



EUROPSKA UNIJA

EUROPSKI PARLAMENT

VIJEĆE

**Strasbourg, 10. svibnja 2023.
(OR. en)**

**2021/0207 (COD)
LEX 2234**

**PE-CONS 8/1/23
REV 1**

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

**DIREKTIVA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA O IZMJENI DIREKTIVE 2003/87/EZ U
POGLEDU DOPRINOSA ZRAKOPLOVSTVA UNIJINU CILJU SMANJENJA EMISIJA U
CIJELOM GOSPODARSTVU I ODGOVARAJUĆE PROVEDBE GLOBALNE TRŽIŠNO
UTEMELJENE MJERE**

DIREKTIVA (EU) 2023/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 10. svibnja 2023.

**o izmjeni Direktive 2003/87/EZ u pogledu doprinosa
zrakoplovstva Unijinu cilju smanjenja emisija u cijelom gospodarstvu i
odgovarajuće provedbe globalne tržišno utemeljene mjere**

(Tekst značajan za EGP)

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 regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom³,

¹ SL C 152, 6.4.2022., str. 152.

² SL C 301, 5.8.2022., str. 116.

³ Stajalište Europskog parlamenta od 18. travnja 2023. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od 25. travnja 2023.

budući da:

- (1) Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ uspostavljen je sustav trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije radi promicanja smanjenja emisija stakleničkih plinova na troškovno i gospodarski učinkovit način. Zrakoplovne djelatnosti uključene su u EU sustav trgovanja emisijama Direktivom 2008/101/EZ Europskog parlamenta i Vijeća². Europska unija nadležna je za proširenje EU sustava trgovanja emisijama na sve letove koji započinju ili završavaju u zračnoj luci smještenoj u državi članici.

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

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.).

- (2) Zaštita okoliša jedan je od najvažnijih izazova s kojima se suočavaju Unija i ostatak svijeta. Pariški sporazum¹, donesen 12. prosinca 2015. u sklopu Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC) („Pariški sporazum”), stupio je na snagu 4. studenoga 2016. Stranke Pariškog sporazuma dogovorile su se da će zadržati povišenje globalne prosječne temperature na razini koja je znatno niža od 2 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju te ulagati napore u ograničavanje povišenja temperature na 1,5 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju. Ta obveza ojačana je donošenjem Klimatskog pakta iz Glasgowa u sklopu UNFCCC-a 13. studenoga 2021. u kojem je Konferencija stranaka UNFCCC-a koja služi kao sastanak stranaka Pariškog sporazuma prepoznala da bi se zadržavanjem povišenja globalne prosječne temperature na 1,5 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju znatno smanjili rizici i posljedice klimatskih promjena te su se te stranke obvezale na to da će do kraja 2022. povećati svoje ciljeve za 2030. kako bi se u ovom presudnom desetljeću ubrzalo djelovanje u području klime te premostio jaz u ambicijama u odnosu na cilj od 1,5 °C. Kako bi se postigli ciljevi Pariškog sporazuma, svi gospodarski sektori, uključujući međunarodno zrakoplovstvo, trebaju pridonositi smanjivanju emisija stakleničkih plinova.

¹ SL L 282, 19.10.2016., str. 4.

- (3) Zrakoplovstvo je odgovorno za 2 do 3 % globalnih emisija CO₂, dok je ukupni utjecaj zrakoplovstva na klimu barem dvostruko veći od njegovog utjecaja koji proizlazi samo iz CO₂. Zrakoplovstvo je drugi po veličini izvor utjecaja na klimu u području prometa nakon cestovnog prometa. Eurocontrol je 2022. previdio povećanje aktivnosti europskog zrakoplovstva od 44 % do 2050. u odnosu na 2019. Potreba za hitnim mjerama za smanjenje emisija CO₂ sve je veća, kao što je naveo Međuvladin panel o klimatskim promjenama u svojem posljednjem izvješću od 7. kolovoza 2021. naslovljenom „Climate change 2021: The Physical Science Basis” (Klimatske promjene 2021.: znanstveni dokazi), izvješću od 28. veljače 2022. naslovljenom „Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability” (Klimatske promjene 2022.: učinci, prilagodba i ugroženost) i izvješću od 4. travnja 2022. naslovljenom „Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change” (Klimatske promjene 2022.: ublažavanje klimatskih promjena). U tom izvješću od 4. travnja 2022. međunarodno zrakoplovstvo utvrđuje se kao sektor u kojem su u sektorskim sporazumima doneseni ciljevi ublažavanja klimatskih promjena koji su daleko od onoga što bi bilo potrebno za postizanje dugoročnog temperaturnog cilja Pariškog sporazuma. Unija bi stoga na tu hitnu potrebu za mjerama trebala odgovoriti ulaganjem većih napora i preuzimanjem uloge međunarodnog lidera u borbi protiv klimatskih promjena.

- (4) Vijeće Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) je 27. lipnja 2018. na desetoj sjednici svojeg 214. zasjedanja donijelo prvo izdanje sveska IV. Priloga 16. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu potpisanoj 7. prosinca 1944. (Čikaška konvencija) - Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA) kojim se uspostavljaju Međunarodni standardi i preporučene prakse u području zaštite okoliša za CORSIA-u (SARP-ovi za CORSIA-u). Unija i njezine države članice provode CORSIA-u od početka pilot-faze 2021. – 2023. u skladu s Odlukom Vijeća (EU) 2020/954¹.
- (5) U skladu s Odlukom Vijeća (EU) 2018/2027² države članice obavijestile su Tajništvo ICAO-a o razlikama između CORSIA-e i EU sustava trgovanja emisijama. Cilj je bio očuvati pravnu stečevinu Unije i buduća prava oblikovanja politika, kao i razinu klimatske ambicije Unije i isključivu ulogu Europskog parlamenta i Vijeća u odlučivanju o sadržaju prava Unije. Nakon donošenja ove Direktive trebalo bi ažurirati obavijest Tajništvu ICAO-a o razlikama između programa CORSIA i EU sustava trgovanja emisijama drugom obavješću o razlikama u skladu s pravom Unije kako bi se uzele u obzir revizije Direktive 2003/87/EZ.

¹ Odluka Vijeća (EU) 2020/954 od 25. lipnja 2020. o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u okviru Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva u pogledu obavješćivanja o dobrovoljnom sudjelovanju u Programu za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA) od 1. siječnja 2021. i o opciji odabranoj za izračun zahtjevâ u vezi s neutralizacijom za operatere zrakoplova tijekom razdoblja 2021. – 2023. (SL L 212, 3.7.2020., str. 14.).

² Odluka Vijeća (EU) 2018/2027 od 29. studenoga 2018. o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u okviru Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva u pogledu prvog izdanja Međunarodnih standarda i preporučene prakse u području zaštite okoliša – Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA) (SL L 325, 20.12.2018., str. 25.).

- (6) Suočavanje s izazovima u području klime i okoliša te ispunjavanje ciljeva Pariškog sporazuma u središtu su komunikacije Komisije od 11. prosinca 2019. naslovljene „Europski zeleni plan”(europski zeleni plan).
- (7) Unija se obvezala do 2030. smanjiti svoje neto emisije stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990., u okviru ažuriranih i na nacionalnoj razini utvrđenih doprinosa Unije i njezinih država članica, dostavljenih Tajništvu UNFCCC-a 17. prosinca 2020. Zrakoplovstvo bi trebalo doprinijeti tim naporima za smanjenje emisija.
- (8) Donošenjem Uredbe (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća¹ Unija je unijela u zakonodavstvo cilj smanjenja emisija na nultu neto razinu najkasnije do 2050. i cilj ostvarenja negativnih emisija nakon toga. Tom se Uredbom utvrđuje i prijelazni obvezujući domaći srednjoročni klimatski cilj Unije u pogledu smanjenja neto emisija stakleničkih plinova do 2030. (emisije nakon što se odbije uklanjanje) za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990.

¹ Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1.).

- (9) Izmjene uvedene ovom Direktivom ključne su za osiguranje integriteta EU sustava trgovanja emisijama i djelotvorno upravljanje EU sustavom za trgovanje emisijama kako bi on kao instrument politike doprinio postizanju Unijinih ciljeva smanjenja neto emisija stakleničkih plinova za najmanje 55 % do 2030. i postizanju klimatske neutralnosti najkasnije do 2050., kao i cilju ostvarivanja negativnih emisija nakon toga, kako je utvrđeno u članku 2. stavku 1. Uredbe (EU) 2021/1119. Cilj je tih izmjena stoga i provođenje doprinosâ Unije u okviru Pariškog sporazuma u pogledu zrakoplovstva. Stoga bi ukupna količina emisijskih jedinica za zrakoplovstvo trebala biti konsolidirana i podložna linearnom faktoru smanjenja iz članka 9. Direktive 2003/87/EZ.

