



EVROPSKA UNIJA

EVROPSKI PARLAMENT

SVET

Bruselj, 20. april 2023
(OR. en)

2021/0207 (COD)

PE-CONS 8/23

CLIMA 44
ENV 85
AVIATION 12
MI 69
IND 32
ENER 50
ICAO 2
RELEX 118
CODEC 104

ZAKONODAJNI AKTI IN DRUGI INSTRUMENTI

Zadeva: DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi
Direktive 2003/87/ES v zvezi s prispevkom letalstva k cilju Unije glede
zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu in ustreznem izvajanju
globalnega tržnega ukrepa

DIREKTIVA (EU) 2023/...
EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne ...

**o spremembi Direktive 2003/87/ES v zvezi s prispevkom letalstva
k cilju Unije glede zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu in
ustreznem izvajanju globalnega tržnega ukrepa**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 192(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom³,

¹ UL C 152, 6.4.2022, str. 152.

² UL C 301, 5.8.2022, str. 116.

³ Stališče Evropskega parlamenta z dne 18. aprila 2023 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹ je vzpostavila sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji, da bi se spodbudilo stroškovno in ekonomsko učinkovito zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Letalske dejavnosti so bile vključene v sistem EU za trgovanje z emisijami (EU ETS) z Direktivo 2008/101/ES Evropskega parlamenta in Sveta². Evropska unija je pristojna za razširitev sistema za trgovanje z emisijami v okviru EU ETS na vse lete, ki imajo vzlet ali pristanek na aerodromu v državi članici.

¹ Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

² Direktiva 2008/101/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi vključitve letalskih dejavnosti v sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti (UL L 8, 13.1.2009, str. 3).

- (2) Varstvo okolja je eden najpomembnejših izzivov, s katerimi se spoprijemajo Unija in drugi deli sveta. Pariški sporazum¹, sprejet 12. decembra 2015 v skladu z Okvirno konvencijo Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC) (v nadaljnjem besedilu: Pariški sporazum), je začel veljati 4. novembra 2016. Pogodbenice Pariškega sporazuma so se dogovorile, da bodo dvig globalne povprečne temperature omejile na precej pod 2 °C glede na predindustrijske ravni in da bodo nadaljevale prizadevanja, da dvig temperature ne bi presegel 1,5 °C glede na predindustrijske ravni. Ta zaveza je bila okrepljena s sprejetjem Glasgowskega podnebnega pakta 13. novembra 2021 v okviru UNFCCC, v katerem je Konferenca pogodbenic UNFCCC, ki ima vlogo zasedanja pogodbenic Pariškega sporazuma, priznala, da bodo tveganja in učinki podnebnih sprememb veliko manjši pri dvigu globalne povprečne temperature za 1,5 °C glede na predindustrijske ravni, ter so se te pogodbenice zavezale, da bodo do konca leta 2022 povečale svoje cilje do leta 2030, da bi pospešile podnebne ukrepe v tem ključnem desetletju in zapolnile vrzel med zavezami in ciljem 1,5 °C. Za uresničitev ciljev Pariškega sporazuma morajo k doseganju zmanjševanja emisij toplogrednih plinov prispevati vsi gospodarski sektorji, vključno z mednarodnim letalstvom.

¹ UL L 282, 19.10.2016, str. 4.

- (3) Letalstvo ustvari 2 do 3 % globalnih emisij CO₂, skupni vpliv letalstva na podnebje pa je vsaj dvakrat večji od vpliva zaradi samega CO₂. Letalstvo je za cestnim prometom drugi način prometa, ki najbolj vpliva na podnebje. Organizacija Eurocontrol je leta 2022 napovedala, da se bo evropski letalski promet do leta 2050 povečal za 44 % v primerjavi z letom 2019. Kot je navedel Medvladni panel za podnebne spremembe v svojih nedavnih poročilih z dne 7. avgusta 2021 z naslovom „Climate change 2021: The Physical Science Basis“ (Podnebne spremembe 2021: fizikalnoznanstvena podlaga), z dne 28. februarja 2022 z naslovom „Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability“ (Podnebne spremembe leta 2022: vplivi, prilagoditev in ranljivost) in z dne 4. aprila 2022 z naslovom „Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change“ (Podnebne spremembe 2022: blaženje podnebnih sprememb) ukrepanje z namenom zmanjšanja emisij CO₂ postaja vse nujnejše. To poročilo z dne 4. aprila 2022 mednarodno letalstvo opredeljuje kot sektor, za katerega so bili v sektorskih sporazumih sprejeti cilji blaženja podnebnih sprememb, ki še zdaleč ne dosegajo tistega, kar bi bilo potrebno za uresničitev dolgoročnega cilja glede temperature iz Pariškega sporazuma. Unija bi morala to nujno potrebo po ukrepih obravnavati, tako da bi pospešila svoja prizadevanja in se uveljavila kot vodilna mednarodna akterka v boju proti podnebnim spremembam.

- (4) Svet Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) je na desetem sestanku 214. skupščine 27. junija 2018 sprejel Prilogo 16, zvezek IV, h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisani 7. decembra 1944 (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija), – shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (v nadaljnjem besedilu: shema CORSIA) o določitvi Mednarodnih standardov in priporočenih praks za varstvo okolja za shemo CORSIA. Unija in njene države članice izvajajo shemo CORSIA od začetka pilotne faze v obdobju 2021–2023 v skladu s Sklepom Sveta (EU) 2020/954¹.
- (5) Države članice so v skladu s Sklepom Sveta (EU) 2018/2027² sekretariatu ICAO priglasile razlike med shemo CORSIA in EU ETS. Namen je bil ohraniti pravni red Unije in pristojnosti za prihodnjo politiko, raven podnebne ambicije Unije ter izključno vlogo Evropskega parlamenta in Sveta pri odločanju o vsebini prava Unije. Po sprejetju te direktive bi bilo treba priglasitev razlik med shemo CORSIA in EU ETS, predloženo sekretariatu ICAO, posodobiti z drugo priglasitvijo razlik v skladu s pravom Unije, da bi se upoštevale spremembe Direktive 2003/87/ES.

¹ Sklep Sveta (EU) 2020/954 z dne 25. junija 2020 o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva glede priglasitve prostovoljnega sodelovanja v shemi za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSIA) od 1. januarja 2021 ter izbrane možnosti izračuna zahtev za poravnavo emisij ogljika za operatorje letal v obdobju 2021–2023 (UL L 212, 3.7.2020, str. 14).

² Sklep Sveta (EU) 2018/2027 z dne 29. novembra 2018 o stališču, ki se v imenu Evropske unije zavzame v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva v zvezi s prvo izdajo Mednarodnih standardov in priporočenih praks za varstvo okolja – shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA) (UL L 325, 20.12.2018, str. 25).

- (6) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma sta osrednji del sporočila Komisije z dne 11. decembra 2019 z naslovom „Evropski zeleni dogovor“ (v nadaljnjem besedilu: evropski zeleni dogovor).
- (7) Unija se je v posodobljenem nacionalno določenem prispevku Unije in njenih držav članic, ki ga je 17. decembra 2020 predložila sekretariatu UNFCCC, zavezala, da bo do leta 2030 zmanjšala svoje neto emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Letalstvo bi moralo prispevati k tem prizadevanjem za zmanjšanje emisij.
- (8) Unija je s sprejetjem Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta¹ vključila v zakonodajo cilj, da se najpozneje do leta 2050 emisije zmanjšajo na ničelno stopnjo, in cilj, da se po tem letu dosežejo negativne emisije. Navedena uredba določa tudi zavezujoč vmesni podnebni cilj Unije za domače zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) za vsaj 55 % do leta 2030 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.

¹ Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

- (9) Spremembe, ki jih uvaja ta direktiva, so bistvene za zagotavljanje celovitosti EU ETS in učinkovito usmerjanje EU ETS, da bi kot politično orodje prispevalo k doseganju ciljev Unije za zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % do leta 2030 in doseganje podnebne nevtralnosti najpozneje do leta 2050 ter cilja doseganja negativnih emisij po tem letu, kot je določeno v členu 2(1) Uredbe (EU) 2021/1119. Te spremembe so torej namenjene tudi izvajanju prispevkov Unije na podlagi Pariškega sporazuma v zvezi z letalstvom. Zato bi bilo treba ustaliti skupno količino pravic za letalstvo in zanjo uporabiti linearni faktor zmanjšanja iz člena 9 Direktive 2003/87/ES.

