



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 13. 5. 2020
COM(2020) 194 final

2020/0078 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

**o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Medzinárodnej organizácii
civilného letectva, pokiaľ ide o oznámenie dobrovoľnej účasti v systéme kompenzácie
a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA) od 1. januára 2021
a zvolenej možnosti výpočtu kompenzačných požiadaviek vzťahujúcich sa na
prevádzkovateľov letúnov v rokoch 2021 – 2023**

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia o stanovení pozície, ktorá sa má zaujať v mene Únie v Medzinárodnej organizácii civilného letectva (ICAO), pokiaľ ide o dobrovoľnú účasť v systéme kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA) od 1. januára 2021 a zvolenú možnosť výpočtu kompenzačných požiadaviek vzťahujúcich sa na prevádzkovateľov letúnov v rokoch 2021 – 2023.

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Chicagsky dohovor a Parížska dohoda

Cieľom Chicagskeho dohovoru (ďalej len „dohovor“) je regulácia medzinárodnej leteckej dopravy. Platnosť nadobudol 4. apríla 1947 a zriadila sa ním Medzinárodná organizácia civilného letectva.

Parížsku dohodu prijala Konferencia zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy v decembri 2015 a jej cieľom je udržať nárast globálnej teploty výrazne pod 2 °C v porovnaní s predindustriálnymi úrovňami a pokračovať v úsilí o obmedzenie nárastu teploty na 1,5 °C. K dosiahnutiu tohto zníženia emisií by mali prispieť všetky hospodárske odvetvia vrátane medzinárodnej leteckej dopravy.

Zmluvnými stranami oboch aktov sú všetky členské štáty EÚ. Únia a jej členské štáty sú stranami Parížskej dohody a spoločne sa zaviazali znížiť svoje emisie skleníkových plynov.

2.2. Medzinárodná organizácia civilného letectva

Medzinárodná organizácia civilného letectva je špecializovaná agentúra Organizácie Spojených národov. K jej cieľom patrí rozvíjať zásady a techniky medzinárodnej leteckej navigácie a podporovať plánovanie a rozvoj medzinárodnej leteckej dopravy. EÚ je *ad-hoc* pozorovateľom v mnohých orgánoch ICAO (zhromaždenie a iné technické orgány).

2.3. Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA)

Rada ICAO prijala Medzinárodné štandardy a odporúčania (SARP) o ochrane životného prostredia – systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA) ako zväzok IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru na svojom 214. zasadnutí 27. júna 2018.

Požiadavky na meranie, vykazovanie a overovanie (MRV) spojené s emisiami CO₂ z medzinárodných letov podľa zväzku IV prílohy 16 sa uplatňujú od 1. januára 2019. Požiadavky na kompenzáciu CO₂ podľa zväzku IV prílohy 16 sa začnú uplatňovať od 1. januára 2021.

Kapitola 3 odseky 3.1.3 a 3.2.1 a dodatok 1 („Administratívne postupy“) k zväzku IV prílohy 16 si vyžadujú, aby štáty do 30. júna 2020 oznámili ICAO:

- svoje rozhodnutie o dobrovoľnej účasti, resp. nepokračovaní v dobrovoľnej účasti od 1. januára 2021¹,

¹ V odseku 3.1.3 sa uvádza „začlenenie štátu do dokumentu ICAO s názvom „CORSIA States for Chapter 3 State Pairs“. V danom odseku je aj vysvetľujúca poznámka, že príslušný dokument zaznamenáva „štáty, ktoré sa dobrovoľne zapojili počas obdobia plnenia záväzkov od 1. januára 2021 do 31. decembra 2026“. Zároveň treba poznamenať, že v dodatku 1 sa vyžaduje, aby štáty oznamovali ICAO všetky

- ktorú možnosť si zvolili na výpočet kompenzačných požiadaviek vzťahujúcich sa na prevádzkovateľov letúnov v rokoch 2021 – 2023.

