



EUROPSKA UNIJA

EUROPSKI PARLAMENT

VIJEĆE

Bruxelles, 12. prosinca 2017.
(OR. en)

2017/0017 (COD)

PE-CONS 55/17

CLIMA 292
ENV 882
AVIATION 146
MI 763
IND 280
ENER 421
CODEC 1713

ZAKONODAVNI AKTI I DRUGI INSTRUMENTI

Predmet: UREDBA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 2003/87/EZ kako bi se nastavila postojeća ograničenja područja primjene za zrakoplovne djelatnosti i pripremila provedba globalne tržišno utemeljene mjere od 2021.

UREDBA (EU) .../...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od ...

o izmjeni Direktive 2003/87/EZ

**kako bi se nastavila postojeća ograničenja područja primjene za zrakoplovne djelatnosti
i pripremila provedba globalne tržišno utemeljene mjere od 2021.**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 192. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom²,

¹ SL C 288, 31.8.2017. str. 75.

² Stajalište Europskog parlamenta od 12. prosinca 2017. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od ...

budući da:

- (1) 21. konferencija stranaka Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCCC) održana je u Parizu od 30. studenoga do 12. prosinca 2015. Na toj je konferenciji donesen međunarodni sporazum („Pariški sporazum”) radi jačanja globalnog odgovora na klimatske promjene. Pariškim sporazumom utvrđuje se, među ostalim, dugoročni cilj u skladu s nastojanjima da se povećanje globalne temperature zadrži na razini koja je znatno niža od 2 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju te da se ulažu naponi u njegovo zadržavanje na 1,5 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju. Pariški sporazum odobren je u ime Unije Odlukom Vijeća (EU) 2016/1841¹. Pariški sporazum stupio je na snagu 4. studenoga 2016. Kako bi se ostvarili ciljevi Pariškog sporazuma, svi će sektori morati dati svoj doprinos, a stranke će pripremati, priopćavati i održavati uzastopne nacionalno utvrđene doprinose. Trebalo bi stoga također poduzeti mjere putem Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva („ICAO”) s ciljem smanjenja emisija iz međunarodnog zrakoplovstva.
- (2) Zaštita okoliša jedan je od najvažnijih izazova s kojima se suočava Unija. Ciljevi Unije u pogledu okoliša iz članka 191. Ugovora o funkcioniranju Europske unije jesu očuvanje, zaštita i poboljšanje kvalitete okoliša, zaštita ljudskog zdravlja, razborito i racionalno korištenje prirodnih bogatstava te promicanje mjera na međunarodnoj razini za rješavanje regionalnih, odnosno svjetskih problema okoliša, a osobito borba protiv klimatskih promjena.

¹ Odluka Vijeća (EU) 2016/1841 od 5. listopada 2016. o sklapanju, u ime Europske unije, Pariškog sporazuma donesenoga u sklopu Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (SL L 282, 19.10.2016., str. 1.).

- (3) Europsko vijeće je u svojim zaključcima od 23. i 24. listopada 2014. utvrdilo obvezujući cilj od najmanje 40 % smanjenja domaćih emisija stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu do 2030. u odnosu na 1990. Vijeće je 6. ožujka 2015. službeno odobrilo taj doprinos Unije i njezinih država članica kao njihov planirani nacionalno utvrđeni doprinos u okviru Pariškog sporazuma. Europsko vijeće je u svojim zaključcima iz listopada 2014. navelo da Unija taj cilj treba ostvariti zajednički na troškovno najučinkovitiji način, pri čemu bi smanjenja do 2030. u odnosu na 2005. u sektorima u sustavu trgovanja emisijama Europske unije („EU sustav trgovanja emisijama”) iznosila 43 %, a u sektorima izvan njega 30 %. Svi bi gospodarski sektori trebali doprinijeti postizanju tih smanjenja emisija. Komisija bi trebala olakšati razmjenu informacija među državama članicama o najboljoj praksi i stečenim iskustvima u sektoru mobilnosti s niskom razinom emisija.