- (10) Letalstvo na podnebje ne vpliva le z emisijami CO₂, temveč tudi z emisijami, ki niso CO₂, kot so izpusti dušikovih oksidov (NO_x), sajastih delcev in oksidiranih žveplovih spojin, ter vplivi vodnih hlapov, pa tudi z atmosferskimi procesi, ki jih povzročajo te emisije, na primer z nastankom ozona in cirusov kondenzacijskih sledi. Podnebni učinek takih emisij, ki niso CO₂, je odvisen od vrste uporabljenega goriva in motorjev, kraja emisij, zlasti višine leta zrakoplova, njegove zemljepisne širine in dolžine, pa tudi trenutka emisij in takratnih vremenskih pogojev. Na podlagi ocene učinka Komisije iz leta 2006 o vključitvi letalstva v EU ETS je bilo v Direktivi 2008/101/ES priznано, da letalstvo vpliva na globalno podnebje z nastankom emisij, ki niso CO₂. Komisija je morala v skladu s členom 30(4) Direktive 2003/87/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo (EU) 2018/410 Evropskega parlamenta in Sveta¹, pred 1. januarjem 2020 predložiti posodobljeno analizo vplivov letalstva, ki niso povezani s CO₂, in ji, kadar je ustrezno, priložiti zakonodajni predlog o tem, kako te vplive najboljše obravnavati. Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA) je za izpolnitev te zahteve opravila posodobljeno analizo vplivov letalstva, ki niso povezani s CO₂, na podnebne spremembe in svojo študijo objavila 23. novembra 2020. Ugotovitve te študije so potrdile predhodne ocene, in sicer da so skupni podnebni vplivi letalskih dejavnosti, ki niso povezani s CO₂, vsaj enako znatni kot zgolj vplivi emisij CO₂.

¹ Direktiva (EU) 2018/410 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. marca 2018 o spremembi Direktive 2003/87/ES za krepitev stroškovno učinkovitega zmanjšanja emisij in nizkoogljičnih naložb ter Sklepa (EU) 2015/1814 (UL L 76, 19.3.2018, str. 3).

- (11) Iz ugotovitev študije EASA z dne 23. novembra 2020 je jasno, da vplivov letalstva, ki niso povezani s CO₂, v skladu s previdnostnim načelom ni več mogoče prezreti. Potrebni so regulativni ukrepi Unije, da bi dosegli zmanjšanje emisij v skladu s Pariškim sporazumom. Zato bi morala Komisija vzpostaviti okvir za spremljanje, poročanje in preverjanje vplivov letalstva, ki niso povezani s CO₂. Na podlagi rezultatov tega okvira bi morala Komisija do 1. januarja 2028 predložiti poročilo ter, kadar je ustrezno in na podlagi ocene učinka, predložiti zakonodajni predlog, ki bo vseboval ukrepe za ublažitev vplivov letalstva, ki niso povezani s CO₂, z razširitvijo področja uporabe EU ETS, da bodo taki vplivi zajeti.
- (12) Za doseganje povečanih podnebnih ambicij bo treba čim več virov usmeriti v podnebni prehod, ki bi moral biti tudi pravični prehod. Zato bi bilo treba vse prihodke z dražb, ki se ne pripišejo proračunu Unije, uporabiti za namene, povezane s podnebjem.

- (13) Skupno količino pravic za letalstvo bi bilo treba ustaliti na ravni dodelitve za lete, za katere je treba pravice predati v skladu z Direktivo 2003/87/ES. Dodelitev za leto 2024 bi morala temeljiti na skupni dodelitvi dejavnim operatorjem zrakoplovov leta 2023, zmanjšani z linearnim faktorjem zmanjšanja iz navedene direktive. Raven dodelitve bi bilo treba povišati, da bi se upoštevale proge, ki za leto 2023 niso bile vključene v EU ETS, vendar bodo vanj vključene od leta 2024 dalje.
- (14) Za dodelitev pravic letalskemu sektorju bi moralo od leta po začetku veljavnosti te direktive veljati pravilo povečanja prodaje na dražbi ob upoštevanju zmožnosti sektorja, da prenese višje stroške CO₂. V letih 2024 in 2025 bi bilo treba postopno odpraviti brezplačne dodelitve ter od leta 2026 izvajati prodajo vseh pravic na dražbi.

- (15) Direktiva 2003/87/ES bi morala prispevati k spodbujanju razogljičenja komercialnega letalskega prometa. Prehod z uporabe fosilnih goriv bi pomembno prispeval k doseganju takega razogljičenja. Vendar bi bilo treba glede na visoko raven konkurence med operatorji zrakoplovov, razvijajoči se trg Unije za trajnostna letalska goriva in znatno razliko v cenah med fosilnim kerozinom in trajnostnimi letalskimi gorivi ta prehod podpreti s spodbujanjem tistih, ki ukrepajo prvi. Zato bi bilo treba v obdobju od 1. januarja 2024 do 31. decembra 2030 rezervirati 20 milijonov pravic, da se bodo dodelile posameznim operatorjem zrakoplovov za pokritje dela preostale razlike v ceni med fosilnim kerozinom in upravičenimi letalskimi gorivi. Te pravice bi morale biti del nabora vseh razpoložljivih pravic za letalstvo in bi jih bilo treba dodeliti na nediskriminatoren način le za lete, za katere velja obveznost predaje iz Direktive 2003/87/ES. Po presoji delovanja te rezerve se lahko Komisija odloči predložiti zakonodajni predlog za dodelitev navzgor in časovno omejene količine pravic. Taka obveznost bi trajala samo do 31. decembra 2034.

- (16) Nadzvočni komercialni leti niso več na voljo, med drugim tudi zaradi nesorazmerno velike okoljske škode, ki so jo povzročali. Kljub temu trenutni trendi kažejo, da potekajo intenzivne raziskave ponovne uvedbe nadzvočnega zračnega prometa. Pozitivna korelacija med hitrostjo leta in stopnjo emisij zaradi porabe goriva upravičuje, da se podzvočni leti obravnavajo drugače kot nadzvočni leti. Zato je primerno, da morebitni prihodnji nadzvočni leti ne prejemajo podpore, ki je na voljo na podlagi te direktive za nefosilna goriva.
- (17) Direktivo 2003/87/ES bi bilo treba spremeniti tudi v zvezi s sprejemljivimi enotami za skladnost, da bi se upoštevala merila za upravičenost emisijskih enot sheme CORSIA, ki jih je Svet ICAO sprejel na 216. skupščini marca 2019 kot ključni element sheme CORSIA. Operatorji zrakoplovov s sedežem v Uniji bi morali imeti možnost, da uporabijo enote za skladnost s shemo CORSIA za lete v tretje države, za katere se šteje, da sodelujejo v shemi CORSIA, ali iz njih ali med njimi. Za zagotovitev, da izvajanje sheme CORSIA v Uniji podpira cilje Pariškega sporazuma in spodbuja obsežno udeležbo v shemi CORSIA, bi morale enote za skladnost izvirati iz držav, ki so pogodbenice Pariškega sporazuma in sodelujejo v shemi CORSIA, dvojno štetje pa bi bilo treba preprečiti.

- (18) Za zagotovitev enotnih pogojev za uporabo enot v skladu z Direktivo 2003/87/ES bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za sprejetje seznama enot na podlagi tistih, ki jih Svet ICAO šteje za dopustne za uporabo za skladnost s shemo CORSIA in ki izpolnjujejo pogoje za upravičenost iz te direktive. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹.
- (19) Za zagotovitev enotnih pogojev za ureditve, potrebne za izdajo dovoljenj s strani udeleženih strani, za pravočasno prilagoditev poročanja o antropogenih emisijah iz virov in odvzemih po ponorih, zajetih z nacionalno določenimi prispevki udeleženih strani, ter za preprečitev dvojnega štetja in neto povečanja globalnih emisij bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev podrobnih zahtev za take ureditve. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011.
- (20) Za zagotovitev enotnih pogojev za izračun zahtev za izravnavo za shemo CORSIA za operatorje zrakoplovov s sedežem v Uniji bi bilo treba na Komisijo prenesti ustrezna izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011.

¹ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (21) Ker je za izvajanje in izvrševanje sheme CORSIA za operatorje zrakoplovov s sedežem zunaj Unije predvideno, da sta izključno v pristojnosti matične države teh operatorjev zrakoplovov, se od operatorjev zrakoplovov s sedežem zunaj Unije ne bi smelo zahtevati, da ukinejo enote za skladnost s shemo CORSIA na podlagi te direktive.
- (22) Ker je za izvajanje in izvrševanje sheme CORSIA za operatorje zrakoplovov s sedežem zunaj Unije predvideno, da sta izključno v pristojnosti matične države teh operatorjev zrakoplovov, lahko v primeru, ko ima operator zrakoplova s sedežem zunaj Unije znatne emisije iz letov znotraj Evropskega gospodarskega prostora (EGP) ali letov z vzletom z aerodroma v EGP in pristankom na aerodromu v Švici ali Združenem kraljestvu, tudi država, v kateri ima ta operator zrakoplova sedež, prihlasi razlike pri uporabi sheme CORSIA v zvezi z leti znotraj Evrope. Direktivo 2003/87/ES bi bilo treba redno pregledovati glede na razvoj na tem področju.
- (23) Za zagotovitev enakega obravnavanja na progah bi morali biti leti v države, ki ne izvajajo sheme CORSIA za namene prava Unije, in iz njih, razen letov z vzletom z aerodroma v EGP in pristankom na aerodrom v EGP, Švici ali Združenem kraljestvu, izvzeti iz obveznosti za predajo pravic ali za ukinitve enot. Izvzetje bi se moralo v zvezi s predajo pravic uporabljati samo za emisije, ki nastanejo do 31. decembra 2026, da bi se spodbudilo polno izvajanje sheme CORSIA od leta 2027.