2.4. Systém EÚ na obchodovanie s emisiami

Odvetvie letectva je zahrnuté v systéme EÚ na obchodovanie s emisiami (EU ETS) od roku 2012². EU ETS pokrývala emisie z letov pristávajúcich v Európskom hospodárskom priestore (EHP) a vzlietajúcich z neho, a to aj z/do tretích krajín. Na posilnenie dynamiky v Medzinárodnej organizácii civilného letectva a uľahčenie hľadania spoločného prístupu k riešeniu emisií z medzinárodnej leteckej dopravy však Únia prijala dočasné výnimky na obmedzenie geografického rozsahu iba na lety v rámci EHP, čím sa vylúčili lety z/do krajín mimo EHP, a čaká na vývoj na medzinárodnej scéne³.

Posledná revízia smernice 2003/87/ES z roku 2017 podporuje výklad uvedený v článku 28b, že systém CORSIA by sa zohľadnil zmenou schémy spravujúcej EU ETS, a to na základe posúdenia kľúčových prvkov systému CORSIA – aj z hľadiska účasti, a že by sa to malo dosiahnuť spôsobom, ktorý je v súlade s klimatickým cieľom EÚ na rok 2030 (v súlade so zásadou Parížskej dohody nepoľavovať z dosiahnutého⁴).

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE

3.1. Kontext

Únia výrazne podporuje globálne trhové opatrenie ICAO v oblasti emisií z medzinárodnej leteckej dopravy, t. j. systém CORSIA, ktorý prispieva k boju proti zmene klímy. Podpora Únie sa prejavila napríklad tak, že Európsky parlament a Rada zmenili systém EU ETS už trikrát, aby uľahčili pokrok v ICAO.

Hoci pôvodný cieľ systému CORSIA je obmedzený na kompenzáciu nárastu emisií od roku 2020, je dôležité podporovať počiatočný pokrok a prispieť k primeranej účasti v záujme dosiahnutia cieľa.

Rozhodnutím Rady (EÚ) 2016/915⁵ sa stanovila pozícia Únie, pokiaľ ide o medzinárodný nástroj, ktorý majú vypracovať orgány ICAO a ktorý má viesť k vykonávaniu jednotného globálneho trhového opatrenia na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy od roku 2020.

Cieľom nariadenia (EÚ) 2017/2392⁶ je predovšetkým „príprava na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021“. Ako sa v nariadení uvádza, „praktické sprevádzkovanie [opatrenia] si však bude vyžadovať opatrenia zo strany členov ICAO na vnútroštátnej úrovni“.

rozhodnutia o nepokračovaní v dobrovoľnej účasti vždy do 30. júna roka predchádzajúceho roku, v ktorom by sa dobrovoľná účasť ukončila.

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/101/ES z 19. novembra 2008, 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 (Ú. v. EÚ L 8, 13.1.2009, s. 3).

³ Ak Európsky parlament a Rada neprijmú žiadne zmeny smernice o EU ETS do decembra 2023, systém EU ETS sa z hľadiska letectva automaticky vráti do pôvodného rozsahu, takže bude pokrývať všetky lety vzlietajúce z letísk v členských štátoch EÚ a vo všetkých štátoch EZVO a pristávajúce na iných letiskách EÚ/EZVO alebo v tretích krajinách, ako aj (v prípade, že sa neuplatní výnimka delegovanou legislatívou) lety z tretích krajín pristávajúce na letiskách v EÚ/EZVO.

⁴ Článok 3 Parížskej dohody.

⁵ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2016/915 z 30. mája 2016 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať, pokiaľ ide o medzinárodný nástroj, ktorý majú vypracovať orgány ICAO a ktorý má viesť k vykonávaniu jednotného globálneho trhového opatrenia na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy od roku 2020 (Ú. v. EÚ L 153, 10.6.2016, s. 32).