- (10) Osim putem CO₂, zrakoplovstvo utječe na klimu i putem emisija koje nisu emisije CO₂, kao što su dušikovi oksidi (NO_x), čestice čađe, spojevi oksidiranog sumpora i utjecaji vodene pare, ali i putem atmosferskih procesa uzrokovanih takvim emisijama, primjerice formiranjem ozona i kondenzacijskim cirusima. Utjecaj na klimu takvih emisija koje nisu emisije CO₂ ovisi o vrsti korištenog goriva i motora, o lokaciji emisija, posebice o putnoj visini zrakoplova i njegovu položaju u smislu zemljopisne širine i dužine, kao i o vremenu ispuštanja emisija te vremenskim uvjetima u tom trenutku. Na temelju Komisijine procjene učinka iz 2006. o uključivanju zrakoplovstva u EU sustav trgovanja emisijama, u Direktivi 2008/101/EZ priznato je da zrakoplovstvo ima utjecaj na globalnu klimu putem ispuštanja emisija koje nisu emisije CO₂. U članku 30. stavku 4. Direktive 2003/87/EZ, kako je izmijenjen Direktivom (EU) 2018/410 Europskog parlamenta i Vijeća¹, od Komisije se zahtijevalo da prije 1. siječnja 2020. predstavi ažuriranu analizu učinaka zrakoplovstva koji nisu povezani s emisijama CO₂, prema potrebi uz prijedlog o najboljem načinu hvatanja ukoštac s tim učincima. Kako bi ispunila taj zahtjev, Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA) provela je ažuriranu analizu učinaka zrakoplovstva koji nisu povezani s emisijama CO₂ na klimatske promjene i objavila svoju studiju 23. studenoga 2020. U nalazima te studije potvrđene su prethodne procjene, prvenstveno da su učinci zrakoplovnih djelatnosti koji nisu povezani s CO₂ na klimu ukupno barem jednako značajni kao i učinci samog CO₂.

¹ Direktiva (EU) 2018/410 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. ožujka 2018. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ radi poboljšanja troškovno učinkovitih smanjenja emisija i ulaganja za niske emisije ugljika te Odluke (EU) 2015/1814 (SL L 76, 19.3.2018., str. 3.).

- (11) Iz nalaza EASA-ine studije od 23. studenog 2020. proizlazi da se učinci zrakoplovstva koji nisu povezani s CO₂, u skladu s načelom opreznosti, više ne mogu zanemariti. Regulatorne mjere Unije potrebne su za postizanje smanjenja emisija u skladu s Pariškim sporazumom. Stoga bi Komisija trebala uspostaviti okvir za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju učinaka zrakoplovstva koji nisu povezani s CO₂. Na temelju rezultata tog okvira Komisija bi do 1. siječnja 2028. trebala podnijeti izvješće te bi trebala, prema potrebi i na temelju procjene učinka, podnijeti zakonodavni prijedlog koji sadržava mjere ublažavanja za učinke zrakoplovstva koji nisu povezani s CO₂ proširenjem područja primjene EU sustava trgovanja emisijama na takve učinke.
- (12) Za postizanje ambicioznijih klimatskih ciljeva bit će potrebno usmjeriti što više resursa na klimatsku tranziciju, koja bi također trebala biti pravedna tranzicija. Stoga bi se svi prihodi od dražbi koji nisu dodijeljeni proračunu Unije trebali upotrebljavati za svrhe povezane s klimom.

- (13) Ukupnu količinu emisijskih jedinica za zrakoplovstvo trebalo bi konsolidirati na razini dodjele emisijskih jedinica za letove za koje se emisijske jedinice trebaju predati u skladu s Direktivom 2003/87/EZ. Dodjela emisijskih jedinica za 2024. trebala bi se temeljiti na ukupnoj dodjeli emisijskih jedinica aktivnim operaterima zrakoplova u 2023., umanjenoj za linearni faktor smanjenja iz te direktive. Razinu dodjele trebalo bi povećati kako bi se uzele u obzir linije koje nisu bile obuhvaćene EU sustavom trgovanja emisijama u 2023., ali će biti obuhvaćene EU sustavom trgovanja emisijama od 2024. nadalje.
- (14) Povećani udio prodaje na dražbi od godine nakon stupanja na snagu ove Direktive trebalo bi biti pravilo za dodjelu emisijskih jedinica u sektoru zrakoplovstva, uzimajući u obzir sposobnost sektora da prenese povećane troškove CO₂. Trebalo bi provesti postupno ukidanje besplatne dodjele emisijskih jedinica u 2024. i 2025. te bi od 2026. trebalo provoditi prodaju svih emisijskih jedinica na dražbi.

- (15) Direktiva 2003/87/EZ trebala bi pridonijeti poticanju dekarbonizacije komercijalnog zračnog prijevoza. Tranzicija s korištenja fosilnih goriva imala bi ulogu u postizanju takve dekarbonizacije. Međutim, s obzirom na visoku razinu tržišnog natjecanja među operaterima zrakoplova, tržište održivih zrakoplovnih goriva u Uniji koje je u razvoju te značajnu razliku u cijeni između fosilnog kerozina i održivih zrakoplovnih goriva, tu bi tranziciju trebalo poduprijeti poticanjem pionira takvog poslovanja. Stoga bi tijekom razdoblja od 1. siječnja 2024. do 31. prosinca 2030. trebalo rezervirati 20 milijuna emisijskih jedinica kako bi ih se dodijelilo za pokrivanje dijela preostale razlike u cijeni između fosilnog kerozina i prihvatljivih zrakoplovnih goriva za pojedinačne operatere zrakoplova. Te emisijske jedinice trebale bi potjecati iz skupa ukupnih raspoloživih emisijskih jedinica za zrakoplovstvo te bi se trebale dodjeljivati na nediskriminirajući način samo za letove obuhvaćene obvezom predaje iz Direktive 2003/87/EZ. Nakon evaluacije funkcioniranja te rezerve Komisija bi mogla odlučiti podnijeti zakonodavni prijedlog za dodjelu količinski i vremenski ograničenih emisijskih jedinica. Takva dodjela trebala bi trajati samo do 31. prosinca 2034.

- (16) Nadzvučni komercijalni letovi nisu više dostupni, među ostalim zbog nerazmjerno velike štete za okoliš koju su uzrokovali. Međutim, trenutni trendovi upućuju na intenzivna istraživanja ponovnog uvođenja nadzvučnog zrakoplovstva. Pozitivna korelacija između brzine putovanja i razine emisija zbog izgaranja goriva opravdava različito postupanje prema podzvučnim i nadzvučnim letovima. Stoga je primjereno isključiti moguće buduće nadzvučne letove iz potpore koja je na temelju ove Direktive predviđena za nefosilna goriva.
- (17) Direktivu 2003/87/EZ trebalo bi izmijeniti i u pogledu jedinica prihvatljivih za usklađenost kako bi se uzeli u obzir kriteriji prihvatljivosti jedinica emisija u okviru CORSIA-e koje je Vijeće ICAO-a donijelo na svojem 216. zasjedanju u ožujku 2019. kao ključan element CORSIA-e. Operateri zrakoplova s poslovnim nastanom u Uniji trebali bi moći upotrebljavati jedinice za usklađenost s CORSIA-om za letove u treće zemlje za koje se smatra da sudjeluju u CORSIA-i ili letove iz tih zemalja ili između njih. Kako bi se osiguralo da se Unijinom provedbom CORSIA-e podupiru ciljevi Pariškog sporazuma i potiče široko sudjelovanje u CORSIA-i, jedinice za usklađenost trebale bi potjecati iz država koje su stranke Pariškog sporazuma i koje sudjeluju u CORSIA-i te bi trebalo izbjegavati dvostruko računanje.

- (18) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za upotrebu jedinica u skladu s Direktivom 2003/87/EZ, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji za donošenje popisa jedinica, na temelju onih koje Vijeće ICAO-a smatra prihvatljivima za upotrebu u svrhu usklađenosti u okviru CORSIA-e i koje ispunjavaju uvjete prihvatljivosti predviđene ovom Direktivom. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹.
- (19) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za potrebne aranžmane za odobrenje stranaka sudionica, za pravovremenu prilagodbu izvješćivanja o antropogenim emisijama po izvorima i uklanjanjima ponorima obuhvaćenima nacionalno utvrđenim doprinosima stranaka sudionica te za izbjegavanje dvostrukog računanja i neto povećanja globalnih emisija, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji radi utvrđivanja detaljnih zahtjeva za takve aranžmane. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011.
- (20) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za izračun zahtjeva u vezi s neutralizacijom u okviru CORSIA-e za operatere zrakoplova s poslovnim nastanom u Uniji, odgovarajuće provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011.