- (24) Člen 191 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) določa, da okoljska politika Unije prispeva k spodbujanju ukrepov na mednarodni ravni za boj proti podnebnim spremembam, in od Unije in držav članic zahteva, da v okviru svojih pristojnosti sodelujejo s tretjimi državami in pristojnimi mednarodnimi organizacijami. Ti cilji so pomembni tudi za ICAO in nadaljnji razvoj sheme CORSIA.
- (25) Preglednost podatkov in javni dostop do informacij sta bistvena za izboljšanje odgovornosti in izvršljivosti. Zato bi morala Komisija na uporabniku prijazen način objaviti podatke operatorjev zrakoplovov o emisijah in izravnavi. Taka objava bi olajšala oceno vpliva sheme CORSIA na globalno zmanjševanje emisij CO₂ in njeno vlogo pri doseganju ciljev iz Pariškega sporazuma.
- (26) Leti v najmanj razvite države in male otoške države v razvoju, kot jih opredeljujejo Združeni narodi in ki ne izvajajo sheme CORSIA za namene prava Unije, razen držav, katerih BDP na prebivalca je enak povprečju Unije ali ga presega, in iz njih bi morali biti izvzeti iz obveznosti za predajo pravic ali za ukinitvev enot. Za to izvzetje ne bi smelo biti datuma izteka.

- (27) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvzetje operatorjev zrakoplovov iz zahtev za izravnavo, kot so določene na podlagi te direktive, v zvezi z emisijami iz letov v države in iz držav, ki manj strogo uporabljajo shemo CORSIA v svojem nacionalnem pravu ali določb sheme CORSIA ne izvršujejo enako za vse operatorje zrakoplovov na podlagi te direktive, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za izvzetje operatorjev zrakoplovov s sedežem v Uniji iz zahtev za izravnavo v zvezi z emisijami iz letov, kadar manj strogo izvajanje ali izvrševanje sheme CORSIA v tretjih državah povzroča znatno izkrivljanje konkurence v škodo operatorjev zrakoplovov s sedežem v Uniji. Izkrivljanje konkurence bi lahko povzročil manj strog pristop k upravičenim enotam ali določbam o dvojnem šteju. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011.
- (28) Za zagotovitev enotnih pogojev za vzpostavitev enakih konkurenčnih pogojev na progah med dvema državama, ki uporabljata shemo CORSIA in operatorjem zrakoplovov dovolita uporabo drugih enot, ki niso enote na seznamu enot za skladnost, sprejetem na podlagi izvedbenega akta na podlagi te direktive, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da bi se operatorjem zrakoplovov s sedežem v državi članici dovolila uporaba dodatnih vrst enot poleg tistih s seznama enot za skladnost ali da jih ne bi zavezovali pogoji za upravičenost enot, ki jih uvaja ta direktiva. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011.

- (29) Komisija bi morala poročati o izvajanju sheme CORSIA in košarice ukrepov ICAO za uresničitev dolgoročnega globalnega zelenega cilja za mednarodno letalstvo z ničelno stopnjo emisij ogljika do leta 2050 (v nadaljnjem besedilu: dolgoročni globalni zeleni cilj), ki ga je 41. skupščina ICAO sprejela 7. oktobra 2022.
- (30) Da bi pospešila napredek v okviru ICAO, je Unija trikrat sprejela časovno omejeno odstopanje od EU ETS, da bi bile obveznosti glede skladnosti omejene na emisije iz letov med aerodromi znotraj EGP, pri čemer bi se zagotovila enaka obravnava na progah operatorjev zrakoplovov ne glede na njihov sedež. V zadnjem odstopanju od EU ETS, določenem v Uredbi (EU) 2017/2392 Evropskega parlamenta in Sveta¹, so bile obveznosti glede skladnosti omejene na emisije iz letov znotraj EGP, ki nastanejo do leta 2023, ter predvidene morebitne spremembe področja uporabe sistema glede letov na aerodrome v državah zunaj EGP in z njih s 1. januarjem 2024, po pregledu, določenem v navedeni uredbi. Da bi ocenili izvajanje sheme CORSIA, katere pilotna faza se je že začela, in njeno uporabo v praksi, bi bilo treba sedanje odstopanje od obveznosti EU ETS podaljšati za obveznosti predaje do 31. decembra 2026 v zvezi z leti operatorjev zrakoplovov na progah, ki niso vključene v shemo CORSIA, v zadevne tretje države in iz njih, za katere bi sicer do 31. marca 2027 in 30. septembra 2027 veljale obveznosti poročanja in predaje EU ETS.

¹ Uredba (EU) 2017/2392 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2017 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi ohranitve obstoječih omejitev področja uporabe za letalske dejavnosti in priprave na izvajanje globalnega tržnega ukrepa po letu 2021 (UL L 350, 29.12.2017, str. 7).

To bi moralo biti zadnje časovno omejeno odstopanje od EU ETS. Pregled sheme CORSIA naj bi bil opravljen do 1. julija 2026. Če skupščina ICAO do 31. decembra 2025 ne bo okrepila sheme CORSIA na način, ki bo skladen z njenim dolgoročnim globalnim želenim ciljem doseganja ciljev Pariškega sporazuma, ali če države, navedene na seznamu iz izvedbenega akta, ki ga sprejme Komisija, na podlagi najnovejših razpoložljivih podatkov predstavljajo manj kot 70 % emisij iz mednarodnega letalstva, bi morala Komisija ustrezno predlagati, naj se EU ETS uporablja za emisije iz odhodnih letov od leta 2027, in da lahko operatorji zrakoplovov odbijejo vse stroške, nastale zaradi izravnave v okviru sheme CORSIA na teh progah, da bi se izognili dvojnemu zaračunavanju. Če tretja država od leta 2027 dalje ne bo uporabljala sheme CORSIA, bi se moral EU ETS uporabljati za emisije iz letov v to tretjo državo.

- (31) Informacije o uporabi enot za skladnost z zahtevami za izravnavo v okviru sheme CORSIA bi morale biti javno dostopne na način, ki ni manj pregleden od načina za informacije o uporabi mednarodnih dobropisov na podlagi Direktive 2003/87/ES do leta 2020 na podlagi Priloge XIV k Uredbi Komisije (EU) št. 389/2013¹.

¹ Uredba Komisije (EU) št. 389/2013 z dne 2. maja 2013 o določitvi registra Unije v skladu z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter odločbama št. 280/2004/ES in št. 406/2009/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi uredb Komisije (EU) št. 920/2010 in št. 1193/2011 (UL L 122, 3.5.2013, str. 1).

- (32) 7. oktobra 2022 se je 41. skupščina ICAO zaradi pandemije COVID-19 odločila, da spremeni prejšnje izhodišče sheme CORSIA za obdobje od leta 2024 do leta 2035 s povprečja emisij CO₂ v letih 2019 in 2020 na 85 % emisij CO₂ iz leta 2019. Povprečje vseh sporočenih emisij CO₂ v letu 2019 in 2020 je znašalo 435 859 594 ton. Leta 2019 so emisije CO₂ znašale 608 076 604 ton, 85 % tega pa je 516 865 113 ton. Vendar ICAO dejansko izhodišče, ki ga uporablja za izračun faktorja rasti sektorja, določen z uporabo podsklopa emisij CO₂, pri čemer upošteva samo emisije na progah, za katere veljajo zahteve za izravnavo. Za podsklop vseh držav vzleta in pristanka, za katere so v letu 2021 veljale zahteve za izravnavo, ICAO ne objavi povprečja emisij CO₂ za leti 2019 in 2020, temveč je ocenjeno na 245 milijonov ton, in v letu 2019 so emisije CO₂ znašale 341 380 188 ton, 85 % od tega pa je 290 173 160 ton. Za vse pare držav, za katere se pričakuje, da bodo zanje v letu 2027 veljale zahteve za izravnavo, je povprečje emisij CO₂ v letu 2019 in 2020 ocenjeno na približno 373 milijonov ton, medtem ko naj bi 85 % ustrežajočih emisij CO₂ v letu 2019 po ocenah znašalo približno 439 milijonov ton.
- (33) Za zagotovitev enotnih pogojev za vzpostavitev seznama držav, za katere se šteje, da uporabljajo shemo CORSIA za namene Direktive 2003/87/ES, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za sprejetje in vodenje seznama držav, ki niso države EGP, Švica in Združeno kraljestvo ter za katere se šteje, da sodelujejo v shemi CORSIA za namene prava Unije. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011.

- (34) Prehod letalskega sektorja na trajnostno letalstvo mora upoštevati socialno razsežnost in konkurenčnost sektorja, da se zagotovi, da bo ta prehod socialno pravičen in da bo zagotavljal usposabljanje, prekvalifikacijo in izpopolnjevanje delavcev. Komisija bi morala Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o uporabi te direktive in njenih socialnih učinkih na letalski sektor.
- (35) Leti na razdalje, ki so dolge 1000 kilometrov ali manj, povzročajo 6 do 9 % vseh emisij CO₂ iz letalstva. Komisija bi morala predložiti poročilo o ukrepih za spodbujanje prehoda na alternativne, bolj trajnostne načine prometa, dokler ne bo dosežen tehnološki preboj in bodo na voljo letalska goriva in zrakoplovi brez emisij.
- (36) Medtem ko se EU ETS uporablja za lete od leta 2012, sveženj „Pripravljeni na 55“ vključuje dodatne ukrepe, ki bi lahko skupaj z EU ETS imeli kumulativni učinek v tem sektorju. Da bi zaščitili letalsko povezljivost za lete, ki zagotavljajo povezave z otoškimi regijami ali majhnimi letališči, bi moral mehanizem na podlagi te direktive, ki je oblikovan za premostitev preostale razlike v ceni med fosilnimi gorivi in njihovimi alternativami, omejiti škodljive učinke na letalsko povezljivost in zmanjšati tveganje za selitev virov ogljika. Komisija bi morala do leta 2026 poročati o možnih učinkih na letalsko povezljivost.