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2392 z 13. decembra 2017, ktorým sa mení smernica 2003/87/ES na účely pokračovania súčasných obmedzení rozsahu pôsobnosti v súvislosti s

V článku 28b smernice 2003/87/ES (smernica o ETS)⁷ sa stanovuje, že „[d]o 12 mesiacov od prijatia relevantných nástrojov zo strany ICAO a pred sprevádzkovaním globálneho trhového opatrenia Komisia predloží správu Európskemu parlamentu a Rade, v ktorej posúdi spôsoby vykonania uvedených nástrojov v práve Únie prostredníctvom revízie tejto smernice. Komisia v uvedenej správe podľa potreby posúdi aj pravidlá týkajúce sa letov v rámci EHP. Preskúma aj ambíciu a celkovú environmentálnu integritu globálneho trhového opatrenia vrátane jeho všeobecnej ambície vo vzťahu k cieľom v rámci Parížskej dohody, miery účasti, jeho vynútiteľnosti, transparentnosti, sankcií za nedodržiavanie pravidiel, postupov pre účasť verejnosti, kvality kompenzačných kreditov, monitorovania, nahlasovania a overovania emisií, registrov, zodpovednosti, ako aj pravidiel používania biopalív.“

Rozhodnutím Rady (EÚ) 2018/2027⁸ sa stanovila pozícia, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v rámci ICAO v súvislosti s prvým vydaním štandardov a odporúčaní SARP k systému CORSIA, pokiaľ ide o oznamovanie rozdielov. V súlade s daným rozhodnutím členské štáty oznámili rozdiely oproti ICAO, pričom poukázali na rozdiely medzi systémami EU ETS (podľa tratí) a CORSIA (podľa štátov), ako aj to, že vykonávanie systému CORSIA v EÚ by prebehlo formou revízie systému EU ETS, ako bolo dohodnuté v rámci jeho poslednej revízie z roku 2017⁹. Cieľom bolo zachovať *acquis* EÚ a politický priestor do budúcnosti, ako aj úroveň klimatických ambícií EÚ.

Komisia 4. marca 2020 prijala návrh európskeho klimatického predpisu¹⁰, podľa ktorého by sa Únia zaviazala dosiahnuť cieľ klimatickej neutrality v Únii do roku 2050 v záujme splnenia dlhodobého teplotného cieľa stanoveného v článku 2 Parížskej dohody. Návrh vychádza zo záveru, že treba prijať dodatočné opatrenia a prispieť budú musieť všetky odvetvia, keďže pri existujúcich politikách sa do roku 2050 očakáva zníženie emisií skleníkových plynov iba o 60 %, takže na dosiahnutie klimatickej neutrality treba ešte urobiť omnoho viac.

A napokon, Únia už od začiatku pilotnej fázy systému CORSIA viackrát vyjadrila politický záväzok implementovať ho. Naposledy vyjadrenie v mene EÚ a jej členských štátov na 40. zhromaždení ICAO v roku 2019 na jednej strane ukázalo, že Únia by si pri premietnutí systému CORSIA v systéme EU ETS zachovala politický priestor a klimatické ambície, a na druhej strane potvrdilo, že Únia a jej členské štáty naďalej „výrazne podporujú systém CORSIA“ a zostávajú „plne odhodlaní implementovať ho už od začiatku pilotnej fázy“. Únia sústavne pripomínala potrebu zachovať relevantnú legislatívu EÚ a jej klimatické ambície v súlade s poslednou revíziou systému EU ETS, čo zopakovala aj v rámci rozdielu predloženého v roku 2018 a v rámci vyjadrenia EÚ na 40. zhromaždení ICAO. Európsky

činnosťami leteckej dopravy a na účely prípravy na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021 (Ú. v. EÚ L 350, 29.12.2017, s. 7).

⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁸ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2018/2027 z 29. novembra 2018 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva v súvislosti s prvým vydaním medzinárodných štandardov a odporúčaní o ochrane životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA) (Ú. v. EÚ L 325, 20.12.2018, s. 25).

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2392 z 13. decembra 2017, ktorým sa mení smernica 2003/87/ES na účely pokračovania súčasných obmedzení rozsahu pôsobnosti v súvislosti s činnosťami leteckej dopravy a na účely prípravy na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021 (Ú. v. EÚ L 350, 29.12.2017, s. 7).