¹ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (21) S obzirom na to da bi provedba i izvršavanje CORSIA-e u odnosu na operatere zrakoplova s poslovnim nastanom izvan Unije trebala biti isključivo odgovornost matične zemlje tih operatera zrakoplova, od operatera zrakoplova s poslovnim nastanom izvan Unije ne bi trebalo zahtijevati poništavanje jedinica za usklađenost s CORSIA-om na temelju ove Direktive.
- (22) S obzirom na to da bi provedba i izvršavanje CORSIA-e u odnosu na operatere zrakoplova s poslovnim nastanom izvan Unije trebala biti isključivo odgovornost matične zemlje tih operatera zrakoplova, ako operater zrakoplova s poslovnim nastanom izvan Unije ima značajne emisije iz letova unutar Europskog gospodarskog prostora (EGP) ili letova koji započinju u zračnoj luci smještenoj u EGP-u prema zračnoj luci smještenoj u Švicarskoj ili u Ujedinjenoj Kraljevini, država u kojoj taj operater zrakoplova ima poslovni nastan također može obavijestiti o razlikama u primjeni CORSIA-e u pogledu letova unutar Europe. Direktivu 2003/87/EZ trebalo bi preispitivati s obzirom na razvoj događaja u tom pogledu.
- (23) Kako bi se osiguralo jednako postupanje prema linijama, letove u države koje ne provode CORSIA-u za potrebe prava Unije i iz tih država, osim letova koji započinju u zračnoj luci smještenoj u EGP-u i završavaju u zračnoj luci smještenoj u EGP-u, Švicarskoj ili Ujedinjenoj Kraljevini, trebalo bi izuzeti od obveza predaje emisijskih jedinica ili poništavanja jedinica. Kako bi se potaknula potpuna provedba CORSIA-e počevši od 2027., izuzeće bi se trebalo primjenjivati samo na emisije ispuštene do 31. prosinca 2026. u odnosu na predaju emisijskih jedinica.

- (24) U članku 191. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) predviđa se da politika Unije u području okoliša doprinosi promicanju mjera na međunarodnoj razini za borbu protiv klimatskih promjena te se zahtijeva da Unija i države članice u okviru svojih nadležnosti surađuju s trećim zemljama i s nadležnim međunarodnim organizacijama. Ti su također ciljevi relevantni za ICAO i daljnji razvoj CORSIA-e.
- (25) Transparentnost podataka i javni pristup informacijama ključni su za poboljšanje odgovornosti i izvršivosti. Stoga bi Komisija trebala na način prilagođen korisnicima objavljivati podatke o emisijama operatera zrakoplova i o njihovoj neutralizaciji. Takvim objavljivanjem olakšala bi se procjena učinka CORSIA-e na globalno smanjenje emisija CO₂ kao i uloga CORSIA-e u postizanju ciljeva iz Pariškog sporazuma.
- (26) Letovi u najmanje razvijene zemlje i male otočne države u razvoju, kako ih definiraju Ujedinjeni narodi, koje ne provode CORSIA-u za potrebe prava Unije te letovi iz tih zemalja i država, osim onih država čiji je BDP po stanovniku jednak ili veći od prosjeka Unije, trebali bi biti izuzeti od obveza predaje emisijskih jedinica ili poništavanja jedinica. Ne bi trebalo biti krajnjeg datuma za to izuzeće.

- (27) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za izuzimanje operatera zrakoplova od zahtjeva u vezi s neutralizacijom utvrđenih ovom Direktivom u pogledu emisija iz letova u države koje u svojem domaćem pravu imaju blažu primjenu CORSIA-e ili koje ne izvršavaju odredbe CORSIA-e na jednak način u odnosu na sve operatere zrakoplova u skladu s ovom Direktivom ili letova iz tih država, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji radi izuzimanja operatera zrakoplova s poslovnim nastanom u Uniji od zahtjeva u vezi s neutralizacijom u pogledu emisija iz letova kod kojih je znatno narušeno tržišno natjecanje na štetu operatera zrakoplova s poslovnim nastanom u Uniji zbog blaže provedbe ili izvršavanja CORSIA-e u trećim zemljama. Narušavanje tržišnog natjecanja moglo bi biti uzrokovano blažim pristupom prihvatljivim jedinicama ili odredbama o dvostrukom računanju. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011.
- (28) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za uspostavu jednakih uvjeta na linijama između dviju različitih država koje primjenjuju CORSIA-u u slučajevima u kojima te države dopuštaju operaterima zrakoplova upotrebu drugih jedinica osim jedinica koje se nalaze na popisu jedinica za usklađenost donesenom u skladu s provedbenim aktom na temelju ove Direktive, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji radi dopuštanja operaterima zrakoplova s poslovnim nastanom u državi članici da upotrebljavaju dodatne vrste jedinica uz one koje se nalaze na popisu jedinica za usklađenost ili radi dopuštanja da uvjeti za prihvatljivost jedinica uvedeni ovom Direktivom za njih ne budu obvezujući. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011.

- (29) Komisija bi trebala izvijestiti o provedbi CORSIA-e i skupa mjera ICAO-a za postizanje dugoročnog željenog globalnog cilja nultih neto emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo do 2050. („dugoročni željeni globalni cilj”), koji je 41. skupština ICAO-a donijela 7. listopada 2022.
- (30) Kako bi se olakšao napredak u ICAO-u, Unija je u tri 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 EGP-u, uz jednako postupanje prema operaterima zrakoplova na istim linijama neovisno o njihovu poslovnom nastanu. Najnovijim odstupanjem od EU sustava trgovanja emisijama, utvrđenim u Uredbi (EU) 2017/2392 Europskog parlamenta i Vijeća¹, obveze u pogledu usklađenosti ograničene su na emisije letova ispuštene unutar EGP-a do 2023. te su njime predviđene moguće promjene područja primjene sustava u pogledu aktivnosti prema zračnim lukama smještenima izvan EGP-a i iz njih od 1. siječnja 2024. nadalje, nakon preispitivanja utvrđenog u toj uredbi. Kako bi se ocijenila provedba CORSIA-e, čija je pilot-faza započela, i način na koji se CORSIA primjenjuje u praksi, trenutno odstupanje od obveza u okviru EU sustava trgovanja emisijama trebalo bi produljiti za obveze predaje do 31. prosinca 2026. u pogledu letova u relevantne treće zemlje i iz njih koje obavljaju operateri zrakoplova na linijama koje nisu obuhvaćene CORSIA-om, a na koje bi se obveze izvješćivanja i predaje u okviru EU sustava trgovanja emisijama inače primjenjivale do 31. ožujka 2027. i 30. rujna 2027.

¹ Uredba (EU) 2017/2392 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 2017. 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. (SL L 350, 29.12.2017., str. 7.).

To bi trebalo biti posljednje vremenski ograničeno odstupanje od EU sustava trgovanja emisijama. Preispitivanje CORSIA-e trebalo bi provesti do 1. srpnja 2026. Ako Skupština ICAO-a do 31. prosinca 2025. ne ojača CORSIA-u u skladu s postizanjem svojeg dugoročnog željenog globalnog cilja i radi ostvarenja ciljeva Pariškog sporazuma, ili ako države navedene u provedbenom aktu koji treba donijeti Komisija na temelju najnovijih dostupnih podataka predstavljaju manje od 70 % emisija iz međunarodnog zrakoplovstva, Komisija bi tada, prema potrebi, trebala predložiti da se EU sustav trgovanja emisijama primjenjuje na emisije iz odlaznih letova od 2027. te da operateri zrakoplova mogu odbiti sve troškove nastale neutralizacijom u okviru CORSIA-e na tim linijama kako bi se izbjeglo dvostruko naplaćivanje. Istodobno, ako treća zemlja ne primjenjuje CORSIA-u od 2027., EU sustav trgovanja emisijama trebao bi se primjenjivati na emisije iz letova u tu treću zemlju.

- (31) Informacije o upotrebi jedinica za usklađenost sa zahtjevima u vezi s neutralizacijom u okviru CORSIA-e trebale bi biti javno dostupne na način koji nije manje transparentan od onoga u odnosu na informacije o upotrebi međunarodnih jedinica emisije na temelju Direktive 2003/87/EZ do 2020. u skladu s Prilogom XIV. Uredbi Komisije (EU) br. 389/2013¹.

¹ Uredba Komisije (EU) br. 389/2013 od 2. svibnja 2013. o uspostavi Registra Unije u skladu s Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, odlukama br. 280/2004/EZ i br. 406/2009/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i o ukidanju uredbi Komisije (EU) br. 920/2010 i br. 1193/2011 (SL L 122, 3.5.2013., str. 1.).

- (32) Na 41. skupštini ICAO-a 7. listopada 2022. i u kontekstu pandemije bolesti COVID-19 odlučeno je promijeniti prethodnu referentnu vrijednost CORSIA-e za razdoblje od 2024. do 2035. s prosječnih emisija CO₂ 2019. i 2020. na 85 % emisija CO₂ iz 2019. Prosjek svih prijavljenih emisija CO₂ 2019. i 2020. iznosio je 435 859 594 tone. Emisije CO₂ su 2019. iznosile 608 076 604 tona, a 85 % te brojke iznosi 516 865 113 tona. Međutim, stvarna referentna vrijednost koju ICAO upotrebljava za izračun faktora rasta sektora utvrđuje se upotrebom podskupa emisija CO₂ uzimajući u obzir samo emisije na linijama koje podliježu zahtjevima u vezi s neutralizacijom. Za podskup svih parova država koji podliježu zahtjevima u vezi s neutralizacijom u 2021., ICAO ne objavljuje prosjek emisija CO₂ iz 2019. i 2020., ali se on procjenjuje na 245 milijuna tona, dok su emisije CO₂ 2019. iznosile 341 380 188 tona, od čega 85 % iznosi 290 173 160 tona. Za sve parove država za koje se očekuje da će podlijegati zahtjevima u vezi s neutralizacijom u 2027. procjenjuje se da prosjek emisija CO₂ 2019. i 2020. iznosi približno 373 milijuna tona, dok se procjenjuje da 85 % odgovarajućih emisija CO₂ iz 2019. iznosi oko 439 milijuna tona.
- (33) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za utvrđivanje popisa država za koje se smatra da primjenjuju CORSIA-u za potrebe Direktive 2003/87/EZ, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji za donošenje i održavanje popisa država koje nisu zemlje EGP-a, Švicarska i Ujedinjena Kraljevina, a za koje se smatra da sudjeluju u CORSIA-i za potrebe prava Unije. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011.