- (37) Faktor emisije za kerozin za reaktivne motorje (jet A1 ali jet A) v okviru EU ETS bi bilo treba uskladiti z faktorjem emisije za to gorivo, določenim v Mednarodnih standardih in priporočenih praksah za varstvo okolja za shemo CORSIA. Zaradi povečanja faktorja emisije za kerozin za reaktivne motorje se ravni dodelitve ne bi smele spremeniti, ker se brezplačne dodelitve za letalstvo postopno odpravljajo zaradi te direktive v korist pravic, ki se prodajo na dražbi, da bi dosegli večje zmanjšanje emisij.
- (38) Goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, ki uporabljajo vodik iz obnovljivih virov in so skladna s členom 25 Direktive (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta¹, bi bilo treba do določitve podrobnih pravil za ustrezno obračunavanje na podlagi te direktive oceniti kot brezemisijska za operatorje zrakoplovov, ki jih uporabljajo.

¹ Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

- (39) Za določitev podrobnih pravil za letni izračun razlike v stroških med fosilnim kerozinom in upravičenimi gorivi v skladu z uredbo o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni promet, za dodelitev pravic za uporabo takih upravičenih goriv, za izračun emisij toplogrednih plinov, prihranjenih zaradi uporabe takih upravičenih goriv in za določitev ureditve za upoštevanje spodbud, ki izhajajo iz cene ogljika in harmoniziranih minimalnih ravni obdavčitve fosilnih goriv bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte. Poleg tega bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte za določitev podrobnih ureditev za prodajo pravic za letalstvo na dražbi s strani držav članic, vključno s podrobnimi pravili za prodajo pravic na dražbi, potrebnimi za prenos deleža prihodkov iz take prodaje na dražbi v splošni proračun Unije kot lastnih sredstev. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje¹. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

¹ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

- (40) Posebno pozornost bi bilo treba nameniti spodbujanju dostopnosti za najbolj oddaljene regije Unije. Zato bi bilo treba določiti začasno odstopanje od EU ETS do 31. decembra 2030 za emisije iz letov med aerodromom v najbolj oddaljeni regiji v državi članici in aerodromom v isti državi članici zunaj te najbolj oddaljene regije, da bi se odzvali na najpomembnejše potrebe prebivalcev glede zaposlitve, izobraževanja in drugih možnosti. To odstopanje bi moralo iz istih razlogov zajemati lete med aerodromoma, ki se nahajata v isti najbolj oddaljeni regiji ali različnih najbolj oddaljenih regijah v isti državi članici.
- (41) Sklep (EU) 2023/136 Evropskega parlamenta in Sveta¹ se uporablja za uradno obvestilo operatorjem zrakoplovov, ki jim ga morajo države članice poslati do 30. novembra 2023 na podlagi Direktive 2003/87/ES, če je sektorski faktor rasti za emisije za leto 2022, ki ga objavi ICAO, enak nič.

¹ Sklep (EU) 2023/136 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. januarja 2023 o spremembi Direktive 2003/87/ES v zvezi z obveščanjem o poravnavi v okviru globalnega tržnega ukrepa za operatorje zrakoplovov s sedežem v Uniji (UL L 19, 20.1.2023, str. 1).

- (42) Za doseganje ciljev evropskega zelenega dogovora in konkurenčnost evropske industrije je pomemben celovit pristop k inovacijam. To je pomembno zlasti za sektorje, ki jih je težko razogljčiti, kot sta letalstvo in ladijski promet, za katere je treba uporabiti kombinacijo operativnih izboljšav, alternativnih podnebno nevtrálnih goriv in tehnoloških rešitev. Zato bi morale države članice zagotoviti, da določbe za prenos v nacionalno zakonodajo ne ovirajo inovacij in so tehnološko nevtrálne. Na ravni Unije se potrebna prizadevanja za raziskave in inovacije med drugim podpirajo v okviru Obzorja Evropa – okvirnega programa za raziskave in inovacije, ki vključuje obsežno financiranje in nove instrumente za sektorje, vključene v EU ETS.
- (43) Sklad za inovacije, vzpostavljen z Direktivo 2003/87/ES, podpira raziskave ter razvoj in uvajanje rešitev za razogljčenje, vključno z brezemisijскими tehnologijami, ter zmanjšati vplive letalskega sektorja na podnebje in okolje. Prav tako podpira elektrifikacijo in ukrepe za zmanjšanje splošnih vplivov letalstva.

- (44) Ker ciljev te direktive, in sicer zagotovitve prispevka letalstva k cilju Unije glede zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu in ustreznega izvajanja sheme CORSIA v pravu Unije, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega in učinkov lažje dosežeta na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (45) Zaradi potrebe po nujnih podnebnih ukrepih in stroškovno učinkovitem prispevku vseh sektorjev k zmanjšanju emisij bi morale države članice to direktivo prenesti do 31. decembra 2023.
- (46) S poenostavitvijo upravnih postopkov in prilagoditvijo teh postopkov v skladu z najboljšo prakso bi poskrbeli za čim manjše upravno breme.
- (47) Direktivo 2003/87/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1
Spremembe Direktive 2003/87/ES

Direktiva 2003/87/ES se spremeni:

(1) v členu 3 se doda naslednja točka:

„(v) ,vplivi letalstva, ki niso povezani s CO₂‘ pomeni podnebne vplive, povzročene z izpusti dušikovih oksidov (NO_x), sajastih delcev in oksidiranih žveplovih spojin, ter vplive vodnih hlapov, vključno s kondenzacijskimi sledmi, do katerih prihaja med zgorevanjem goriva v zrakoplovu, ki opravlja letalsko dejavnost iz Priloge I;“;

(2) člen 3c se spremeni:

(a) odstavek 2 se črta;

(b) dodajo se naslednji odstavki:

- „5. Komisija določi skupno količino pravic, ki se dodeli v zvezi z operatorji zrakoplovov za leto 2024, na podlagi skupne dodelitve pravic v zvezi z operatorji zrakoplovov, ki so leta 2023 opravljali letalske dejavnosti, navedene v Prilogi I, zmanjšane z linearnim faktorjem zmanjšanja iz člena 9, in objavi to količino ter količino pravic, ki bi se brezplačno dodelile leta 2024 na podlagi pravil za brezplačno dodelitev, veljavnimi pred spremembami, uvedenimi z Direktivo (EU) 2023/... Evropskega parlamenta in Sveta⁺.
6. Za obdobje od 1. januarja 2024 do 31. decembra 2030 se v zvezi s komercialnimi operatorji zrakoplovov za namene podzvočnih letov, za katere je treba predati pravice v skladu s členom 12(3) te direktive, največ 20 milijonov skupne količine pravic iz odstavka 5 na pregleden in nediskriminatoren način ter na podlagi enakega obravnavanja rezervira za uporabo trajnostnih letalskih goriv in drugih letalskih goriv, ki niso pridobljena iz fosilnih goriv, kot so opredeljena v uredbi o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni promet, saj je doseganje minimalnega deleža trajnostnih letalskih goriv, ki jih mora vsebovati letalsko gorivo, ki ga dobavitelji letalskega goriva dajejo na voljo operatorjem zrakoplovov na letališčih Unije, zahtevano v navedeni uredbi.

⁺ UL: prosimo, da v besedilo vstavite številko direktive iz dokumenta PE-CONS 8/23 (2021/0207(COD)) ter v opombo vstavite številko, datum in sklic na UL za navedeno direktivo.

Kadar upravičenega letalskega goriva na letališču ni mogoče fizično pripisati določenemu letu, so pravice, rezervirane na podlagi tega pododstavka, na voljo za upravičena letalska goriva, ki se natočijo na tem letališču, sorazmerno z emisijami iz letov operatorja zrakoplova s tega letališča, za katere je treba pravice predati v skladu s členom 12(3) te direktive.

Države članice pravice, rezervirane na podlagi prvega pododstavka tega odstavka, dodelijo za kritje dela ali celotne razlike v ceni med uporabo fosilnega kerozina in uporabo ustreznih upravičenih letalskih goriv, pri čemer upoštevajo spodbude, ki izhajajo iz cene ogljika in harmoniziranih minimalnih ravni obdavčitve fosilnih goriv. Komisija pri izračunu te razlike v ceni upošteva tehnično poročilo, ki ga je objavila Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu, na podlagi uredbe o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni promet. Države članice poskrbijo za prepoznavnost financiranja na podlagi tega odstavka na način, ki ustreza določbam iz člena 30m(1), točki (a) in (b), te direktive.