¹⁰ Návrh Komisie na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a mení nariadenie (EÚ) 2018/1999 (európsky klimatický predpis) zo 4. 3. 2020 [COM(2020) 80].

parlament odvtedy vyzval Komisiu a členské štáty, aby chránili legislatívnu nezávislosť EÚ pri vykonávaní smernice o ETS¹¹.

3.2. Navrhovaná pozícia

Do termínu 30. júna 2020 stanoveného v SARP systéme CORSIA treba prijať pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie, aby členské štáty mohli predložiť potrebné oznámenia.

Pokiaľ ide o prvú otázku, t. j. oznámenie každého rozhodnutia o dobrovoľnej účasti alebo o nepokračovaní v dobrovoľnej účasti od 1. januára 2021: vzhľadom na politický záväzok opakovane vyjadrovaný Úniou, ktorý už uznala aj ICAO, na očakávané prínosy systému CORSIA pre životné prostredie a medzinárodnú leteckú dopravu, ako aj na absenciu akejkoľvek schodnej globálnej alternatívy sa navrhuje oznámiť dobrovoľnú účasť členských štátov od začiatku pilotnej fázy 1. januára 2021. Oznámenie by bolo s výhradou rozdielov predložených v roku 2018 v súlade s rozhodnutím Rady (EÚ) 2018/2027, ako aj s výhradou akýchkoľvek budúcich rozdielov, a nebolo by ním dotknuté preskúmanie systému EU ETS v zmysle dohody z roku 2017, ani ambície EÚ v oblasti klímy a smernica o obnoviteľných zdrojoch energie¹².

Pokiaľ ide o druhú otázku, t. j. oznámenie možnosti zvolenej na výpočet kompenzačných požiadaviek vzťahujúcich sa na prevádzkovateľov letúnov v rokoch 2021 – 2023: navrhuje sa, aby sa zvolila možnosť emisií za roky 2021, 2022 a 2023 pre každý z daných rokov pilotnej fázy, a nie emisie z roka 2020 pre každý z príslušných rokov. Týmto prístupom sa zohľadnia očakávané prínosy pre životné prostredie a medzinárodnú leteckú dopravu, potreba stimulovať prevádzkovateľov k znižovaniu environmentálneho zaťaženia a dôležitosť včasného konania, pričom sa zároveň zohľadní objem nákladov na kompenzáciu, ktoré môžu vzniknúť európskym prevádzkovateľom, ako aj prípadný vplyv na ich medzinárodnú konkurencieschopnosť. Ak sa ako referenčné zvolia roky 2021, 2022 a 2023, mala by sa dosiahnuť vyššia environmentálna účinnosť než pri referenčnom roku 2020. Je to preto, že v rokoch 2021, 2022 a 2023 sa očakávajú vyššie emisie z medzinárodnej leteckej dopravy než v roku 2020, a to aj vzhľadom na zásadný vplyv pandémie COVID-19 na leteckú prevádzku a emisie.

V tomto kontexte treba zabezpečiť, aby sa náležite zohľadnili aktuálne a prípadné budúce rozdiely medzi právom Únie a systémom CORSIA. Uvedené oznámenie by preto malo zahŕňať odkaz na rozdiel oznámený na základe rozhodnutia Rady (EÚ) 2018/2027. Keďže tento rozdiel, pokiaľ je stále relevantný, sa týka iba priznania právomocí štátov voči rôznym prevádzkovateľom, vzhľadom na určité odlišnosti v štruktúre systémov CORSIA a EU ETS by sa v uvedenom oznámení mala vyhradiť aj možnosť oznámiť ďalšie rozdiely.