- (34) Tranzicija sektora zrakoplovstva na održivo zrakoplovstvo treba uzeti u obzir socijalnu dimenziju sektora i njegovu konkurentnost kako bi se osiguralo da ta tranzicija bude socijalno pravedna i da radnicima pruža osposobljavanje, prekvalifikaciju i usavršavanje. Komisija bi Europskom parlamentu i Vijeću trebala podnijeti izvješće o primjeni ove Direktive i njezinim socijalnim učincima na sektor zrakoplovstva.
- (35) Letovi na udaljenostima do 1000 kilometara i kraćim udaljenostima čine od 6 do 9 % ukupnih emisija CO₂ zrakoplovstva. Komisija bi trebala podnijeti izvješće o mjerama za promicanje promjene načina prijevoza na alternativne, održivije načine prijevoza, u očekivanju tehnoloških otkrića i dostupnosti zrakoplovnih goriva i zrakoplova s nultim emisijama.
- (36) Iako se EU sustav trgovanja emisijama primjenjuje na letove od 2012., paket „Spremni za 55 %” uključuje dodatne mjere koje bi, zajedno s EU sustavom trgovanja emisijama, mogle imati kumulativni učinak na sektor. Kako bi se zaštitila zračna povezanost za letove kojima se opslužuju otočna područja ili male zračne luke, mehanizmom u okviru ove Direktive, koji je osmišljen za premošćivanje preostale razlike u cijeni između fosilnih goriva i njihovih alternativa trebalo bi ograničiti negativne učinke na zračnu povezanost i ublažiti rizik od izmještanja emisija ugljika. Komisija bi do 2026. trebala izvijestiti o mogućim učincima na zračnu povezanost.

- (37) Emisijski faktor za kerozin za mlazne motore (Jet A1 ili Jet A) u okviru EU sustava trgovanja emisijama trebao bi biti usklađen s emisijskim faktorom za to gorivo utvrđenim u SARP-ovima za CORSIA-u. Zbog povećanja emisijskog faktora za kerozin za mlazne motore ne bi trebalo doći do promjene u razinama dodjele emisijskih jedinica jer ova Direktiva dovodi do postupnog ukidanja besplatne dodjele emisijskih jedinica za zrakoplovstvo u korist dražbi kako bi se postigla veća smanjenja emisija.
- (38) Obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla koja upotrebljavaju vodik iz obnovljivih izvora u skladu s člankom 25. Direktive (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća¹, trebala bi se ocijeniti kao goriva koja proizvode nulte emisije za operatere zrakoplova koji ih upotrebljavaju dok se na temelju ove Direktive ne utvrde detaljna pravila za odgovarajuće obračunavanje.

¹ Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

- (39) Kako bi se utvrdila detaljna pravila za godišnji izračun razlike u cijeni između fosilnog kerozina i prihvatljivih goriva u skladu s uredbom o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz, za dodjelu emisijskih jedinica za upotrebu takvih prihvatljivih goriva, i za izračun emisija stakleničkih plinova uštedenih u skladu s upotrebom goriva uslijed uporabe takvih prihvatljivih goriva kao i kako bi se utvrdili aranžmani za uzimanje u obzir poticaja koji proizlaze iz cijene ugljika i iz usklađenih najnižih razina oporezivanja fosilnih goriva, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a. Osim toga, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a kako bi utvrdila detaljne aranžmane na temelju kojih države članice na dražbi prodaju emisijske jedinice za zrakoplovstvo, uključujući detaljne aranžmane za prodaju na dražbi potrebne za prijenos dijela prihoda od takve dražbovne prodaje u opći proračun Unije kao vlastita sredstva. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.¹. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

¹ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

- (40) Posebnu pozornost trebalo bi posvetiti promicanju pristupačnosti najudaljenijih regija Unije. Stoga bi trebalo predvidjeti privremeno odstupanje od EU sustava trgovanja emisijama do 31. prosinca 2030. za emisije iz letova između zračne luke smještene u najudaljenijoj regiji države članice i zračne luke smještene u istoj državi članici izvan te najudaljenije regije kako bi se odgovorilo na najvažnije potrebe stanovnika u pogledu zapošljavanja, obrazovanja i drugih mogućnosti. To bi odstupanje trebalo iz istih razloga obuhvaćati letove između zračnih luka smještenih u istoj najudaljenijoj regiji ili u različitim najudaljenijim regijama u istoj državi članici.
- (41) Odluka (EU) 2023/136 Europskog parlamenta i Vijeća¹ primjenjuje se u pogledu obavijesti operaterima zrakoplova koje trebaju dostaviti države članice do 30. studenoga 2023. na temelju Direktive 2003/87/EZ pod uvjetom da faktor rasta sektora za emisije 2022., koji objavljuje ICAO, bude jednak nuli.

¹ Odluka (EU) 2023/136 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2023. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ u pogledu obavješćivanja o neutralizaciji s obzirom na globalnu tržišno utemeljenu mjeru za operatere zrakoplova sa sjedištem u Uniji (SL L 19, 20.1.2023., str. 1.).

- (42) Sveobuhvatan pristup inovacijama važan je za postizanje ciljeva europskog zelenog plana i konkurentnost europske industrije. To je posebno važno za sektore koje je teško dekarbonizirati, kao što su zrakoplovstvo i pomorski promet, u kojima je potrebno uvesti kombinaciju operativnih poboljšanja, alternativnih klimatski neutralnih goriva i tehnoloških rješenja. Stoga bi države članice trebale osigurati da nacionalne odredbe o prenošenju ne ometaju inovacije i da budu tehnološki neutralne. Na razini Unije potrebne istraživačke i inovacijske aktivnosti podupiru se, među ostalim, putem Okvirnog programa za istraživanja i inovacije Obzor Europa, koji uključuje znatna financijska sredstva i nove instrumente za sektore obuhvaćene EU sustavom trgovanja emisijama.
- (43) Inovacijskim fondom uspostavljenim Direktivom 2003/87/EZ treba podržavati istraživanje, razvoj i uvođenje rješenja za dekarbonizaciju, među ostalim tehnologija s nultom stopom emisija, te smanjivati učinke sektora zrakoplovstva na klimu i okoliš. Njime također treba podupirati elektrifikaciju i mjere za smanjenje ukupnih učinaka zrakoplovstva.

- (44) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive, to jest osiguranje doprinosa zrakoplovstva Unijinu cilju smanjenja emisija na razini cijeloga gospodarstva i odgovarajuća provedba CORSIA-e u pravu Unije ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njezina 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 Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (45) Države članice trebale bi prenijeti ovu Direktivu do 31. prosinca 2023. s obzirom na potrebu hitnog djelovanja u području klime te kako bi svi sektori doprinijeli smanjenju emisija na troškovno učinkovit način.
- (46) Pojednostavnjenjem administrativnih postupaka i prilagodbom tih postupaka najboljoj praksi administrativno opterećenje svelo bi se na najmanju moguću mjeru.
- (47) Direktivu 2003/87/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.
Izmjene Direktive 2003/87/EZ

Direktiva 2003/87/EZ mijenja se kako slijedi:

1. u članku 3. dodaje se sljedeća točka:

„(v) ,učinci zrakoplovstva koji nisu povezani s emisijama CO₂’ znači učinci ispuštanja dušikovih oksida (NO_x), čestica čađe, spojeva oksidiranog sumpora tijekom izgaranja goriva na klimu te učinci vodene pare, uključujući kondenzacijske tragove, iz zrakoplova koji obavlja zrakoplovnu djelatnost navedenu u Prilogu I.;”;

2. članak 3.c mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. briše se;

(b) dodaju se sljedeći stavci:

- „5. Komisija utvrđuje ukupnu količinu emisijskih jedinica koje se dodjeljuju za operatere zrakoplova za 2024. na temelju ukupne dodjele emisijskih jedinica za operatere zrakoplova koji su 2023. obavljali zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I., umanjeno za linearni faktor smanjenja iz članka 9., i objavljuje tu količinu, kao i količinu za besplatnu dodjelu emisijskih jedinica koje bi se dodijelile 2024. na temelju pravila za besplatnu dodjelu na snazi prije izmjena uvedenih Direktivom (EU) 2023/... Europskog parlamenta i Vijeća⁺.
6. Za razdoblje od 1. siječnja 2024. do 31. prosinca 2030. najviše 20 milijuna ukupne količine emisijskih jedinica iz stavka 5. rezervira se za komercijalne operatere zrakoplova, na transparentnoj, jednakoj i nediskriminirajućoj osnovi, za upotrebu održivih zrakoplovnih goriva i drugih zrakoplovnih goriva, koja nisu dobivena iz fosilnih goriva i koja su utvrđena u uredbi o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz za izračun ostvarivanja minimalnog udjela održivog zrakoplovnog goriva koji mora sadržavati zrakoplovno gorivo stavljeno na raspolaganje operaterima zrakoplova u zračnim lukama Unije od strane dobavljača zrakoplovnog goriva na temelju te uredbe, za podzvučne letove za koje se emisijske jedinice moraju predati u skladu s člankom 12. stavkom 3. ove Direktive.