Pravice, dodeljene na podlagi tega odstavka, zajemajo:

- (a) 70 % preostale razlike v ceni med uporabo fosilnega kerozina in vodika iz obnovljivih virov energije ter naprednih biogoriv, kot so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 34, Direktive (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta^{**}, za katera je faktor emisije nič na podlagi Priloge IV ali na podlagi izvedbenega akta, sprejetega na podlagi člena 14 te direktive;
- (b) 95 % preostale razlike v ceni med uporabo fosilnega kerozina in goriv iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, ki izpolnjujejo zahteve iz člena 25 Direktive (EU) 2018/2001, se uporabljajo v letalstvu in za katera je faktor emisije nič na podlagi Priloge IV ali na podlagi izvedbenega akta, sprejetega na podlagi člena 14 te direktive;
- (c) 100 % preostale razlike v ceni med uporabo fosilnega kerozina in katerega koli upravičenega letalskega goriva, ki ni pridobljeno iz fosilnih goriv, zajetih v prvem pododstavku tega odstavka, na letališčih na otokih, ki so manjši od 10.000 km² in nimajo cestne ali železniške povezave s celino, na letališčih, ki niso dovolj velika, da bi bila opredeljena kot letališča Unije v skladu z uredbo o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni promet, in na letališčih v najbolj oddaljenih regijah;

- (d) v drugih primerih, kot so tisti iz točk od (a), (b) in (c), 50 % preostale razlike v ceni med uporabo fosilnega kerozina in katerega koli upravičenega letalskega goriva, ki ni pridobljeno iz fosilnih goriv, zajetih v prvem pododstavku tega odstavka.

Pri dodelitvi pravic na podlagi tega odstavka se lahko upošteva morebitna podpora iz drugih shem na nacionalni ravni.

Komercialni operatorji zrakoplovov lahko vsako leto zaprosijo za dodelitev pravic na podlagi količine vsakega upravičenega letalskega goriva iz tega odstavka, ki se uporabi za lete, za katere je treba med 1. januarjem 2024 in 31. decembrom 2030 pravice predati v skladu s členom 12(3), razen letov, za katere se ta zahteva šteje za izpolnjeno na podlagi člena 28a(1). Če je v danem letu povpraševanje po pravicah za uporabo takih goriv večje od razpoložljivih pravic, se količina pravic pri dodelitvi za to leto v enaki meri zmanjšajo za vse zadevne operatorje zrakoplovov.

Komisija vsako leto v *Uradnem listu Evropske unije* za preteklo leto objavi podrobnosti o povprečni razliki v stroških med fosilnim kerozinom – pri čemer upošteva spodbude, ki izhajajo iz cene ogljika in harmoniziranih minimalnih ravni obdavčitve fosilnih goriv –, ter ustreznimi upravičenimi letalskimi gorivi.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 23, da bi to direktivo dopolnila z določitvijo podrobnih pravil za letni izračun razlike v stroških iz šestega pododstavka tega odstavka, za dodelitev pravic za uporabo goriv določenih v prvem pododstavku tega odstavka in za izračun emisij toplogrednih plinov, prihranjenih zaradi uporabe goriv, o katerih se poroča na podlagi izvedbenega akta, sprejetega na podlagi člena 14(1), in za določitev ureditve za upoštevanje spodbud, ki izhajajo iz cene ogljika in harmoniziranih minimalnih ravni obdavčitve fosilnih goriv.

Do 1. januarja 2028 Komisija oceni uporabo tega odstavka ter rezultate te ocene v poročilu pravočasno predloži Evropskemu parlamentu in Svetu. Poročilu lahko, kadar je ustrezno, priloži zakonodajni predlog za dodelitev številčno in časovno omejene količine pravic do 31. decembra 2034, da bi dodatno spodbudili uporabo goriv iz prvega pododstavka tega odstavka, zlasti uporabo goriv iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, skladno s členom 25 Direktive (EU) 2018/2001, ki se uporabljajo v letalstvu in za katera je faktor emisije nič na podlagi Priloge IV ali na podlagi izvedbenega akta, sprejetega na podlagi člena 14 te direktive.

Komisija od 1. januarja 2028 v svojem letnem poročilu, ki ga mora predložiti na podlagi člena 10(5), oceni uporabo tega odstavka.

7. V zvezi z leti z vzletom z aerodroma v EGP, ki pristanejo na aerodromu v EGP, Švici ali Združenem kraljestvu in ki za leto 2023 niso bili vključeni v EU ETS, se skupna količina pravic, ki se dodeli operatorjem zrakoplovov, poveča za ravni dodelitev, vključno z brezplačno dodelitvijo in prodajo na dražbi, ki bi se izvedle, če bi bili ti leti v navedenem letu vključeni v EU ETS, zmanjšane z linearnim faktorjem zmanjšanja iz člena 9.
8. Z odstopanjem od člena 12(3), člena 14(3) in člena 16 države članice štejejo, da so zahteve iz navedenih določb izpolnjene, in ne ukrepajo zoper operatorje zrakoplovov v zvezi z emisijami, ki nastanejo do 31. decembra 2030, pri letih med aerodromom v najbolj oddaljeni regiji v državi članici in aerodromom v isti državi članici, vključno z drugim aerodromom v isti najbolj oddaljeni regiji ali v drugi najbolj oddaljeni regiji iste države članice.

* Direktiva (EU) 2023/... Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o spremembi Direktive 2003/87/ES v zvezi s prispevkom letalstva k cilju Unije glede zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu in ustreznem izvajanju globalnega tržnega ukrepa (UL ...).

** Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).“;

(3) člen 3d se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. V letih 2024 in 2025 se 15 % pravic iz člena 3c(5) in (7) ter 25 % leta 2024 oziroma 50 % leta 2025 preostalih 85 % teh pravic, v zvezi s katerimi bi se izvedla brezplačna dodelitev, ponudi na dražbi, razen za količine pravic iz člena 3c(6) in člena 10a(8), četrti pododstavek. Preostanek pravic za ti dve leti se dodeli brezplačno.

Od 1. januarja 2026 se na dražbi ponudi celotna količina pravic, v zvezi s katero bi se v navedenem letu izvedla brezplačna dodelitev, razen količine pravic iz člena 3c(6) in člena 10a(8), četrti pododstavek.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek:

„1a. Pravice, ki se dodelijo brezplačno, se dodelijo operatorjem zrakoplovov sorazmerno z njihovim deležem preverjenih emisij iz letalskih dejavnosti, sporočenih za leto 2023. Pri tem izračunu se upoštevajo tudi preverjene emisije iz letalskih dejavnosti, sporočene v zvezi z leti, ki so v EU ETS vključeni šele od 1. januarja 2024. Pristojni organi do 30. junija zadevnega leta izdajo pravice, ki so brezplačno dodeljene za tisto leto.“;

- (c) odstavek 2 se črta;
- (d) odstavka 3 in 4 se nadomestita z naslednjim:

„3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 23 za dopolnitev te direktive glede podrobne ureditve za prodajo pravic za letalstvo na dražbi s strani držav članic v skladu z odstavkoma 1 in 1a tega člena, vključno s podrobnimi ureditvami za prodajo pravic na dražbi, potrebnimi za prenos deleža prihodkov iz take prodaje na dražbi v splošni proračun Unije kot lastnih sredstev v skladu s členom 311, tretji odstavek, Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Količina pravic, ki jih v vsakem obdobju na dražbi ponudi vsaka država članica, je sorazmerna z njenim deležem vseh pripisanih emisij iz letalstva vseh držav članic v referenčnem letu, ki so bile sporočene na podlagi člena 14(3) in preverjene na podlagi člena 15. Referenčno leto za vsako obdobje iz člena 13 je koledarsko leto, ki se konča 24 mesecev pred začetkom obdobja, na katerega se dražba nanaša. Z delegiranimi akti se zagotovi spoštovanje načel iz prvega pododstavka člena 10(4).“;

4. Države članice določijo, kako se bodo porabili prihodki, pridobljeni s prodajo pravic na dražbi, zajetih s tem poglavjem, razen prihodkov, ki se opredelijo kot lastna sredstva v skladu s členom 311, tretji odstavek, PDEU in vključijo v splošni proračun Unije. Države članice uporabijo prihodke, pridobljene s prodajo pravic na dražbi, ali enakovredno finančno vrednost teh prihodkov v skladu s členom 10(3) te direktive.“;

(4) člena 3e in 3f se črtata;

(5) člen 11a se spremeni:

(a) odstavki 1, 2 in 3 se nadomestijo z naslednjim:

„1. V skladu z odstavkoma 2 in 3 tega člena lahko operatorji zrakoplovov, ki imajo spričevalo operatorja zrakoplova, izdano v državi članici, ali so registrirani v državi članici, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, pridruženimi območji in ozemlji te države članice, uporabljajo naslednje enote za izpolnjevanje obveznosti glede ukinitve enot v zvezi s priglašeno količino na podlagi člena 12(6), kot je določeno v členu 12(9):

(a) dobropise, ki jih odobrijo strani, udeležene v mehanizmu, vzpostavljenem na podlagi člena 6(4) Pariškega sporazuma;

- (b) dobropise, ki jihodobrijo strani, udeležene v programih dobropisov, ki jih Svet ICAO šteje za upravičene in so opredeljeni v izvedbenem aktu, sprejetem na podlagi odstavka 8;
 - (c) dobropise, ki jihodobrijo pogodbenice sporazumov na podlagi odstavka 5;
 - (d) dobropise, izdane v zvezi s projekti na ravni Unije na podlagi člena 24a.
2. Enote iz odstavka 1, točki (a) in (b), se lahko uporabljajo, če sta izpolnjena naslednja pogoja:
- (a) izvirajo iz države, ki je v času uporabe pogodbenica Pariškega sporazuma;
 - (b) izvirajo iz države, ki je v izvedbenem aktu, sprejetem na podlagi člena 25a(3), navedena kot država, udeležena v shemi ICAO za izravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA). Ta pogoj se ne uporablja za emisije, ki nastanejo pred letom 2027, niti za najmanj razvite države ali male otoške države v razvoju, kot jih opredeljujejo Združeni narodi, razen držav, katerih BDP na prebivalca je enak povprečju Unije ali ga presega.