4. SÚLAD S OSTATNÝMI POLITIKAMI ÚNIE

Navrhované rozhodnutie je v súlade s ostatnými politikami Únie a dopĺňa ich – najmä v oblasti energetiky, životného prostredia a dopravy. Pripomína prepojenie medzi účasťou v systéme CORSIA a revíziou smernice o EU ETS zo strany Európskeho parlamentu a Rady v zmysle nariadenia 2017/2392. Komisia však zatiaľ nepredložila správu podľa článku 28b smernice o ETS a vo všeobecnejšej rovine zatiaľ nie je známe budúce rozhodnutie zákonodarcu v tejto oblasti. Preto by sa toto oznámenie malo považovať za priebežný

¹¹ Uznesenie Európskeho parlamentu z 28. novembra 2019 o Konferencii OSN o zmene klímy 2019 v Madride, Španielsko (COP 25), P9_TA(2019)0079.

¹² Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

medzikrok, s ohľadom na kapitolu 3 ods. 3.1.3 a 3.2.1, ako aj dodatok 1 k zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru.

Na zaistenie toho, aby týmto medzikrokom neboli dotknuté budúce politické rozhodnutia spoluzákonodarcov, musí sa v oznámení uviesť odkaz na rozdiel už oznámený v súlade s rozhodnutím Rady (EÚ) 2018/2027, ako aj uvedená možnosť, že sa oznámia aj ďalšie dodatočné rozdiely.

5. PRÁVNY ZÁKLAD

5.1. Procesnoprávny základ

5.1.1. Zásady

V článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovujú rozhodnutia, ktorými sa určujú „*pozície, ktoré sa majú prijať v mene Únie v rámci orgánu zriadeného dohodou, keď je tento orgán vyzvaný prijať akty s právnymi účinkami s výnimkou aktov dopĺňajúcich alebo meniacich inštitucionálny rámec danej dohody.*“

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom predmetného orgánu alebo zmluvnou stranou dohody¹³.

5.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Podľa kapitoly 3 ods. 3.1.3 a dodatku 1 („Administratívne postupy“) k zväzku IV prílohy 16 k dohovoru musia štáty oznámiť ICAO do 30. júna 2020 svoje rozhodnutie o dobrovoľnej účasti alebo o nepokračovaní v dobrovoľnej účasti od 1. januára 2021, ako aj to, ktorú možnosť si zvolili v súlade s odsekom 3.2.1 zväzku IV prílohy 16 na výpočet kompenzačných požiadaviek vzťahujúcich sa na prevádzkovateľov letúnov v rokoch 2021 – 2023.

Z daných ustanovení vyplýva, že určité právne účinky systému CORSIA prijaté rozhodnutím Rady ICAO – orgánu zriadeného dohodou – závisia od predloženia príslušných oznámení organizácii ICAO, ako aj od podmienok uvedených oznámení. Prijatie pozície Únie k takýmto oznámeniam preto patrí do rozsahu pôsobnosti článku 218 ods. 9 ZFEÚ.

5.2. Hmotnoprávny základ

V súlade s článkom 192 ods. 1 a článkom 191 ZFEÚ musí Európska únia okrem iného prispievať k dosahovaniu týchto cieľov: udržiavanie, ochrana a zlepšovanie kvality životného prostredia; podpora opatrení na medzinárodnej úrovni na riešenie regionálnych alebo celosvetových problémov životného prostredia, a to predovšetkým na boj proti zmene klímy.

5.2.1. Zásady

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu pripravovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa zaujíma pozícia v mene Únie. Ak pripravovaný akt sleduje dva ciele alebo obsahuje dve zložky a ak jeden z týchto cieľov alebo jednu z týchto zložiek možno určiť ako hlavnú, zatiaľ čo druhý cieľ alebo druhá zložka je len vedľajšia, rozhodnutie podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ musí byť založené na jedinom hmotnoprávnom základe, a to na tom, ktorý si vyžaduje hlavný alebo prevažujúci cieľ alebo zložka.

¹³ Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

5.2.2. *Uplatnenie na tento prípad*

Hlavný cieľ a obsah pripravovaného aktu súvisí s politikou v oblasti klímy v kontexte medzinárodnej leteckej dopravy.

Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 192 ods. 1 ZFEÚ.