- (4) Reformiran EU sustav trgovanja emisijama koji dobro funkcionira, s unaprijeđenim instrumentom za stabilizaciju tržišta bit će, uz primjenu linearnog faktora i besplatnu dodjelu emisijskih jedinica nakon 2020., glavni europski instrument za postizanje ciljnog smanjenja od 40 % navedenog u zaključcima Europskog vijeća iz listopada 2014. Te bi odredbe trebale biti usklađene s klimatskim ciljevima Unije i njezinim obvezama iz Pariškog sporazuma. Udio koji će biti ponuđen na dražbi trebao bi biti izražen u obliku postotka u Direktivi 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ kako bi se povećala sigurnost planiranja u pogledu odluka o ulaganjima, povećala transparentnost, na najmanju moguću mjeru smanjilo istjecanje ugljika i cjelokupni sustav učinilo jednostavnijim i razumljivijim. Komisija bi u sklopu redovitog izvješćivanja u skladu s Uredbom (EU) br. 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća² također trebala ocijeniti ishod pospješujućeg dijaloga 2018. Odredbe Direktive 2003/87/EZ trebalo bi redovito preispitivati s obzirom na međunarodna kretanja i napore poduzete za postizanje ciljeva Pariškog sporazuma, što obuhvaća prvi globalni pregled stanja 2023. te globalne preglede stanja koji će se nakon 2023. provoditi svakih pet godina, radi prikupljanja informacija za određivanje uzastopnih nacionalno utvrđenih doprinosa.

¹ Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

² Uredba br. 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2013. o mehanizmu za praćenje i izvješćivanje o emisijama stakleničkih plinova i za izvješćivanje o drugim informacijama u vezi s klimatskim promjenama na nacionalnoj razini i razini Unije te stavljanju izvan snage Odluke br. 280/2004/EZ (SL L 165, 18.6.2013., str. 13.).

- (5) Unija i njezine države članice od 1997. nastoje ostvariti napredak prema postizanju međunarodnog sporazuma kako bi se smanjili učinci stakleničkih plinova iz zrakoplovstva, a od 2008. na snazi je zakonodavstvo kojim se ograničavaju učinci zrakoplovnih djelatnosti na klimatske promjene s pomoću EU sustava trgovanja emisijama koji djeluje od 2005. Sud Europske unije u svojoj presudi od 21. prosinca 2011.¹ presudio je da se uključivanjem zrakoplovnih djelatnosti u EU sustav trgovanja emisijama u skladu s Direktivom 2008/101/EZ Europskog parlamenta i Vijeća² ne krši međunarodno pravo. Kako bi se olakšao napredak u ICAO-u, Unija je u dva navrata donijela vremenski ograničena odstupanja od EU sustava trgovanja emisijama u svrhu ograničavanja obveza u pogledu usklađenosti na emisije iz letova između zračnih luka smještenih u Europskom gospodarskom prostoru (EGP), uz jednako postupanje prema operatorima zrakoplova na istim linijama neovisno o njihovom poslovnom nastanu. Najnovijim odstupanjem od EU sustava trgovanja emisijama, utvrđenim u Uredbi (EU) br. 421/2014 Europskog parlamenta i Vijeća³, obveze u pogledu usklađenosti ograničene su na letove unutar EGP-a od 2013. do 2016. te su njime predviđene moguće promjene područja primjene sustava u pogledu djelatnosti prema zračnim lukama smještenima izvan EGP-a i iz njih od 1. siječnja 2017. nadalje, nakon preispitivanja utvrđenog u toj uredbi.

¹ Presuda Suda od 21. prosinca 2011., *Air Transport Association of America i drugi protiv Secretary of State for Energy and Climate Change*, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

² Direktiva 2008/101/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ radi uključivanja zrakoplovnih djelatnosti u sustav trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice (SL L 8, 13.1.2009., str. 3.).

³ Uredba (EU) br. 421/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. travnja 2014. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice s ciljem provedbe međunarodnog sporazuma o primjeni jedinstvene globalne tržišno utemeljene mjere na emisije iz međunarodnog zrakoplovstva do 2020. (SL L 129, 30.4.2014., str. 1.).