3. Enote iz odstavka 1, točke (a), (b) in (c), se lahko uporabljajo, če so vzpostavljene ureditve za odobritev s strani udeleženih strani, če so bile uvedene pravočasne prilagoditve poročanja o antropogenih emisijah iz virov in odvzemih po ponorih, zajetih z nacionalno določenimi prispevki udeleženih strani, in se preprečita dvojno štetje in neto povečanje globalnih emisij.

Komisija sprejme izvedbene akte za določitev podrobnih zahtev za ureditve iz prvega pododstavka tega odstavka, ki lahko vključujejo zahteve glede poročanja in registra, ter za navedbo držav ali programov, ki te ureditve uporabljajo. Pri teh ureditvah se upoštevajo prožnosti, odobrene najmanj razvitim državam in malim otoškim državam v razvoju v skladu z odstavkom 2 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22a(2).“;

- (b) odstavek 4 se črta;

(c) doda se naslednji odstavek:

„8. Komisija sprejme izvedbene akte o seznamu enot, ki jih Svet ICAO šteje za upravičene ter izpolnjujejo pogoje iz odstavkov 2 in 3 tega člena. Komisija sprejme tudi izvedbene akte za posodobitev tega seznama, kot je ustrezno. Te izvedbene akte sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 22a(2).“;

(6) člen 12 se spremeni:

(a) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. Države članice v skladu z metodologijo, določeno v izvedbenem aktu iz odstavka 8 tega člena, vsako leto izračunajo zahteve za izravnavo za predhodno koledarsko leto za lete v države, ki so navedene v izvedbenem aktu, sprejetem na podlagi člena 25a(3), iz njih in med njimi ter za lete med Švico ali Združenim kraljestvom ter državami, ki so navedene v izvedbenem aktu, sprejetem na podlagi člena 25a(3), ter vsako leto do 30. novembra obvestijo operatorje zrakoplovov.

Države članice v skladu z metodologijo, določeno v izvedbenem aktu iz odstavka 8 tega člena, izračunajo tudi končne skupne zahteve za izravnavo za zadevno obdobje skladnosti v okviru sheme CORSIA in do 30. novembra leta, ki sledi zadnjemu letu zadevnega obdobja skladnosti v okviru sheme CORSIA, o teh zahtevah obvestijo operatorje zrakoplovov, ki izpolnjujejo pogoje iz tretjega pododstavka tega odstavka.

Države članice o ravni izravnave obvestijo operatorje zrakoplovov, ki izpolnjujejo oba naslednja pogoja:

- (a) operatorji zrakoplovov imajo spričevalo operatorja zrakoplova, ki ga je izdala država članica, ali so registrirani v državi članici, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, pridruženimi območji in ozemlji navedene države članice, in
- (b) od 1. januarja 2021 njihove letne emisije CO₂ iz letov, ki se opravljajo z letali z največjo potrjeno vzletno maso, večjo od 5 700 kg, iz Priloge I, razen letov z vzletom in pristankom v isti državi članici, vključno z najbolj oddaljenimi regijami iste države članice, presegajo 10 000 ton.

Za namene prvega pododstavka, točka (b), se ne upoštevajo emisije CO₂ iz naslednjih vrst letov:

- (i) državnih letov;
- (ii) letov v humanitarne namene;
- (iii) letov medicinske pomoči;
- (iv) vojaških letov;
- (v) letov za gašenje požarov;
- (vi) letov pred ali po humanitarnem letu, letu medicinske pomoči ali letu za gašenje požarov, pod pogojem, da so bili taki leti opravljeni z istim zrakoplovom in so bili potrebni za izvedbo s tem povezanih humanitarnih, zdravstvenih ali gasilskih dejavnosti ali za premestitev zrakoplova po teh dejavnostih za njegovo naslednjo dejavnost.“;

(b) dodata se naslednja odstavka:

„8. Za namene sheme CORSIA se zahteve za izravnavo iz odstavka 6 tega člena izračunajo v skladu z metodologijo, ki jo določi Komisija v zvezi z leti v države, ki so navedene v izvedbenem aktu, sprejetem na podlagi člena 25a(3), iz njih in med njimi ter v zvezi z leti med Švico ali Združenim kraljestvom in državami, ki so navedene v izvedbenem aktu, sprejetem na podlagi člena 25a(3).

Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih določi metodologijo za izračun zahtev za izravnavo za operatorje zrakoplovov iz prvega pododstavka tega odstavka.

V teh izvedbenih aktih se zlasti podrobneje določi uporaba zahtev, ki izhajajo iz ustreznih določb te direktive, zlasti iz členov 3c, 11a, 12 in 25a, ter, kolikor je to mogoče glede na zadevne določbe te direktive, iz Mednarodnih standardov in priporočenih praks za varstvo okolja za shemo CORSIA.

Te izvedbene akte sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 22a(2). Prvi tak izvedbeni akt sprejme do 30. junija 2024.

9. Operatorji zrakoplovov, ki imajo spričevalo operatorja zrakoplova, izdano v državi članici, ali so registrirani v državi članici, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, pridruženimi območji in ozemlji te države članice, ukinejo enote iz člena 11a samo v zvezi s količino, ki jo je navedena država članica priglasila v skladu z odstavkom 6 za ustrezno obdobje skladnosti v okviru sheme CORSIA. Preklic se izvede do 31. januarja 2025 za emisije v obdobju 2021–2023 in do 31. januarja 2028 za emisije v obdobju 2024–2026.“;

(7) v člen 14 se vstavita naslednja odstavka:

- „5. Od 1. januarja 2025 operatorji zrakoplovov enkrat letno poročajo o vplivih letalstva, ki niso povezani s CO₂. V ta namen Komisija do 31. avgusta 2024 sprejme izvedbeni akt na podlagi odstavka 1, s katerim v okvir za spremljanje, poročanje in preverjanje vključi vplive letalstva, ki niso povezani s CO₂. Ta okvir za spremljanje, poročanje in preverjanje vsebuje vsaj razpoložljive tridimenzionalne podatke o trajektoriji zrakoplova ter vlažnosti in temperaturi okolice, da se lahko ustvari ekvivalent CO₂ na let. Komisija glede na razpoložljiva sredstva poskrbi, da so na voljo orodja za lažje in čim bolj avtomatizirano spremljanje, poročanje in preverjanje, da bi se vsako upravno breme čim bolj zmanjšalo.

Države članice zagotovijo, da od 1. januarja 2025 vsak operator zrakoplova za vsak zrakoplov, ki ga upravlja v posameznem koledarskem letu, spremlja vplive, ki niso povezani s CO₂, in pristojnemu organu poroča o njih, in sicer po koncu vsakega leta v skladu z izvedbenimi akti iz odstavka 1.

Komisija od leta 2026 dalje kot del poročila iz člena 10(5) vsako leto predloži poročilo o rezultatih uporabe okvira za spremljanje, poročanje in preverjanje iz prvega pododstavka tega odstavka.

Komisija na podlagi rezultatov uporabe okvira za spremljanje, poročanje in preverjanje vplivov letalstva, ki niso povezani s CO₂, do 31. decembra 2027 predloži poročilo ter, kadar je ustrezno in potem ko najprej opravi oceno učinka, zakonodajni predlog za zmanjšanje vplivov letalstva, ki niso povezani s CO₂, z razširitvijo področja uporabe EU ETS na vplive letalstva, ki niso povezani s CO₂.

6. Komisija najpozneje tri mesece po izteku zadevnega roka za poročanje na uporabniku prijazen način objavi vsaj naslednje zbirne podatke o letnih emisijah iz letalstva, sporočene državam članicam ali posredovane Komisiji v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/2066* in členom 7 Delegirane uredbe Komisije (EU) 2019/1603**:

- (a) po aerodromih vzleta in pristanka v EGP:

- (i) emisije iz vseh letov;

- (ii) skupno število letov;
 - (iii) skupno število potnikov;
 - (iv) tipe zrakoplovov;
- (b) po operatorju zrakoplova:
- (i) podatke o emisijah iz letov znotraj EGP, letov z vzletom v EGP, letov s pristankom v EGP in letov med dvema tretjima državama, razčlenjene po državi vzleta in pristanka, in podatke o emisijah, za katere velja obveznost preklica upravičenih emisijskih enot CORSIA;
 - (ii) količino zahtev za izravnavo, izračunano v skladu s členom 12(8);
 - (iii) znesek in vrsto dobropisov na podlagi člena 11a, uporabljenih za skladnost zahtev za izravnavo operatorja zrakoplova iz točke (ii) te točke;
 - (iv) količino in vrsto uporabljenih goriv, za katera je faktor emisije nič na podlagi te direktive ali ki operatorju zrakoplova dajejo pravico, da prejme pravice na podlagi člena 3c(6).