5.3. Záver

Právnym základom navrhovaného rozhodnutia by mal byť článok 192 ods. 1 ZFEÚ v spojení s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ.

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Medzinárodnej organizácii civilného letectva, pokiaľ ide o oznámenie dobrovoľnej účasti v systéme kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA) od 1. januára 2021 a zvolenej možnosti výpočtu kompenzačných požiadaviek vzťahujúcich sa na prevádzkovateľov letúnov v rokoch 2021 – 2023

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1 v spojení s článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Chicagsky dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „dohovor“), ktorého cieľom je regulovať medzinárodnú leteckú dopravu, nadobudol platnosť 4. apríla 1947. Zriadila sa ním Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO).
- (2) Všetky členské štáty Únie sú zmluvnými štátmi dohovoru a členmi ICAO, pričom Únia má v určitých orgánoch ICAO štatút pozorovateľa.
- (3) 21. konferencia zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy prijala v decembri 2015 Parížsku dohodu, ktorej cieľom je udržať nárast globálnej teploty výrazne pod 2 °C v porovnaní s predindustriálnymi úrovňami a pokračovať v úsilí o obmedzenie nárastu teploty na 1,5 °C. K dosiahnutiu týchto znížení emisií by mali prispieť všetky hospodárske odvetvia vrátane medzinárodnej leteckej dopravy.
- (4) Na 39. zhromaždení ICAO v roku 2016 sa prostredníctvom rezolúcie A39-3 rozhodlo vyvinúť globálny trhový mechanizmus na obmedzenie emisií skleníkových plynov z medzinárodného letectva na úrovne z roka 2020. Pozícia Únie vo veci prípravy a prijatia daného mechanizmu a jeho rôznych podrobných prvkov sa stanovila rozhodnutím Rady (EÚ) 2016/915¹.
- (5) Rada ICAO na desiatom stretnutí v rámci svojho 214. zasadania 27. júna 2018 prijala prvé vydanie zväzku IV prílohy 16 k dohovoru: Medzinárodné štandardy a odporúčania o ochrane životného prostredia – systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (ďalej len „CORSIA“).

¹ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2016/915 z 30. mája 2016 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať, pokiaľ ide o medzinárodný nástroj, ktorý majú vypracovať orgány ICAO a ktorý má viesť k vykonávaniu jednotného globálneho trhového opatrenia na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy od roku 2020 (Ú. v. EÚ L 153, 10.6.2016, s. 32).

- (6) V roku 2017 Európsky parlament a Rada zrevidovali smernicu 2003/87/ES² prostredníctvom nariadenia (EÚ) 2017/2392³, predovšetkým s cieľom pripraviť uplatňovanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021, zabezpečiť požiadavky práva Únie v oblasti merania, vykazovania a overovania emisií na účely systému CORSIA a špecifikovať ustanovenia týkajúce sa vykazovania a preskúmania ustanovení vzhľadom na systém CORSIA.
- (7) Pravidlá obsiahnuté v systéme CORSIA sa môžu stať záväznými v súlade s obmedzeniami stanovenými v dohovore a v medziach ich pôsobnosti. Môžu sa stať záväznými aj pre Úniu a jej členské štáty v rámci existujúcich medzinárodných dohôd o leteckej doprave.
- (8) Aby ICAO mohla plne zohľadniť aktuálnu právnu situáciu na úrovni Únie, členské štáty oznámili rozdiely v súlade s rozhodnutím Rady (EÚ) 2018/2027⁴. Podľa týchto oznámení sa smernica 2003/87/ES v súčasnom znení uplatňuje bez ohľadu na štátnu príslušnosť prevádzkovateľa letúnov a v zásade sa vzťahuje na lety s odletom z letiska alebo s príchodom na letisko, ktoré sa nachádza na území členského štátu, na ktorý sa vzťahuje zmluva. Smernica 2003/87/ES sa uplatňuje bez rozlišovania toho, či ide o lety v rámci členských štátov a/alebo krajín EHP, ako aj medzi členskými štátmi a/alebo krajinami EHP. Tieto zásady sa týkajú požiadaviek na meranie, vykazovanie a overovanie (MRV), ako aj požiadaviek na kompenzáciu.
- (9) S výhradou uvedených rozdielov boli požiadavky MRV stanovené v systéme CORSIA a v platnosti od 1. januára 2019 začlenené do legislatívy Únie⁵. Podľa tejto legislatívy sa budú zbierať a sekretariátu ICAO zasielať údaje o emisiách počas pilotnej fázy.
- (10) Podľa kapitoly 3 ods. 3.1.3 a dodatku 1 („Administratívne postupy“) k zväzku IV prílohy 16 k dohovoru musia štáty oznámiť ICAO do 30. júna 2020 svoje rozhodnutie o dobrovoľnej účasti alebo o nepokračovaní v dobrovoľnej účasti od 1. januára 2021, ako aj to, ktorú možnosť si zvolili v súlade s odsekom 3.2.1 zväzku IV prílohy 16 na výpočet kompenzačných požiadaviek vzťahujúcich sa na prevádzkovateľov letúnov v rokoch 2021 – 2023.
- (11) Z daných ustanovení vyplýva, že určité právne účinky systému CORSIA prijaté rozhodnutím Rady ICAO – orgánu zriadeného dohodou – závisia od predloženia