- (6) Rad ICAO-a na tržišno utemeljenoj mjeri za emisije iz međunarodnog zrakoplovstva jedan je od elemenata tzv. „košarice mjera” za postizanje cilja ugljično neutralnog rasta od 2020. („CNG 2020.”) i trebalo bi ga dopuniti napretkom u upravljanju zračnim prometom i pogonskim tehnologijama. Stalni razvoj strategija i programa za istraživanje bit će ključan za tehnološke inovacije i operativna poboljšanja koji su potrebni kako bi se premašio cilj CNG 2020. i postiglo potpuno smanjenje emisija na razini cijelog sektora.
- (7) Na razini Unije usvojeno je nekoliko mjera koje za cilj imaju sprečavanje fragmentacije europskog zračnog prostora kako bi se unaprijedio protok zračnog prometa i nadzor nad upotrebom zračnog prostora i tako smanjile emisije. Države članice obvezale su se na provedbu koncepta jedinstvenog europskog neba, pri čemu se uzima u obzir očekivani porast opsega zračnog prometa sljedećih godina. Kako bi se ostvario napredak u upravljanju zračnim prometom, potrebno je ubrzati provedbu Zajedničkog poduzeća za istraživanje o upravljanju zračnim prometom jedinstvenog europskog neba (SESAR). Poboljšanju učinkovitosti i smanjenju emisija iz zrakoplovstva također će se doprinijeti drugim mjerama kao što su upotreba GNSS-a za satelitsku navigaciju, zajedničke tehnološke inicijative poput Clean Sky I i Clean Sky II te istraživački programi Unije, poput Obzora 2020. i njegovih nasljednika.

- (8) S obzirom na rezoluciju donesenu na 39. skupštini ICAO-a u listopadu 2016. o provedbi globalne tržišno utemeljene mjere od 2021. za neutralizaciju emisija iz međunarodnog zrakoplovstva iznad razina iz 2020., za 2018. predviđeno je donošenje standarda i preporučenih praksi ICAO-a kako bi se tu rezoluciju dopunilo te omogućilo provedbu globalnog sustava. Međutim, za konkretnu operacionalizaciju bit će potrebno djelovanje stranaka ICAO-a na nacionalnoj razini. Osim toga, ICAO treba razraditi upravljačke mehanizme, uključujući sustav registara. U tom kontekstu, kako bi ICAO dobio na zamahu te kako bi se olakšalo operacionalizaciju programa ICAO-a, postojeće odstupanje od obveza iz EU sustava trgovanja emisijama za letove u treće zemlje i iz njih trebalo bi produljiti do 31. prosinca 2023., podložno preispitivanju, kako bi se omogućilo stjecanje iskustva potrebnog za provedbu programa ICAO-a. Zbog produljenja odstupanja količina emisijskih jedinica za dražbu i besplatno izdavanje, uključujući one iz posebne rezerve, trebala bi ostati razmjerna smanjenju obveze predaje. Od 1. siječnja 2021. nadalje broj emisijskih jedinica koje se dodjeljuju operatorima zrakoplova trebalo bi godišnje smanjivati u skladu s linearnim faktorom smanjenja koji se primjenjuje na sve druge sektore u EU sustavu trgovanja emisijama, podložno preispitivanju s obzirom na provedbu programa ICAO-a. Preispitivanje će biti pripremljeno potpuno u skladu sa smjernicama u pogledu bolje izrade propisa, uz odgovarajuća savjetovanja sa svim dionicima, uključujući države članice. Emisijske jedinice koje nisu dodijeljene iz posebne rezerve trebalo bi i dalje poništavati.