⁺ SL: molimo u tekst umetnuti broj Direktive iz dokumenta PE-CONS 8/23 (2021/0207(COD)), a u bilješku umetnuti broj, datum i upućivanje na SL za tu direktivu.

Ako se prihvatljivo zrakoplovno gorivo ne može fizički pripisati u zračnoj luci određenom letu, emisijske jedinice rezervirane na temelju ovog podstavka dostupne su za prihvatljiva zrakoplovna goriva napunjena u toj zračnoj luci razmjerno emisijama iz letova operatera zrakoplova iz te zračne luke, za koje se emisijske jedinice moraju predati u skladu s člankom 12. stavkom 3. ove Direktive.

Emisijske jedinice rezervirane na temelju prvog podstavka ovog stavka dodjeljuju države članice kako bi se djelomično ili u cijelosti pokrila razlika u cijeni između upotrebe fosilnog kerozina i upotrebe relevantnih prihvatljivih zrakoplovnih goriva, uzimajući u obzir poticaje koji proizlaze iz cijene ugljika i iz usklađenih najnižih razina oporezivanja fosilnih goriva. Pri izračunu te razlike u cijeni Komisija uzima u obzir tehničko izvješće koje objavljuje Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa na temelju uredbe o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz. Države članice osiguravaju vidljivost financiranja na temelju ovog stavka na način koji odgovara zahtjevima iz članka 30. stavka 1. točaka (a) i (b) ove Direktive.

Emisijske jedinice dodijeljene na temelju ovog stavka obuhvaćaju:

- (a) 70 % preostale razlike u cijeni između upotrebe fosilnog kerozina i vodika iz obnovljivih izvora energije te naprednih biogoriva kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 34. Direktive (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća**, koja imaju emisijski faktor nula u skladu s Prilogom IV. ili u skladu s provedbenim aktom donesenim na temelju članka 14. ove Direktive;
- (b) 95 % preostale razlike u cijeni između upotrebe fosilnog kerozina i obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla u skladu s člankom 25. Direktive (EU) 2018/2001, koja se upotrebljavaju u zrakoplovstvu i koja imaju emisijski faktor nula u skladu s Prilogom IV. ili u skladu s provedbenim aktom donesenim na temelju članka 14. ove Direktive;
- (c) 100 % preostale razlike u cijeni između upotrebe fosilnog kerozina i svih prihvatljivih zrakoplovnih goriva koja nisu dobivena iz fosilnih goriva obuhvaćenih prvim podstavkom ovog stavka, u zračnim lukama koje se nalaze na otocima manjima od 10 000 km² i koje nemaju cestovnu ili željezničku vezu s kopnom, u zračnim lukama koje nisu dovoljno velike da se definiraju kao zračne luke Unije u skladu s uredbom o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz i u zračnim lukama smještenima u najudaljenijoj regiji;

- (d) u slučajevima osim onih iz točaka (a), (b) i (c), 50 % preostale razlike u cijeni između upotrebe fosilnog kerozina i svih prihvatljivih zrakoplovnih goriva koja nisu dobivena iz fosilnih goriva obuhvaćenih prvim podstavkom ovog stavka.

Pri dodjeli emisijskih jedinica na temelju ovog stavka može se uzeti u obzir moguća potpora iz drugih programa na nacionalnoj razini.

Komercijalni operateri zrakoplova mogu na godišnjoj osnovi podnijeti zahtjev za dodjelu emisijskih jedinica na temelju količine svakog prihvatljivog zrakoplovnog goriva iz ovog stavka upotrijebljenog na letovima za koje se emisijske jedinice moraju predati u skladu s člankom 12. stavkom 3. u razdoblju od 1. siječnja 2024. do 31. prosinca 2030., isključujući letove za koje se taj zahtjev smatra ispunjenim u skladu s člankom 28.a stavkom 1. Ako je, za određenu godinu, potražnja za emisijskim jedinicama za upotrebu takvih goriva veća od raspoloživosti emisijskih jedinica, količina emisijskih jedinica ujednačeno se smanjuje za sve operatere zrakoplova na koje se odnosi dodjela za tu godinu.

Komisija u *Službenom listu Europske unije* na godišnjoj osnovi za prethodnu godinu objavljuje pojedinosti o prosječnoj razlici u troškovima između fosilnog kerozina, uzimajući u obzir poticaje koji proizlaze iz cijene ugljika i usklađenih najnižih razina oporezivanja fosilnih goriva, te relevantnih prihvatljivih zrakoplovnih goriva.

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 23. radi dopune ove Direktive utvrđivanjem detaljnih pravila za godišnji izračun razlike u troškovima iz šestog podstavka ovog stavka, dodjelu emisijskih jedinica za upotrebu goriva utvrđenih u prvom podstavku ovog stavka i za izračun emisija stakleničkih plinova uštedenih uslijed upotrebe goriva kako je izviješteno u provedbenom aktu donesenom u skladu s člankom 14. stavkom 1. i utvrđivanjem aranžmana za uzimanje u obzir poticaja koji proizlaze iz cijene ugljika i usklađenih minimalnih razina oporezivanja fosilnih goriva.

Komisija do 1. siječnja 2028. provodi evaluaciju u pogledu primjene ovog stavka i pravodobno iznosi rezultate te evaluacije u izvješću koje podnosi Europskom parlamentu i Vijeću. Izvješću se prema potrebi može priložiti zakonodavni prijedlog za dodjelu količinski i vremenski ograničenih emisijskih jedinica do 31. prosinca 2034. kako bi se dodatno potaknula upotreba goriva utvrđenih u prvom podstavku ovog stavka, posebno upotreba obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla u skladu s člankom 25. Direktive (EU) 2018/2001, koja se upotrebljavaju u zrakoplovstvu i koja imaju emisijski faktor nula u skladu s Prilogom IV. ili u skladu s provedbenim aktom donesenim na temelju članka 14. ove Direktive.

Komisija od 1. siječnja 2028. evaluira primjenu ovog stavka u godišnjem izvješću koje je dužna podnijeti u skladu s člankom 10. stavkom 5.

7. Za letove koji započinju u zračnoj luci smještenoj u EGP-u i završavaju u zračnoj luci smještenoj u EGP-u, Švicarskoj ili Ujedinjenoj Kraljevini i koji nisu bili obuhvaćeni EU sustavom trgovanja emisijama 2023., ukupna količina emisijskih jedinica koja se dodjeljuje operaterima zrakoplova povećava se za razine emisijskih jedinica, uključujući besplatnu dodjelu emisijskih jedinica i prodaju na dražbi, koje bi bile dodijeljene da su te godine bile obuhvaćene EU sustavom trgovanja emisijama, umanjeno za linearni faktor smanjenja iz članka 9.
8. Odstupajući od članka 12. stavka 3., članka 14. stavka 3. i članka 16., države članice smatraju da su zahtjevi utvrđeni u tim odredbama ispunjeni i ne poduzimaju mjere protiv operatera zrakoplova u pogledu emisija ispuštenih do 31. prosinca 2030. iz letova između zračne luke smještene u nekoj od najudaljenijih regija države članice i zračne luke smještene u istoj državi članici, uključujući drugu zračnu luku smještenu u istoj najudaljenijoj regiji ili u drugoj najudaljenijoj regiji iste države članice.

* Direktiva (EU) 2023/... Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EC u pogledu doprinosa zrakoplovstva Unijinu cilju smanjenja emisija u cijelom gospodarstvu i odgovarajuće provedbe globalne tržišno utemeljene mjere (SL ...).

** Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).”;

3. članak 3.d mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. U 2024. i 2025. na dražbi se nudi 15 % emisijskih jedinica iz članka 3.c stavaka 5. i 7., kao i 25 % u 2024. odnosno 50 % u 2025. od preostalih 85 % tih emisijskih jedinica, za koje bi se provela besplatna dodjela emisijskih jedinica, osim količina emisijskih jedinica iz članka 3.c stavka 6. i članka 10.a stavka 8. četvrtog podstavka. Preostale emisijske jedinice za te godine dodjeljuju se besplatno.