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2392 z 13. decembra 2017, ktorým sa mení smernica 2003/87/ES na účely pokračovania súčasných obmedzení rozsahu pôsobnosti v súvislosti s činnosťami leteckej dopravy a na účely prípravy na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021 (Ú. v. EÚ L 350, 29.12.2017, s. 7).

⁴ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2018/2027 z 29. novembra 2018 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva v súvislosti s prvým vydaním medzinárodných štandardov a odporúčaní o ochrane životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA) (Ú. v. EÚ L 325, 20.12.2018, s. 25).

⁵ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/2066 z 19. decembra 2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií skleníkových plynov podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES, ktorým sa mení nariadenie Komisie (EÚ) č. 601/2012 (Ú. v. EÚ L 334, 31.12.2018, s. 1), vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/2067 z 19. decembra 2018 o overovaní údajov a o akreditácii overovateľov podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES (Ú. v. EÚ L 334, 31.12.2018, s. 94) a delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/1603 z 18. júla 2019, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES, pokiaľ ide o opatrenia prijaté Medzinárodnou organizáciou civilného letectva na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií z leteckej dopravy na účely vykonávania globálneho trhového opatrenia (Ú. v. EÚ L 250, 30.9.2019, s. 10).

príslušných oznámení organizácii ICAO, ako aj od podmienok daných oznámení. Prijatie pozície Únie k takýmto oznámeniam preto patrí do rozsahu pôsobnosti článku 218 ods. 9 ZFEÚ.

