku 14 ods. 3 smernice 2003/87/ES, ktoré sa uplatňujú pred 1. januárom 2014, v súvislosti s priletmi do letísk a odletmi z letísk v krajinách mimo Európskej únie, ktoré nie sú členmi **EHP**, závislými územiaми a územiaми členských štátov EHP alebo krajinami, ktoré s Úniou podpísali zmluvu o pristúpení, v prípade, ak takýmto prevádzkovateľom lietadiel neboli v súvislosti s rokom 2012 a s takouto činnosťou vydané bezplatné kvóty, alebo v prípade, že im takéto kvóty boli vydané, ak prevádzkovatelia lietadiel vrátili zodpovedajúce množstvo kvót členským štátom na zrušenie.

Odôvodnenie

Nie všetky štáty EZVO sa zhodli na začlenení smernice 2003/87/ES do svojich vnútroštátnych právnych predpisov, urobili tak len štáty EZVO, ktoré sú tiež členmi EHP (t. j. Island, Lichtenštajnsko a Nórsko, ale nie Švajčiarsko). Text by preto mal uvádzať štáty EHP, a nie štáty EZVO.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 12

Návrh rozhodnutia

Článok 3 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Kvóty zrušené podľa článku 2 sa nezohľadňujú na účely výpočtu nárokov na použitie medzinárodných kreditov v rámci smernice 2003/87/ES.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Kvóty zrušené podľa článku 2 sa nezohľadňujú na účely výpočtu nárokov na použitie medzinárodných kreditov v rámci smernice 2003/87/ES. **Medzinárodné kredity získané pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia v súlade so smernicou 2008/101/ES sa môžu v roku 2013 používať do výšky 15 % zrušených alebo vrátených kvót.**

Odôvodnenie

Je dôležité zaistiť právnu istotu a netrestať zodpovedné spoločnosti, ktoré sa pripravovali na vykonávanie smernice o letectve počas roka 2012. Toto ustanovenie by tiež malo umožňovať zaistiť rovnaké zaobchádzanie s prevádzkovateľmi bez ohľadu na to, či im plynú výhody z príslušnej výnimky.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 13

Návrh rozhodnutia Článok 3a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Článok 3a

Komisia pravidelne informuje Európsky parlament a členské štáty o pokračovaní rokovaní s ICAO a predkladá správu o výsledkoch dosiahnutých na zhromaždení ICAO. Ak ICAO na svojom zhromaždení v septembri 2013 nedosiahne v otázke celosvetového trhového mechanizmu výraznejší pokrok, EÚ začne počnúc rokom 2013 opäť uplatňovať ETS na všetky medzinárodné lety smerujúce do Únie a z nej. Ak sa však podarí ustanoviť rámec pre celosvetové opatrenia vychádzajúce z trhu, Komisia môže navrhnúť ďalšie kroky.

Odôvodnenie

Treba presne vysvetliť dôsledky dosiahnutia výrazného pokroku v rámci ICAO. Komisia by mala poskytnúť Európskemu parlamentu čo možno najúplnejšie informácie o rokovaníach

ICAO, aby mal Parlament možnosť prístupu k nim skôr, než Európska komisia predloží výnimku alebo prijme ďalšie kroky.

POSTUP

Názov	Dočasná výnimka zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve
Referenčné čísla	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 10.12.2012
Výbor požiadaný o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 10.12.2012
Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko dátum menovania	Mathieu Grosch 19.12.2012
Prerokovanie vo výbore	22.1.2013
Dátum prijatia	19.2.2013
Výsledok záverečného hlasovania	+: 35 -: 1 0: 6
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Ziļe
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Spyros Danellis, Michel Dantin, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke

POSTUP

Názov	Dočasná výnimka zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve			
Referenčné čísla	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)			
Dátum predloženia v EP	20.11.2012			
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 10.12.2012			
Výbory požiadané o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	INTA 10.12.2012	ECON 10.12.2012	ITRE 10.12.2012	IMCO 10.12.2012
	TRAN 10.12.2012			
Bez predloženia stanoviska dátum rozhodnutia	INTA 18.12.2012	ECON 14.1.2013	ITRE 17.12.2012	IMCO 18.12.2012
Spravodajca dátum vymenovania	Peter Liese 3.12.2012			
Prerokovanie vo výbore	17.12.2012	24.1.2013	18.2.2013	
Výsledok záverečného hlasovania	+: -: 0:	51 0 8		
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Klaß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils			
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Jacqueline Foster, Julie Girling, Filip Kaczmarek, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Britta Reimers, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Andrea Zannoni			
Náhradníci (čl. 187 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	Phil Prendergast			