Na dražbi se od 1. siječnja 2026. nudi cijela količina emisijskih jedinica za koje bi se te godine provela besplatna dodjela emisijskih jedinica, osim količina emisijskih jedinica iz članka 3.c stavka 6. i članka 10.a stavka 8. četvrtog podstavka.”;

(b) umeće se sljedeći stavak:

„1.a Emisijske jedinice koje se dodjeljuju besplatno dodjeljuju se operaterima zrakoplova razmjerno njihovu udjelu verificiranih emisija iz zrakoplovnih djelatnosti prijavljenih za 2023. Tim se izračunom uzimaju u obzir i verificirane emisije iz zrakoplovnih djelatnosti prijavljene u odnosu na letove koji su obuhvaćeni EU sustavom trgovanja emisijama tek od 1. siječnja 2024. Do 30. lipnja relevantne godine nadležna tijela izdaju emisijske jedinice koje su besplatno dodijeljene za tu godinu.”;

- (c) stavak 2. briše se;
- (d) stavci 3. i 4. zamjenjuju se sljedećim:

„3. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 23. radi dopune ove Direktive u pogledu detaljnih aranžmana prema kojima države članice putem dražbe prodaju emisijske jedinice za zrakoplovstvo u skladu sa stavcima 1. i 1.a ovog članka, uključujući detaljne aranžmane za dražbovne prodaje koji su nužni za prijenos dijela prihoda od takve dražbovne prodaje u opći proračun Unije kao vlastita sredstva u skladu s člankom 311. trećim stavkom Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). Količina emisijskih jedinica koje svaka država članica u svakom razdoblju prodaje na dražbi razmjernan je njezinu udjelu u ukupnim pripisanim emisijama iz zračnog prometa za sve države članice za referentnu godinu, prijavljenima u skladu s člankom 14. stavkom 3. i verificiranim u skladu s člankom 15. Za svako razdoblje iz članka 13. referentna godina jest kalendarska godina koja završava 24 mjeseca prije početka razdoblja na koje se dražba odnosi. Delegiranim aktima osigurava se poštovanje načela utvrđenih u članku 10. stavku 4. prvom podstavku.”;

4. Države članice određuju upotrebu prihoda od dražbovne prodaje emisijskih jedinica obuhvaćenih ovim poglavljem, osim prihoda koji su utvrđeni kao vlastita sredstva u skladu s člankom 311. trećim stavkom UFEU-a i uneseni u opći proračun Unije. Države članice upotrebljavaju prihode dobivene od dražbovne prodaje emisijskih jedinica ili ekvivalent u financijskoj vrijednosti tih prihoda u skladu s člankom 10. stavkom 3. ove Direktive.”;

4. članci 3.e i 3.f brišu se;

5. članak 11.a mijenja se kako slijedi:

(a) stavci 1., 2. i 3. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Podložno stavcima 2. i 3. ovog članka, operateri zrakoplova koji posjeduju svjedodžbu o sposobnosti zračnog prijevoza koju je izdala država članica ili su registrirani u državi članici, uključujući najudaljenije regije te pridružena i druga područja te države članice, mogu upotrebljavati sljedeće jedinice kako bi ispunili svoje obveze poništavanja jedinica u pogledu količine prijavljene u skladu s člankom 12. stavkom 6. kako je utvrđeno u članku 12. stavku 9.:

(a) jedinice emisija koje su odobrile stranke koje sudjeluju u mehanizmu uspostavljenom u skladu s člankom 6. stavkom 4. Pariškog sporazuma;

- (b) jedinice emisija koje su odobrile stranke koje sudjeluju u programima odobravanja jedinica emisija koje Vijeće ICAO-a smatra prihvatljivima kako je utvrđeno u provedbenom aktu donesenom u skladu sa stavkom 8.;
 - (c) jedinice emisija koje su odobrile stranke sporazumâ u skladu sa stavkom 5.;
 - (d) jedinice emisija izdane za projekte na razini Unije u skladu s člankom 24.a.
2. Jedinice iz stavka 1. točaka (a) i (b) mogu se upotrebljavati ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
- (a) potječu iz države koja je stranka Pariškog sporazuma u trenutku upotrebe;
 - (b) potječu iz države koja je navedena u provedbenom aktu donesenom u skladu s člankom 25.a stavkom 3. kao država koja sudjeluje u ICAO-vom Programu za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA). Ovaj se uvjet ne primjenjuje u pogledu emisija ispuštenih prije 2027. niti se primjenjuje u pogledu najmanje razvijenih zemalja i malih otočnih država u razvoju, kako ih definiraju Ujedinjeni narodi, osim država čiji je BDP po stanovniku jednak ili veći od prosjeka Unije.

3. Jedinice iz stavka 1. točaka (a), (b) i (c) mogu se upotrebljavati ako su uspostavljeni aranžmani temeljem kojih stranke sudionice izdaju odobrenja, ako se provode pravovremene prilagodbe izvješćivanja o antropogenim emisijama po izvorima i uklanjanjima ponorima obuhvaćenima nacionalno utvrđenim doprinosima stranaka sudionica te ako se izbjegava dvostruko računanje i neto povećanje globalnih emisija.

Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljni zahtjevi za aranžmane iz prvog podstavka ovog stavka, koji mogu uključivati zahtjeve u pogledu izvješćivanja i registra, te za uvrštavanje na popis država ili programa koji primjenjuju te aranžmane. U tim se aranžmanima uzimaju u obzir fleksibilne mogućnosti dodijeljene najmanje razvijenim zemljama i malim otočnim državama u razvoju u skladu sa stavkom 2 ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22.a stavka 2.”;

- (b) briše se stavak 4.;

(c) dodaje se sljedeći stavak:

„8. Komisija donosi provedbene akte u kojima se navode jedinice koje Vijeće ICAO-a smatra prihvatljivima i koje ispunjavaju uvjete utvrđene u stavcima 2. i 3. ovog članka. Komisija po potrebi donosi i provedbene akte radi ažuriranja tog popisa. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22.a stavka 2.”;

6. članak 12. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„6. U skladu s metodologijom utvrđenom u provedbenom aktu iz stavka 8. ovog članka države članice izračunavaju zahtjeve u vezi s neutralizacijom svake godine za prethodnu kalendarsku godinu za letove u države te iz država i između država navedenih u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3. i za letove između Švicarske ili Ujedinjene Kraljevine i država navedenih u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3. te o tome obavješćuju operatere zrakoplova do 30. studenoga svake godine.

U skladu s metodologijom utvrđenom u provedbenom aktu iz stavka 8. ovog članka države članice izračunavaju i ukupne konačne zahtjeve u vezi s neutralizacijom za određeno razdoblje usklađivanja s CORSIA-om te obavješćuju operatere zrakoplova koji ispunjavaju uvjete utvrđene u trećem podstavku ovog stavka o tim zahtjevima do 30. studenoga godine koja slijedi nakon posljednje godine relevantnog razdoblja usklađivanja CORSIA-e.

Države članice obavješćuju operatere zrakoplova koji ispunjavaju sve sljedeće uvjete o razinama neutralizacije:

- (a) operater zrakoplova posjeduje svjedodžbu o sposobnosti zračnog prijevoza koju je izdala država članica ili je registriran u državi članici, uključujući najudaljenije regije te pridružena i druga područja te države članice; i
- (b) godišnje proizvode emisije CO₂ veće od 10 000 tona iz upotrebe zrakoplova s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 5 700 kg koji obavljaju letove obuhvaćene Prilogom I., osim onih koji započinju i završavaju u istoj državi članici, uključujući najudaljenije regije iste države članice, od 1. siječnja 2021.

Za potrebe prvog podstavka točke (b), ne uzimaju se u obzir emisije CO₂ iz sljedećih vrsta letova:

- i. državnih letova;
- ii. humanitarnih letova;
- iii. medicinskih letova;
- iv. vojnih letova;
- v. vatrogasnih letova;
- vi. letova koji su prethodili nekom humanitarnom, medicinskom ili vatrogasnom letu ili mu uslijedili, pod uvjetom da su se takvi letovi obavljali istim zrakoplovom i da su bili potrebni kako bi se obavile povezane humanitarne, medicinske ili vatrogasne aktivnosti ili da bi se nakon tih aktivnosti zrakoplov premjestio na sljedeću aktivnost.”;

(b) dodaju se sljedeći stavci:

„8. Izračun zahtjeva u vezi s neutralizacijom iz stavka 6. ovog članka za potrebe CORSIA-e obavlja se u skladu s metodologijom koju utvrđuje Komisija za letove u države te iz država i između država navedenih u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3. te za letove između Švicarske ili Ujedinjene Kraljevine i država navedenih u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3.

Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuje metodologija za izračun zahtjeva u vezi s neutralizacijom za operatere zrakoplova iz prvog podstavka ovog stavka.

U tim se provedbenim aktima posebno detaljnije opisuje primjena zahtjeva koji proizlaze iz relevantnih odredaba ove Direktive, posebno članaka 3.c, 11.a, 12. i 25.a te, u mjeri u kojoj je to moguće s obzirom na relevantne odredbe ove Direktive, iz Međunarodnih standarda i preporučenih praksi u području zaštite okoliša za CORSIA-u (SARP-ovi za CORSIA-u).