Operator zrakoplova lahko za točki (a) in (b) prvega pododstavka v specifičnih okoliščinah, kadar operator zrakoplova deluje na zelo omejenem številu aerodromov vzleta in pristanka ali na zelo omejenem številu držav vzleta in pristanka, za katere veljajo zahteve za izravnavo, ali v zelo omejenem številu držav vzleta in pristanka, za katere ne veljajo zahteve za izravnavo, od države članice upravljavke zahteva, da takih podatkov ne objavi na ravni operatorja zrakoplova, pri čemer pojasni, zakaj bi razkritje škodilo njegovim poslovnim interesom. Na podlagi te zahteve lahko država članica upravljavka od Komisije zahteva, da te informacije objavi na višji ravni agregiranja. O zahtevi odloči Komisija.

* Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/2066 z dne 19. decembra 2018 o spremljanju emisij toplogrednih plinov in poročanju o njih v skladu z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter spremembi Uredbe Komisije (EU) št. 601/2012 (UL L 334, 31.12.2018, str. 1).

** Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/1603 z dne 18. julija 2019 o dopolnitvi Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z ukrepi Mednarodne organizacije civilnega letalstva za spremljanje in preverjanje emisij iz letalstva ter poročanje o njih za namene izvajanja globalnega tržnega ukrepa (UL L 250, 30.9.2019, str. 10).“;

(8) člen 18a se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Kadar se državi članici upravljavki operatorja zrakoplova v prvih dveh letih katerega koli obdobja iz člena 13 ne pripišejo nobene emisije iz letalstva iz letov, ki jih opravlja zadevni operator zrakoplova iz odstavka 1, točka (b), tega člena, je ta operator zrakoplova za naslednje obdobje prenesen v drugo državo članico upravljavko. Nova država članica upravljavka je država članica z največjimi ocenjenimi pripisanimi emisijami iz letalstva iz letov, ki jih je opravil zadevni letalski operater v prvih dveh letih predhodnega obdobja.“;

(b) v odstavku 3 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) od leta 2024 najmanj vsaki dve leti posodobi seznam z operatorji zrakoplovov, ki so naknadno izvajali letalske dejavnosti s seznama iz Priloge I; kadar operator zrakoplova štiri zaporedna koledarska leta pred posodobitvijo seznama ni izvajal letalske dejavnosti s seznama iz Priloge I, se ta operator zrakoplova ne vključi na seznam.“;

(9) člen 25a se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Unija in države članice si še naprej prizadevajo doseči dogovore o globalnih ukrepih za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz letalstva, usklajenih s cilji iz Uredbe (EU) 2021/1119 in Pariškega sporazuma. Komisija glede na vsak tak dogovor preuči, ali so potrebne spremembe te direktive, v kolikor se uporablja za operatorje zrakoplovov.“;

(b) dodajo se naslednji odstavki:

„3. Komisija sprejme izvedbeni akt s seznamom držav, ki niso države EGP, Švica in Združeno kraljestvo ter za katere se šteje, da uporabljajo shemo CORSIA za namene te direktive, ter z izhodiščem iz leta 2019 za obdobje 2021–2023 ter izhodiščem v višini 85 % emisij iz leta 2019 za vsako leto od leta 2024. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 22 a(2).

4. Operatorjem zrakoplovov ni treba predati pravic v skladu s členom 12(3) v zvezi z emisijami, ki nastanejo do 31. decembra 2026 pri letih v države, ki so navedene na seznamu iz izvedbenega akta, sprejetega na podlagi odstavka 3, ali iz njih.
5. Operatorjem zrakoplovov ni treba predati pravic v skladu s členom 12(3) v zvezi z emisijami, ki nastanejo do 31. decembra 2026 pri letih med državami EGP in državami, ki niso navedene na seznamu iz izvedbenega akta, sprejetega na podlagi odstavka 3 tega člena, razen letov v Švico in Združeno kraljestvo.
6. Operatorjem zrakoplovov ni treba predati pravic v skladu s členom 12(3) v zvezi z emisijami iz letov v najmanj razvite države in male otoške države v razvoju, kot jih opredeljujejo Združeni narodi, in iz njih, razen držav, navedenih na seznamu iz izvedbenega akta, sprejetega na podlagi odstavka 3 tega člena, in tistih držav, katerih BDP na prebivalca je enak povprečju Unije ali ga presega.

7. Kadar Komisija ugotovi obstoj znatnega izkrivljanja konkurence, kot je izkrivljanje konkurence, ki ga povzroča tretja država, če v skladu z nacionalnim pravom manj strogo uporablja shemo CORSIA ali če določb sheme CORSIA ne izvršuje enako za vse operatorje zrakoplovov, ki škoduje operatorjem zrakoplovov, ki imajo spričevalo operatorja zrakoplova, izdano v državi članici, ali so registrirani v državi članici, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, pridruženimi območji in ozemlji te države članice, Komisija sprejme izvedbene akte, da navedene operatorje zrakoplovov izvzame iz zahtev za izravnavo iz člena 12(9) v zvezi z emisijami iz letov v take države in iz njih. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22a(2).

8. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v primeru, kadar operatorji zrakoplovov, ki imajo spričevalo operatorja zrakoplova, izdano v državi članici, ali so registrirani v državi članici, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, pridruženimi območji in ozemlji navedene države članice, opravljajo lete med dvema državama, navedenima na seznamu iz izvedbenega akta, sprejetega na podlagi odstavka 3 tega člena, vključno z leti med Švico, Združenim kraljestvom in državami, navedenimi na seznamu iz izvedbenega akta, sprejetega na podlagi odstavka 3 tega člena, te države pa operatorjem zrakoplovov dovoljujejo uporabo drugih enot, ki niso enote s seznama, sprejetega na podlagi člena 11a(8), sprejme izvedbene akte, da tem operatorjem zrakoplovov dovoli, da v zvezi z emisijami iz takih letov uporabljajo dodatne vrste enot poleg tistih s seznama, ali določi, da operatorje zrakoplovov v zvezi z emisijami iz takih letov ne zavezujejo pogoji iz člena 11a(2) in (3). Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22a(2).“;

(10) člena 28a in 28b se nadomestita z naslednjim:

„Člen 28a

Odstopanja, ki se uporabljajo pred obveznim izvajanjem globalnega tržnega ukrepa ICAO

1. Države članice z odstopanjem od člena 12(3), člena 14(3) in člena 16 zahteve iz navedenih določb obravnavajo kot izpolnjene in ne ukrepajo proti operatorjem zrakoplovov, kar zadeva:
 - (a) vse emisije iz letov na aerodrome v državah zunaj EGP in z njih, razen letov na aerodrome v Združenem kraljestvu ali Švici, v vsakem koledarskem letu od 1. januarja 2021 do 31. decembra 2026, ob upoštevanju pregleda iz člena 28b;
 - (b) vse emisije iz letov med aerodromom v najbolj oddaljeni regiji v smislu člena 349 PDEU in aerodromom v drugi regiji EGP v vsakem koledarskem letu od 1. januarja 2013 do 31. decembra 2023, ob upoštevanju pregleda iz člena 28b.

Za namene členov 11a, 12 in 14 se preverjene emisije iz letov, na katere se prvi pododstavek tega odstavka ne nanaša, obravnavajo kot preverjene emisije operatorja zrakoplovov.

2. Z odstopanjem od člena 3d(3) se količina pravic, ki jih za obdobje od 1. januarja 2013 do 31. decembra 2026 na dražbi ponudi vsaka država članica, zmanjša, tako da ustreza deležu njenih dodeljenih emisij iz letov, za katere se ne uporablja odstopanje iz odstavka 1, točki (a) in (b), tega člena.
3. Z odstopanjem od člena 3g operatorji zrakoplovov niso dolžni predložiti načrtov za spremljanje, v katerih so določeni ukrepi za spremljanje emisij in poročanje o njih, v zvezi z leti, za katere se uporabljajo odstopanja iz odstavka 1, točki (a) in (b), tega člena.
4. Z odstopanjem od členov 3g, 12, 15 in 18a, kadar so skupne letne emisije operatorja zrakoplovov nižje od 25 000 ton CO₂ ali kadar so skupne letne emisije operatorja zrakoplovov iz letov, na katere se odstavek 1, točki (a) in (b), tega člena ne nanašata, nižje od 3000 ton CO₂, njegove emisije štejejo za preverjene emisije, če so določene z uporabo orodja za majhne onesnaževalce, ki je odobreno z Uredbo Komisije (EU) št. 606/2010*, in je podatke vanj vnesel Eurocontrol iz svojega sistema za podporo ETS. Države članice smejo za nekomercialne operatorje zrakoplovov izvajati poenostavljene postopke, če taki postopki zagotavljajo enako natančnost, kot jo zagotavlja orodje za majhne onesnaževalce.
5. Odstavek 1 tega člena se za države, s katerimi je bil dosežen sporazum na podlagi člena 25 ali 25a, uporablja le v skladu s pogoji takega sporazuma.