- (12) V tomto smere je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie so zreteľom na uvedenú oznamovaciu požiadavku, najmä preto, že dobrovoľná účasť v systéme CORSIA a voľba možnosti podľa odseku 3.2.1 zväzku IV prílohy 16 k dohovoru môžu zásadne ovplyvniť práva a povinnosti v oblasti upravenej právom Únie, a to smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES a smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov⁶.
- (13) Únia a jej členské štáty opakovane vyjadrili⁷, že sú ochotné zapojiť sa do systému CORSIA od 1. januára 2021.
- (14) Dobrovoľná účasť v systéme CORSIA takisto znamená, že treba v súlade s odsekom 3.2.1 zväzku IV prílohy 16 k dohovoru zvoliť niektorú možnosť výpočtu kompenzačných požiadaviek vzťahujúcich sa na prevádzkovateľov letúnov v období rokov 2021 – 2023. V tomto smere je vhodné, aby výpočty vychádzali z emisií za jednotlivé roky 2021, 2022 a 2023. Táto možnosť bude mať pravdepodobne väčší prínos pre životné prostredie a medzinárodnú leteckú dopravu než druhá dostupná možnosť (založenie výpočtov na emisiách roku 2020), keďže sa očakáva, že emisie z medzinárodnej leteckej dopravy budú v rokoch 2021, 2022 a 2023 vyššie než v roku 2020, takže sa zvýšia aj kompenzačné požiadavky. Zaistila by sa tým aj lepšia kontinuita, keďže na rok 2024 a neskôr sa v odseku 3.2.2 zväzku IV prílohy 16 tiež stanovuje výpočet na základe príslušného roka.
- (15) Výber možnosti výpočtu kompenzačných požiadaviek na základe emisií z rokov 2021, 2022 a 2023 by sa v rokoch 2021 – 2023 vzťahoval na všetkých prevádzkovateľov letúnov priradených dotknutému členskému štátu.
- (16) Ako už bolo uvedené, systém podľa smernice 2003/87/ES sa momentálne v niektorých aspektoch odlišuje od systému CORSIA. Článok 28b smernice 2003/87/ES vyžaduje, aby Komisia predložila Európskemu parlamentu a Rade správu, v ktorej posúdi spôsoby vykonania systému CORSIA v Únii prostredníctvom revízie danej smernice, v súlade so záväzkom Únie do roku 2030 znížiť emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve s cieľom zachovať environmentálnu integritu a účinnosť opatrení Únie v oblasti klímy. Na tento účel má Komisia do jedného roka od prijatia relevantných právnych nástrojov zo strany ICAO a pred ich sprevádzkovaním predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu, v ktorej posúdi okrem iného ambíciu a environmentálnu integritu daného nástroja ICAO. V prípade potreby sa k správe pripojí legislatívny návrh. Komisia zatiaľ danú správu nepredložila.
- (17) V tomto kontexte je nevyhnutné zabezpečiť náležité zohľadnenie súčasných a prípadných budúcich rozdielov medzi právom Únie a systémom CORSIA, aby sa podľa potreby zachoval systém Únie vrátane možnosti zákonodarcu rozhodovať o budúcej schéme Únie platnej pre príslušnú oblasť. V tomto smere Európsky

⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

⁷ Napr. Bratislavské vyhlásenie [schválené výborom COREPER, ST 12029/16 (príloha I)], ICAO A39-WP/414 [schválené výborom COREPER, ST 12029/16 (príloha II)], ICAO A40-WP/102 [schválené Radou, ST 10227/1/19 (dokument H)].

parlament vyzval Komisiu a členské štáty⁸, aby chránili legislatívnu nezávislosť EÚ pri vykonávaní smernice 2003/87/ES.

- (18) Uvedené oznámenie by preto malo zahŕňať odkaz na rozdiel oznámený na základe rozhodnutia Rady (EÚ) 2018/2027, ktorý sa týka aspektov spadajúcich pod dobrovoľnú účasť. Keďže tento rozdiel, pokiaľ je stále relevantný, sa týka iba priznania právomocí štátov voči rôznym prevádzkovateľom, v uvedenom oznámení by sa mala vyhradiť aj možnosť oznámiť ďalšie rozdiely.
- (19) Pozíciu Únie by mali vyjadriť členské štáty Únie, ktoré sú členmi ICAO,
- PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie vzhľadom na kapitolu 3 ods. 3.1.3 a 3.2.1, ako aj na dodatok 1 k zväzku IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, a ktorá sa týka oznamovania týchto prvkov Medzinárodnej organizácii civilného letectva:

- dobrovoľná účasť členských štátov v systéme kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve od januára 2021 a
 - zvolená možnosť výpočtu kompenzačných požiadaviek vzťahujúcich sa na prevádzkovateľov letúnov v rokoch 2021 – 2023,
- je stanovená v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

Článok 2

Pozíciu uvedenú v článku 1 vyjadria členské štáty Únie, ktoré sú členmi Medzinárodnej organizácie civilného letectva.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli

*Za Radu
predseda*

⁸ Uznesenie Európskeho parlamentu z 28. novembra 2019 o Konferencii OSN o zmene klímy 2019 v Madride, Španielsko (COP 25), P9_TA(2019)0079.