- (9) Prihode dobivene od prodaje emisijskih jedinica na dražbi, ili njihov ekvivalent u financijskoj vrijednosti, trebalo bi upotrijebiti za borbu protiv klimatskih promjena u Uniji i trećim zemljama, između ostalog i za smanjivanje emisija stakleničkih plinova, prilagođavanje učincima klimatskih promjena u Uniji i trećim zemljama, a posebno u zemljama u razvoju, za financiranje istraživanja i razvoja radi ublažavanja i prilagođavanja, između ostalog u području aeronautike, zračnog prometa i održivih alternativnih goriva u sektoru zrakoplovstva, za smanjenje emisija s pomoću prometa s niskim emisijama i pokrivanje troška upravljanja EU sustavom trgovanja emisijama. Države članice koje se tim prihodima koriste za sufinanciranje istraživanja i inovacija trebale bi posvetiti posebnu pozornost programima ili inicijativama u okviru Devetog okvirnog programa za istraživanje („FP9”). Za ispunjavanje obveza Unije ključno je osigurati transparentnost u vezi s upotrebom prihoda dobivenih od prodaje emisijskih jedinica na dražbi u skladu s Direktivom 2003/87/EZ putem podnošenja izvješća od strane država članica u skladu s člankom 17. Uredbe (EU) br. 525/2013.
- (10) Okolišni integritet EU sustava trgovanja emisijama trebalo bi zaštititi od rizika isteka obveza za operatore zrakoplova i druge subjekte koje reguliraju države članice. Emisijske jedinice koje izdaju takve države članice trebalo bi stoga moći iskoristiti jedino ako ne postoji rizik da obveze predaje emisijskih jedinica za emisije isteknu na način kojim se potkopava okolišni integritet EU sustava trgovanja emisijama. Komisiji bi trebalo dodijeliti ovlast za poduzimanje mjera potrebnih da se na odgovarajući način zaštiti okolišni integritet EU sustava trgovanja emisijama. Takve mjere trebale bi biti na snazi dok više ne budu potrebne zbog promjene okolnosti.

- (11) S obzirom na to da tek treba osmisлити ključne značajke globalne tržišno utemeljene mjere i da njezina provedba ovisi o nacionalnom zakonodavstvu koje utvrđuju države i regije koje u njoj sudjeluju, Komisija bi trebala redovito izvješćivati Europski parlament i Vijeće o napretku u pregovorima ICAO-a, a posebno o relevantnim instrumentima koje je donio ICAO, uključujući standarde i preporučene prakse, mjerama koje su treće zemlje poduzele za provedbu globalne tržišno utemeljene mjere koja će se primjenjivati na emisije za razdoblje od 2021. do 2035., nastojanjima za uspostavu ambicioznih i obvezujućih mjera radi postizanja dugoročnog cilja sektora zrakoplovstva, odnosno prepolovljivanja emisija CO₂ iz zrakoplovstva do 2050. u odnosu na razine iz 2005., te drugim relevantnim međunarodnim zbivanjima i primjenjivim instrumentima, kao što su pravila u okviru UNFCCC-a i Pariškog sporazuma o tržištima ugljika i obračunu. Kad se postigne jasnoća u pogledu prirode i sadržaja instrumenata ICAO-a i prije početka globalne tržišno utemeljene mjere ICAO-a, Komisija bi trebala predstaviti izvješće u kojem bi trebala razmotriti načine provedbe tih instrumenata u pravo Unije putem revizije Direktive 2003/87/EZ. Komisija bi prema potrebi trebala dodatno razmotriti pravila koja se primjenjuju na letove unutar EGP-a. Pritom bi se u izvješću Komisije trebala odražavati potreba za osiguravanjem usklađenosti s pravom Unije, posebno kako bi se izbjeglo bilo kakvo narušavanje tržišnog natjecanja i kako bi se na najmanju moguću mjeru smanjilo nepotrebno administrativno opterećenje za države članice i operatore zrakoplova. Komisija bi svojem izvješću prema potrebi trebala priložiti prijedlog Europskom parlamentu i Vijeću usklađen s osiguravanjem doprinosa zrakoplovstva obvezi Unije u pogledu smanjenja emisija stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu do 2030.