Člen 28b

Poročanje in pregled Komisije glede izvajanja globalnega tržnega ukrepa ICAO

1. Komisija pred 1. januarjem 2027 in nato vsaka tri leta poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o napredku pri pogajanjih v okviru ICAO za izvajanje globalnega tržnega ukrepa v zvezi z emisijami od leta 2021 dalje, zlasti glede:
 - (a) relevantnih instrumentov ICAO, vključno s standardi in priporočenimi praksami, ter napredka pri izvajanju vseh elementov košarice ukrepov ICAO za doseg dolgoročnega globalnega zelenega cilja, sprejetega na 41. skupščini ICAO;
 - (b) priporočil, ki jih je odobril Svet ICAO, relevantnih za globalni tržni ukrep, vključno z morebitnimi spremembami izhodišč;
 - (c) vzpostavitve globalnega registra;
 - (d) nacionalnih ukrepov, ki so jih tretje države sprejele za izvajanje globalnega tržnega ukrepa v zvezi z emisijami od leta 2021 dalje;
 - (e) stopnji udeležbe tretjih držav pri izravnavi na podlagi sheme CORSIA, vključno s posledicami njihovih zadržkov glede sodelovanja, ter

- (f) drugega ustreznega mednarodnega razvoja dogodkov in veljavnih instrumentov ter napredka pri zmanjševanju splošnega vpliva letalstva na podnebne spremembe.

V skladu z globalnim pregledom stanja v okviru Pariškega sporazuma Komisija poroča tudi o prizadevanjih za uresničitev dolgoročnega globalnega zelenega cilja letalskega sektorja, da bi do leta 2050 neto emisije CO₂ iz letalstva zmanjšali na nič, ocenjenega v skladu z merili iz prvega pododstavka, točke (a) do (f).

2. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu do 1. julija 2026 predloži poročilo, v katerem oceni okoljsko celovitost globalnega tržnega ukrepa ICAO, vključno z njegovimi splošnimi ambicijami v zvezi s cilji iz Pariškega sporazuma, stopnjo udeležbe pri izravnavi na podlagi sheme CORSIA, njegovo izvršljivost, preglednost, kazni za neskladnost, postopke za sodelovanje javnosti, kakovost izravnalnih dobropisov, spremljanje, poročanje in preverjanje emisij, registre, odgovornost, kakor tudi pravila o uporabi biogoriv. Komisija tudi to poročilo objavi do 1. julija 2026.

3. Poročilu Komisije iz odstavka 2 se, kadar je ustrezno, priloži zakonodajni predlog za spremembo te direktive na način, ki je skladen s cilji Pariškega sporazuma glede temperature, z zavezo Unije glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030 in ciljem dosege podnebne nevtralnosti najpozneje do leta 2050, da bi ohranili okoljsko celovitost in učinkovitost podnebnih ukrepov Unije. V priloženem predlogu, kot je ustrezno, določi, da se EU ETS od januarja 2027 dalje uporablja za odhodne lete z aerodromov v državah EGP na aerodrome zunaj EGP, ne pa tudi za dohodne lete z aerodromov zunaj EGP. Kadar je iz poročila iz odstavka 2 razvidno, da:
- (a) skupščina ICAO do 31. decembra 2025 ni okrepila sheme CORSIA v skladu z doseganjem njenega dolgoročnega globalnega zelenega cilja, da bi uresničila cilje Pariškega sporazuma, ali
 - (b) so države, navedene v izvedbenem aktu, sprejetem na podlagi člena 25a(3), po najnovejših razpoložljivih podatkih odgovorne za manj kot 70 % emisij iz mednarodnega letalstva.

Priloženi predlog operatorjem zrakoplovov omogoča tudi, da, kot je ustrezno, odbijejo vse stroške, nastale zaradi izravnave v okviru sheme CORSIA na teh progah, da se prepreči dvojno zaračunavanje. Če pogoji iz prvega pododstavka, točki (a) in (b), niso izpolnjeni, se ta direktiva, kadar je ustrezno, spremeni s predlogom, da se bo EU ETS še naprej uporabljal samo za lete znotraj EGP, lete v Švico in Združeno kraljestvo ter lete v države, ki niso navedene v izvedbenem aktu, sprejetem na podlagi člena 25a(3).

* Uredba Komisije (EU) št. 606/2010 z dne 9. julija 2010 o odobritvi poenostavljenega orodja, ki ga je razvila Evropska organizacija za varnost zračne plovbe (Eurocontrol) za ocenjevanje porabe goriva nekaterih operatorjev zrakoplovov z majhnimi emisijami (UL L 175, 10.7.2010, str. 25).“;

(11) v členu 30 se doda naslednji odstavek:

„8. Komisija leta 2026 v poročilo iz člena 10(5) vključi naslednje elemente:

- (a) oceno vplivov letov, krajših od 1000 km, na okolje in podnebje in preučitev možnosti, kako bi lahko te vplive zmanjšali, vključno s preučitvijo razpoložljivih alternativnih načinov javnega prevoza in večjo uporabo trajnostnih letalskih goriv;
- (b) oceno vplivov letov, ki jih opravijo operatorji, ki so na podlagi točke (h) ali (k) vnosa ‚Letalstvo‘ v stolpcu ‚Dejavnosti‘ v preglednici v Prilogi I izvzeti, na okolje in podnebje ter preučitev možnosti, kako bi lahko te vplive zmanjšali;
- (c) oceno socialnih vplivov te direktive v letalskem sektorju, vključno z njegovo delovno silo in stroške letalskega prevoza, ter
- (d) oceno letalske povezljivosti otokov in oddaljenih ozemelj, vključno z upoštevanjem vidikov konkurenčnosti in selitve virov ogljika, pa tudi vplivov na okolje in podnebje.

Poročilo iz člena 10(5) se, kadar je ustrezno, upošteva tudi pri prihodnji reviziji te direktive.“;

- (12) prilogi I in IV se spremenita v skladu s Prilogo k tej direktivi.

Člen 2

Prenos

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do 31. decembra 2023. Komisiji takoj sporočijo besedilo teh predpisov.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedila temeljnih predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3
Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4
Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V ...,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik/predsednica

PRILOGA

(1) V stolpcu „Dejavnosti“ v preglednici v Prilogi I k Direktivi 2003/87/ES se vnos „Letalstvo“ spremeni:

(a) za prvim odstavkom se vstavi naslednji odstavek:

„Leti med aerodromoma v dveh različnih državah, navedenih na seznamu iz izvedbenega akta, sprejetega na podlagi člena 25a(3), ter leti med Švico ali Združenim kraljestvom in državami, navedenimi na seznamu iz izvedbenega akta, sprejetega na podlagi člena 25a(3), ter za namene člena 12(6) in (8) ter člena 28c vsi drugi leti med aerodromi, ki se nahajajo v dveh različnih tretjih državah, ki jih opravljajo operatorji zrakoplovov, ki izpolnjujejo oba naslednja pogoja:

(a) operatorji zrakoplovov imajo spričevalo operatorja zrakoplova, ki ga je izdala država članica, ali so registrirani v državi članici, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, pridruženimi območji in ozemlji navedene države članice, in

- (b) od 1. januarja 2021 njihove letne emisije CO₂ iz letov, ki se opravljajo z letali z največjo potrjeno vzletno maso, večjo od 5 700 kg, iz te priloge, razen letov z vzletom in pristankom v isti državi članici, vključno z najbolj oddaljenimi regijami iste države članice, presegajo 10 000 ton; za namene te točke se ne upoštevajo emisije iz naslednjih vrst letov:
- (i) državnih letov;
 - (ii) letov v humanitarne namene;
 - (iii) letov medicinske pomoči;
 - (iv) vojaških letov;
 - (v) letov za gašenje požarov;
 - (vi) letov pred ali po humanitarnem letu, letu medicinske pomoči ali letu za gašenje požarov, pod pogojem, da so bili taki leti opravljeni z istim zrakoplovom in so bili potrebni za izvedbo s tem povezanih humanitarnih, zdravstvenih ali gasilskih dejavnosti ali za premestitev zrakoplova po teh dejavnostih za njegovo naslednjo dejavnost.“;
- (b) v točki (i) se številka „30 000“ nadomesti s številko „50 000“.

(2) v delu B Priloge IV k Direktivi 2003/87/ES se oddelek »Spremljanje emisij ogljikovega dioksida« spremeni:

(a) na koncu četrtega odstavka se doda naslednji stavek:

„Faktor emisije za kerozin za reaktivne motorje (jet A1 ali jet A) je 3,16 (t CO₂/t goriva).“;

(b) za četrtem odstavkom se vstavi naslednji odstavek:

„Za goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, ki uporabljajo vodik iz obnovljivih virov in so skladna s členom 25 Direktive (EU) 2018/2001, se do sprejetja izvedbenega akta iz člena 14(1) te direktive šteje, da ustvarjajo ničelne emisije za operatorje zrakoplovov, ki jih uporabljajo.“.