- (12) S ciljem pripreme za provedbu globalne tržišno utemeljene mjere ICAO-a potrebno je što je prije moguće imati na raspolaganju relevantne podatke o emisijama iz zrakoplovnih djelatnosti. Te emisije trebalo bi pratiti, o njima izvješćivati te ih verificirati u skladu s načelima koja se primjenjuju na praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija iz zrakoplovnih djelatnosti u okviru Direktive 2003/87/EZ. U skladu s time Komisija bi trebala donijeti odredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji za potrebe provedbe globalnih tržišno utemeljenih mjera ICAO-a kojima se izbjegava narušavanje tržišnog natjecanja. Te bi odredbe trebale biti u skladu s načelima sadržanima u uredbi iz članka 14. stavka 1. Direktive 2003/87/EZ te bi njima trebalo osigurati da se podnesena izvješća o emisijama verificiraju u skladu s načelima i kriterijima verifikacije iz članka 15. te direktive. Te bi odredbe trebalo donijeti u skladu s postupkom koji se primjenjuje za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju u okviru Direktive 2003/87/EZ.

- (13) Zrakoplovstvo također utječe na klimu tako što se na velikim visinama ispuštaju dušikovi oksidi, vodena para, sulfati i čestice čađe, što bi prema znanstvenim istraživanjima moglo imati znatan učinak na klimu. Međuvladin panel o klimatskim promjenama procijenio je da je ukupan učinak zrakoplovstva na klimu trenutačno dva do četiri puta veći nego što je u prošlosti iznosio ukupni učinak samo emisija ugljikova dioksida od zrakoplovstva. Dok se čeka znanstveni napredak, sve bi učinke zrakoplovstva na klimu trebalo rješavati u mjeri u kojoj je to moguće. U Direktivi 2008/101/EZ u 2008. predviđen je prijedlog Komisije o dušikovim oksidima. Unatoč tehničkim i političkim teškoćama u tom području Komisija bi trebala ubrzati rad na tome. Također bi trebalo promicati istraživanja o stvaranju kondenzacijskih tragova i njihovoj preobrazbi u oblake iz roda cirusa, o manjim izravnim učincima sulfatnih aerosola i čađe te o djelotvornim mjerama za ublažavanje posljedica, uključujući operativne i tehničke mjere.
- (14) Radi pojednostavnjenja te kako bi se smanjilo administrativno opterećenje, operatori zrakoplova s emisijama nižim od 3 000 tona CO₂ godišnje iz letova unutar EGP-a trebali bi u pogledu verifikacije svojih emisija imati koristi od uporabe alata za male emitente odobrenog na temelju Uredbe Komisije (EU) br. 606/2010¹. Trebalo bi se i dalje smatrati da nekomercijalni operatori zrakoplova koji ispuštaju manje od 1 000 tona CO₂ godišnje ispunjavaju zahtjeve iz Direktive 2003/87/EZ za sljedećih 10 godina tijekom kojih bi trebalo razraditi mjere kako bi ubuduće svi operatori davali svoj doprinos smanjenju emisija.

¹ Uredba Komisije (EU) br. 606/2010 od 9. srpnja 2010. o odobravanju pojednostavljenog alata Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (Eurocontrol) za procjenu potrošnje goriva određenih operatora zrakoplova koji su mali emitenti (SL L 175, 10.7.2010., str. 25.).

- (15) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, to jest produljenje postojećih ograničenja područja primjene za zrakoplovne djelatnosti do 31. prosinca 2023. i pripremu provedbe globalne tržišno utemeljene mjere od 2021., ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njihova opsega ili učinaka oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (16) Nužno je osigurati pravnu sigurnost za operatore zrakoplova i nacionalna tijela uzimajući u obzir 30. travnja 2018. kao rok za predaju određen u Direktivi 2003/87/EZ. Sukladno tome, ova bi Uredba trebala stupiti na snagu na dan objave u *Službenom listu Europske unije*.
- (17) Direktivu 2003/87/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Direktiva 2003/87/EZ mijenja se kako slijedi:

1. u članku 3.c umeće se sljedeći stavak:

„3.a. Sve dodjele emisijskih jedinica za zrakoplovne djelatnosti prema zračnim lukama smještenima u zemljama izvan Europskoga gospodarskog prostora (EGP) i iz njih nakon 31. prosinca 2023. podliježu preispitivanju iz članka 28.b.”;

2. u članku 3.d stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Od 1. siječnja 2013. 15 % emisijskih jedinica nudi se na dražbi. Komisija provodi studiju o sposobnosti sektora zrakoplovstva da prenese troškove CO₂ svojim kupcima, u odnosu na EU sustav trgovanja emisijama i globalnu tržišno utemeljenu mjeru koju je razvila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva („ICAO”). Tom studijom procjenjuje se sposobnost sektora zrakoplovstva da prenese troškove potrebnih emisijskih jedinica, uspoređujući to s industrijama i energetskektorom, s namjerom da se podnese prijedlog za povećanje postotka prodaje na dražbi na temelju preispitivanja iz članka 28.b stavka 2., uzimajući u obzir analizu prenesenih troškova te uzimajući u obzir usklađivanje s drugim sektorima i konkurentnost među različitim načinima prijevoza.”;

3. u članku 3.d stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Sve prihode dobivene od prodaje emisijskih jedinica na dražbi trebalo bi upotrijebiti za borbu protiv klimatskih promjena u Europskoj uniji i trećim zemljama, između ostalog za smanjivanje emisija stakleničkih plinova, za prilagođavanje učincima klimatskih promjena u Uniji i trećim zemljama, posebno u zemljama u razvoju, za financiranje istraživanja i razvoja s ciljem ublažavanja i prilagođavanja, uključujući posebice područja aeronautike i zračnog prijevoza, za smanjenje emisija putem prometa s niskim emisijama i za pokrivanje troškova upravljanja EU sustavom trgovanja emisijama. Prihode od prodaje na dražbi također bi trebalo iskoristiti za financiranje zajedničkih projekata za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz sektora zrakoplovstva, poput Zajedničkog poduzeća za istraživanje o upravljanju zračnim prometom jedinstvenog europskog neba (SESAR) i zajedničkih tehnoloških inicijativa Clean Sky te svih inicijativa kojima se omogućuje široka upotreba GNSS-a za satelitsku navigaciju i interoperabilni kapaciteti u svim državama članicama, osobito projekata usmjerenih na unapređenje infrastrukture zračne plovidbe, pružanja usluga zračne plovidbe i upotrebe zračnog prostora. Primitke od prodaje na dražbi moglo bi se isto tako upotrijebiti za financiranje doprinosa Fondu za globalnu energetske učinkovitost i obnovljive izvore energije i mjera za sprečavanje krčenja šuma. Države članice koje se tim prihodima koriste za sufinanciranje istraživanja i inovacija posebnu pozornost posvećuju programima ili inicijativama u okviru Devetog okvirnog programa za istraživanje („FP9”). Transparentnost u vezi s upotrebom prihoda dobivenih od prodaje emisijskih jedinica na dražbi u skladu s ovom Direktivom ključna je za ispunjavanje obveza Unije.

Države članice obavješćuju Komisiju o mjerama poduzetima na temelju prvog podstavka ovog stavka.”;

4. u članku 12. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Za razdoblje do 31. prosinca 2020. države članice osiguravaju da do 30. travnja svake godine operator svakog postrojenja preda broj emisijskih jedinica, osim onih izdanih u skladu s poglavljem II., jednak ukupnim emisijama u prethodnoj kalendarskoj godini iz tog postrojenja, verificiranih u skladu s člankom 15., te da te emisijske jedinice nakon toga budu poništene. Za razdoblje koje počinje od 1. siječnja 2021. države članice osiguravaju da do 30. travnja svake godine operator svakog postrojenja preda broj emisijskih jedinica jednak ukupnim emisijama u prethodnoj kalendarskoj godini iz tog postrojenja, verificiranih u skladu s člankom 15., te da te emisijske jedinice nakon toga budu poništene, podložno preispitivanju iz članka 28.b.”;

5. u članku 12. ispred stavka 3.a umeće se sljedeći stavak:

„3.-a Kada je to potrebno i sve dok je to potrebno, kako bi se zaštitio okolišni integritet EU sustava trgovanja emisijama, operatorima zrakoplova i drugim subjektima u EU sustavu trgovanja emisijama zabranjuje se uporaba emisijskih jedinica koje je izdala država članica, a za koje obveze za operatore zrakoplova i druge subjekte istječu. Pravni akt iz članka 19. uključuje mjere potrebne u slučajevima iz ovog stavka.”;

6. članak 28.a mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Odstupanja koja se primjenjuju prije provedbe globalne tržišno utemeljene mjere ICAO-a”;

(b) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

i. točke (a) i (b) zamjenjuju se sljedećima:

„(a) „svih emisija iz letova u zračne luke smještene u zemljama izvan EGP-a i iz njih svake kalendarske godine od 1. siječnja 2013. do 31. prosinca 2023., podložno preispitivanju iz članka 28.b;

(b) „svih emisija iz letova između zračne luke smještene u nekoj od najudaljenijih regija u smislu članka 349. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i zračne luke smještene u nekoj drugoj regiji EGP-a svake kalendarske godine od 1. siječnja 2013. do 31. prosinca 2023., podložno preispitivanju iz članka 28.b.”;

ii. točka (c) briše se;

(c) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Odstupajući od članaka 3.e i 3.f, operatorima zrakoplova za koje vrijede odstupanja predviđena u stavku 1. točkama (a) i (b) ovog članka svake se godine izdaju besplatne emisijske jedinice u broju umanjenom razmjerno umanjenju obveze predaje predviđene u tim točkama.

Odstupajući od članka 3.f stavka 8., emisijske jedinice koje ne budu dodijeljene iz posebne rezerve poništavaju se.

Od 1. siječnja 2021. godine broj emisijskih jedinica dodijeljenih operatorima zrakoplova podliježe primjeni linearnog faktora iz članka 9., podložno preispitivanju iz članka 28.b.

U pogledu djelatnosti u razdoblju od 1. siječnja 2017. do 31. prosinca 2023. države članice prije 1. rujna 2018. objavljuju broj zrakoplovnih emisijskih jedinica dodijeljenih svakom operatoru zrakoplova.”;

(d) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Odstupajući od članka 3.d. stavka 3., broj emisijskih jedinica koji svaka država članica treba ponuditi na dražbi za razdoblje od 1. siječnja 2013. do 31. prosinca 2023. umanjuje se tako da odgovara njezinu udjelu dodijeljenih emisija iz zrakoplovstva iz letova koji ne podliježu odstupanjima predviđenima u stavku 1. točkama (a) i (b) ovog članka.”;

(e) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„6. Odstupajući od članaka 3.g, 12., 15. i 18.a, ako su ukupne godišnje emisije operatora zrakoplova niže od 25 000 tona CO₂ ili ako su ukupne godišnje emisije operatora zrakoplova niže od 3 000 tona CO₂ iz letova koji nisu oni navedeni u stavku 1. točkama (a) i (b) ovog članka, njegove emisije smatraju se verificiranim emisijama ako su utvrđene alatom za male emitente koji je odobren na temelju Uredbe Komisije (EU) br. 606/2010* i koji je Eurocontrol dopunio podacima iz svojeg programa za podršku sustavu trgovanja emisijama. Države članice mogu provoditi pojednostavnjene postupke za nekomercijalne operatore zrakoplova ako takvi postupci ne pružaju ništa manje preciznosti od alata za male emitente.

* Uredba Komisije (EU) br. 606/2010 od 9. srpnja 2010. o odobravanju pojednostavljenog alata Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (Eurocontrol) za procjenu potrošnje goriva određenih operatora zrakoplova koji su mali emitenti (SL L 175, 10.7.2010., str. 25.).”;

(f) stavak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„7. Stavak 1. ovog članka primjenjuje se na zemlje s kojima je postignut sporazum u skladu s člankom 25. ili 25.a samo u skladu s uvjetima takvog sporazuma.”;

(g) stavak 8. briše se;

7. umeću se sljedeći članci:

„Članak 28.b

Izvješćivanje i preispitivanje koje obavlja Komisija u vezi s provedbom globalne tržišno utemeljene mjere ICAO-a

1. Komisija prije 1. siječnja 2019., a nakon toga u redovitim vremenskim razmacima izvješćuje Europski parlament i Vijeće o napretku u pregovorima ICAO-a o provedbi globalne tržišno utemeljene mjere koja se treba primjenjivati na emisije od 2021., a posebice u vezi sa sljedećim: i. relevantnim instrumentima ICAO-a, uključujući standarde i preporučene prakse; ii. preporukama koje je u vezi s globalnom tržišno utemeljenom mjerom odobrilo Vijeće ICAO-a; iii. uspostavom globalnog registra; iv. domaćim mjerama koje su treće zemlje poduzele za provedbu globalne tržišno utemeljene mjere koju treba primijeniti na emisije od 2021.; v. posljedicama rezervi trećih zemalja; i vi. drugim relevantnim međunarodnim kretanjima i primjenjivim instrumentima.

U skladu s globalnim pregledom stanja UNFCCC-a Komisija također izvješćuje o naporima koji se ulažu u ostvarivanje dugoročnog cilja smanjenja emisija iz sektora zrakoplovstva, odnosno prepolovljivanja emisija CO₂ iz zrakoplovstva do 2050. u odnosu na razine iz 2005.

2. U roku od 12 mjeseci nakon što ICAO donese relevantne instrumente i prije nego što globalna tržišno utemeljena mjera postane operativna, Komisija podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću u kojem razmatra kako se revizijom ove Direktive ti instrumenti mogu provesti u pravo Unije. Komisija u tom izvješću također, prema potrebi, razmatra pravila koja se primjenjuju na letove unutar EGP-a. Komisija također razmatra ambicije i sveobuhvatni okolišni integritet globalne tržišno utemeljene mjere, uključujući njezinu opću ambiciju u vezi s ciljevima iz Pariškog sporazuma, razinu sudjelovanja, njezinu provedivost, transparentnost, sankcije za neusklađenost, postupke za sudjelovanje javnog sektora, kvalitetu jedinica za neutralizaciju emisija, praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija, registre, odgovornost te pravila o upotrebi biogoriva. Osim toga, u izvješću se razmatra je li potrebno revidirati odredbe donesene na temelju članka 28.c stavka 2.
3. Komisija izvješću iz stavka 2. ovog članka prema potrebi prilaže prijedlog Europskom parlamentu i Vijeću o izmjeni, brisanju, produljenju ili zamjeni odstupanja predviđenih člankom 28.a, koji je u skladu s obvezom Unije u pogledu smanjenja emisija stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu za 2030. s ciljem očuvanja okolišnog integriteta i učinkovitosti klimatskog djelovanja Unije.

Članak 28.c

Odredbe za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju u svrhu globalne tržišno utemeljene mjere

1. Komisija donosi odredbe za odgovarajuće praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija u svrhu provedbe globalne tržišno utemeljene mjere ICAO-a za sve linije koje su njome obuhvaćene. Te odredbe temelje se na relevantnim instrumentima koji se donose u okviru ICAO-a, njima se izbjegava bilo kakvo narušavanje tržišnog natjecanja, usklađene su s načelima sadržanima u uredbi iz članka 14. stavka 1. te se njima osigurava da se podnesena izvješća o emisijama verificiraju u skladu s načelima i kriterijima verifikacije iz članka 15.
2. Odredbe iz stavka 1. ovog članka donose u skladu s postupkom iz članaka 14. i 15.”;
8. u članku 30. dodaje se sljedeći stavak:

„4.a Komisija prije 1. siječnja 2020. predstavlja ažuriranu analizu učinaka zrakoplovstva koji nisu povezani s emisijama CO₂, kojoj se prema potrebi prilaže prijedlog o najboljem načinu hvatanja ukoštac s tim učincima.”;
9. u Prilogu I. točki (k) godina „2020.” zamjenjuje se godinom „2030.”.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u ...

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik