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22.a stavka 2. Prvi takav provedbeni akt donosi se do 30. lipnja 2024.

9. Operateri zrakoplova koji posjeduju svjedodžbu o sposobnosti zračnog prijevoza koju je izdala država članica ili su registrirani u državi članici, uključujući najudaljenije regije, pridružena i druga područja te države članice, poništavaju jedinice iz članka 11.a samo u pogledu količine o kojoj je ta država članica obavijestila, u skladu sa stavkom 6., za relevantno razdoblje usklađivanja s CORSIA-om. Poništenje se provodi do 31. siječnja 2025. za emisije u razdoblju od 2021. do 2023. i do 31. siječnja 2028. za emisije u razdoblju od 2024. do 2026.”;

7. u članku 14. dodaju se sljedeći stavci:

„5. Operateri zrakoplova jednom godišnje izvješćuju o učincima zrakoplovstva koji nisu povezani s emisijama CO₂ nastalima od 1. siječnja 2025. Komisija u tu svrhu do 31. kolovoza 2024. donosi provedbeni akt u skladu sa stavkom 1. kako bi se učinci zrakoplovstva koji nisu povezani s emisijama CO₂ uključili u okvir za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju. Taj okvir za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju sadržava barem dostupne trodimenzionalne podatke o putanji zrakoplova te vlažnosti i temperaturi okoline kako bi se omogućilo navođenje ekvivalenta CO₂ po letu. Komisija osigurava, ovisno o dostupnim resursima, dostupnost alata radi olakšavanja i, u mjeri u kojoj je to moguće, automatizacije praćenja, izvješćivanja i verifikacije kako bi se administrativno opterećenje svelo na najmanju moguću mjeru.

Države članice od 1. siječnja 2025. osiguravaju da svaki operater zrakoplova prati i nakon kraja svake godine u skladu s provedbenim aktima iz stavka 1. izvješćuje nadležno tijelo o učincima koji nisu povezani s CO₂ iz svakog zrakoplova kojim upravlja tijekom svake kalendarske godine.

Komisija jednom godišnje od 2026., kao dio izvješća iz članka 10. stavka 5., podnosi izvješće o rezultatima primjene okvira za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju iz prvog podstavka ovog stavka.

Komisija do 31. prosinca 2027. podnosi izvješće na temelju rezultata primjene okvira za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju za učinke u zrakoplovstvu koji nisu povezani s emisijama CO₂ i, prema potrebi te nakon prethodnog provođenja procjene učinka, podnosi zakonodavni prijedlog radi ublažavanja učinaka zrakoplovstva koji nisu povezani s emisijama CO₂ proširenjem područja primjene EU sustava trgovanja emisijama na učinke u zrakoplovstvu koji nisu povezani s emisijama CO₂.

6. Komisija na način prilagođen korisnicima objavljuje barem sljedeće objedinjene godišnje podatke povezane s emisijama iz zrakoplovnih djelatnosti o kojima su obaviještene države članice ili koji su dostavljeni Komisiji u skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2018/2066* i člankom 7. Delegirane uredbe Komisije (EU) 2019/1603**, najkasnije tri mjeseca nakon odgovarajućeg roka za izvješćivanje:
 - (a) po paru zračnih luka unutar EGP-a:
 - i. emisije iz svih letova;

- ii. ukupan broj letova;
 - iii. ukupan broj putnika;
 - iv. tipove zrakoplova;
- (b) po operateru zrakoplova:
- i. podatke o emisijama iz letova unutar EGP-a, iz letova koji započinju u EGP-u, letova koji završavaju u EGP-u i letova između dviju trećih zemalja, raščlanjene po parovima država i podatke o emisijama koje podliježu obvezi poništavanja prihvatljivih jedinica emisija CORSIA-e;
 - ii. količinu zahtjeva u vezi s neutralizacijom izračunanu u skladu s člankom 12. stavkom 8.;
 - iii. količinu i vrstu jedinica emisija u skladu s člankom 11.a upotrijebljenih za usklađivanje sa zahtjevima u vezi s neutralizacijom operatera zrakoplova iz podtočke ii. ove točke;
 - iv. količinu i vrstu upotrijebljenih goriva za koje je emisijski faktor nula u skladu s ovom Direktivom ili na temelju kojih operater zrakoplova ima pravo primati emisijske jedinice u skladu s člankom 3.c stavkom 6.

Za točke (a) i (b) prvog podstavka, u posebnim okolnostima u kojima operater zrakoplova djeluje u vrlo ograničenom broju parova zračnih luka ili u vrlo ograničenom broju parova država koji podliježu zahtjevima u vezi s neutralizacijom ili u vrlo ograničenom broju parova država koji ne podliježu zahtjevima u vezi s neutralizacijom, taj operater zrakoplova može zatražiti od nadležne države članice da ne objavljuje takve podatke na razini operatera zrakoplova, uz objašnjenje zašto smatra da bi otkrivanje naštetilo njegovim komercijalnim interesima. Na temelju tog zahtjeva nadležna država članica može zatražiti od Komisije da objavi te podatke na višoj razini objedinjavanja. Komisija odlučuje o zahtjevu.

* Provedbena uredba Komisije (EU) 2018/2066 od 19. prosinca 2018. o praćenju i izvješćivanju o emisijama stakleničkih plinova u skladu s Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i o izmjeni Uredbe Komisije (EU) br. 601/2012 (SL L 334, 31.12.2018., str. 1.).

** Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/1603 od 18. srpnja 2019. o dopuni Direktive 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u vezi s mjerama koje je donijela Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija u zrakoplovstvu u svrhu provedbe globalne tržišno utemeljene mjere (SL L 250, 30.9.2019., str. 10.).”;

8. članak 18.a mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Ako se u prve dvije godine bilo kojega razdoblja iz članka 13. nijedna od pripisanih zrakoplovnih emisija iz letova koje obavi operater zrakoplova iz stavka 1. točke (b) ovog članka ne pripiše državi članici koja je za njega nadležna, taj se operater zrakoplova za sljedeće razdoblje prebacuje pod nadležnost druge države članice. Nova nadležna država članica jest država članica s najvećim procijenjenim pripisanim zrakoplovnim emisijama iz letova koje je taj operater zrakoplova obavio tijekom prve dvije godine prethodnog razdoblja.”;

(b) u stavku 3. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) od 2024. barem svake dvije godine ažurirati popis tako da se uključe operateri zrakoplova koji su naknadno obavljali zrakoplovnu djelatnost navedenu u Prilogu I; ako operater zrakoplova nije obavljao zrakoplovnu djelatnost navedenu u Prilogu I. tijekom četiri uzastopne kalendarske godine koje prethode ažuriranju popisa, taj operater zrakoplova ne uvrštava se na popis.”;

9. članak 25.a mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Unija i njezine države članice i dalje nastoje postići dogovore o globalnim mjerama za smanjivanje emisija stakleničkih plinova iz zrakoplovstva u skladu s ciljevima Uredbe (EU) 2021/1119 i Pariškog sporazuma. U svjetlu takvih dogovora, Komisija razmatra postoji li potreba za izmjenama ove Direktive s obzirom na njezinu primjenu na operatere zrakoplova.”;

(b) dodaju se sljedeći stavci:

„3. Komisija donosi provedbeni akt u kojem se navode države osim zemalja EGP-a, Švicarske i Ujedinjene Kraljevine za koje se smatra da primjenjuju CORSIA-u za potrebe ove Direktive, s referentnim vrijednostima iz 2019. za razdoblje od 2021. do 2023. i referentnim vrijednostima od 85 % emisija iz 2019. za svaku godinu od 2024. Taj provedbeni akt donosi se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22.a stavka 2.

4. U odnosu na emisije koje su ispuštene do 31. prosinca 2026. iz letova prema državama ili iz država koje su navedene u provedbenom aktu donesenom na temelju stavka 3. ovog članka, od operatera zrakoplova ne zahtijeva se predaja emisijskih jedinica u skladu s člankom 12. stavkom 3. u pogledu tih emisija.
5. U odnosu na emisije koje su ispuštene do 31. prosinca 2026. iz letova između EGP-a i država koje nisu navedene u provedbenom aktu donesenom na temelju stavka 3. ovog članka, osim letova u Švicarsku i u Ujedinjenu Kraljevinu, od operatera zrakoplova ne zahtijeva se predaja emisijskih jedinica u skladu s člankom 12. stavkom 3. u pogledu tih emisija.
6. U odnosu na emisije iz letova u najmanje razvijene zemlje i male otočne države u razvoju kako ih definiraju Ujedinjeni narodi i letova iz tih zemalja i država, osim onih navedenih u provedbenom aktu donesenom na temelju stavka 3. ovog članka i onih država čiji je BDP po stanovniku jednak ili veći od prosjeka Unije, od operatera zrakoplova ne zahtijeva se predaja emisijskih jedinica u skladu s člankom 12. stavkom 3. u pogledu tih emisija.

7. Ako Komisija utvrdi da je tržišno natjecanje znatno narušeno, primjerice narušavanje koje je uzrokovala treća zemlja koja blaže primjenjuje CORSIA-u u svojem domaćem pravu ili ne izvršava odredbe CORSIA-e jednako prema svim operaterima zrakoplova, što šteti operaterima zrakoplova koji posjeduju svjedodžbu o sposobnosti zračnog prijevoza koju je izdala država članica ili koji su registrirani u državi članici, uključujući najudaljenije regije te pridružena i druga područja te države članice, Komisija donosi provedbene akte radi izuzimanja tih operatera zrakoplova od zahtjeva u vezi s neutralizacijom kako je utvrđeno u članku 12. stavku 9. u pogledu emisija iz letova u te države i iz tih država. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22.a stavka 2.

8. Ako operateri zrakoplova koji posjeduju svjedodžbu o sposobnosti zračnog prijevoza koju je izdala država članica ili koji su registrirani u državi članici, uključujući najudaljenije regije te pridružena i druga područja te države članice, obavljaju letove između dviju različitih država navedenih u provedbenom aktu donesenom u skladu sa stavkom 3. ovog članka, uključujući letove između Švicarske, Ujedinjene Kraljevine i država navedenih u provedbenom aktu donesenom u skladu sa stavkom 3. ovog članka, i ako te države dopuštaju operaterima zrakoplova upotrebu drugih jedinica osim jedinica koje se nalaze na popisu donesenom u skladu s člankom 11.a stavkom 8., Komisija je ovlaštena za donošenje provedbenih akata kojima se tim operaterima zrakoplova dopušta upotreba dodatnih vrsta jedinica uz one koje su na tom popisu ili kojima se dopušta da za te operatere nisu obvezujući uvjeti iz članka 11.a stavaka 2. i 3. u pogledu emisija iz takvih letova. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22.a stavka 2.”;

10. članci 28.a i 28.b zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 28.a

Odstupanja koja se primjenjuju prije obvezne provedbe globalne tržišno utemeljene mjere ICAO-a

1. Odstupajući od članka 12. stavka 3., članka 14. stavka 3. i članka 16., države članice smatraju zahtjeve utvrđene u tim odredbama ispunjenima i ne poduzimaju nikakve radnje protiv operatera zrakoplova u pogledu:

- (a) svih emisija iz letova u zračne luke smještene u državama izvan EGP-a i iz njih, uz iznimku letova u zračne luke smještene u Ujedinjenoj Kraljevini ili Švicarskoj, svake kalendarske godine od 1. siječnja 2021. do 31. prosinca 2026., podložno preispitivanju iz članka 28.b;
- (b) svih emisija iz letova između zračne luke smještene u nekoj od najudaljenijih regija u smislu članka 349. UFEU-a 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.

Za potrebe članaka 11.a, 12. i 14., verificirane emisije iz letova koji ne obuhvaćaju one iz prvog podstavka ovog stavka smatraju se verificiranim emisijama operatera zrakoplova.

2. Odstupajući od članka 3.d. stavka 3., količina emisijskih jedinica koje će svaka država članica ponuditi na dražbi za razdoblje od 1. siječnja 2013. do 31. prosinca 2026. smanjuje se tako da odgovara njezinu udjelu pripisanih emisija iz zrakoplovstva iz letova koji ne podliježu odstupanjima predviđenima u stavku 1. točkama (a) i (b) ovog članka.
3. Odstupajući od članka 3.g, operateri zrakoplova nisu obvezni podnijeti planove praćenja s utvrđenim mjerama za praćenje i prijavljivanje emisija u pogledu letova koji podliježu odstupanjima predviđenima u stavku 1. točkama (a) i (b) ovog članka.
4. Odstupajući od članaka 3.g, 12., 15. i 18.a, ako su ukupne godišnje emisije operatera zrakoplova manje od 25 000 tona CO₂ ili ako su ukupne godišnje emisije operatera zrakoplova manje od 3000 tona CO₂ iz letova koji nisu 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 operatere zrakoplova ako takvi postupci ne pružaju ništa manje preciznosti od alata za male emitente.
5. 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.

Članak 28.b

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

1. Komisija prije 1. siječnja 2027., a nakon toga svake tri godine 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:
 - (a) relevantnim instrumentima ICAO-a, uključujući standarde i preporučene prakse, kao i napretkom u provedbi svih elemenata skupa mjera ICAO-a radi postizanja dugoročnog željenog globalnog cilja donesenog na 41. skupštini ICAO-a;
 - (b) preporukama koje je u vezi s globalnom tržišno utemeljenom mjerom odobrilo Vijeće ICAO-a, uključujući sve moguće promjene referentnih vrijednosti;
 - (c) uspostavom globalnog registra;
 - (d) domaćim mjerama koje su treće zemlje poduzele za provedbu globalne tržišno utemeljene mjere koju treba primjenjivati na emisije od 2021.;
 - (e) razinom sudjelovanja trećih zemalja u neutralizaciji u okviru CORSIA-e, uključujući posljedice njihovih rezervi u pogledu tog sudjelovanja; i

- (f) drugim relevantnim međunarodnim kretanjima i primjenjivim instrumentima, kao i napretkom u smanjenju ukupnih učinaka zrakoplovstva na klimatske promjene.

U skladu s globalnim pregledom stanja iz Pariškog sporazuma Komisija također izvješćuje o naporima koji se ulažu u ostvarivanje dugoročnog željenog globalnog cilja smanjenja CO₂ emisija iz sektora zrakoplovstva na nultu neto razinu do 2050., procijenjenog u skladu s kriterijima iz prvog podstavka, točaka od (a) do (f).

2. Komisija do 1. srpnja 2026. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću u kojem procjenjuje okolišni integritet globalne tržišno utemeljene mjere ICAO-a, uključujući njezinu opću ambiciju u vezi s ciljevima iz Pariškog sporazuma, razinu sudjelovanja u neutralizaciji u okviru CORSIA-e, njezinu izvršivost, transparentnost, sankcije za neusklađenost, postupke za sudjelovanje javnosti, kvalitetu jedinica za neutralizaciju emisija, praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija, registre, odgovornost te pravila o upotrebi biogoriva. Komisija to izvješće objavljuje također do 1. srpnja 2026.

3. Uz Komisijino izvješće iz stavka 2., ako je primjereno, prilaže se zakonodavni prijedlog radi izmjene ove Direktive, na način koji je u skladu s ciljem Pariškog sporazuma u pogledu temperature, obvezom Unije u pogledu smanjenja emisija stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu za 2030. i ciljem postizanja klimatske neutralnosti najkasnije do 2050., i s ciljem očuvanja okolišnog integriteta i djelotvornosti klimatskog djelovanja Unije. Popratni prijedlog, prema potrebi, uključuje primjenu EU sustava trgovanja emisijama na odlazne letove iz zračnih luka smještenih u državama EGP-a do zračnih luka smještenih izvan EGP-a od siječnja 2027. i isključuje dolazne letove iz zračnih luka smještenih izvan EGP-a ako se u izvješću iz stavka 2., pokaže da:
- (a) skupština ICAO-a do 31. prosinca 2025. nije ojačala CORSIA-u u skladu s postizanjem svojeg dugoročnog željenog globalnog cilja radi postizanja ciljeva Pariškog sporazuma; ili
 - (b) države navedene u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3. predstavljaju manje od 70 % emisija iz međunarodnog zrakoplovstva na temelju najnovijih dostupnih podataka.

U priloženom prijedlogu se također, prema potrebi, operaterima zrakoplova dopušta da odbiju sve troškove nastale neutralizacijom u okviru CORSIA-e na tim linijama kako bi se izbjeglo dvostruko naplaćivanje. Ako uvjeti iz prvog podstavka, točaka (a) i (b) ovog stavka nisu ispunjeni, prijedlogom se mijenja ova Direktiva, prema potrebi, kako bi se EU sustav trgovanja emisijama nastavio primjenjivati samo na letove unutar EGP-a, na letove u Švicarsku i Ujedinjenu Kraljevinu te na letove u države koje nisu navedene u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3.

* 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.)”;

11. u članku 30. dodaje se sljedeći stavak:

„8. Komisija 2026. u izvješće predviđeno u članku 10. stavku 5. uključuje sljedeće elemente:

- (a) evaluaciju učinaka letova kraćih od 1 000 km na okoliš i klimu i razmatranje mogućnosti za smanjenje tih učinaka, uključujući ispitivanje dostupnih alternativnih načina javnog prijevoza i povećanu upotrebu održivih zrakoplovnih goriva;
- (b) evaluaciju učinaka na okoliš i klimu letova koje obavljaju operateri izuzeti na temelju točke (h) ili (k) iz unosa ‚Zrakoplovstvo‘ u stupcu ‚Djelatnosti‘ u tablici u Prilogu I. te razmatranja mogućnosti smanjenja tih učinaka;
- (c) evaluaciju socijalnih učinaka ove Direktive u sektoru zrakoplovstva, među ostalim na radnu snagu u tom sektoru i troškove putovanja zrakoplovom; i
- (d) evaluaciju zračne povezanosti otoka i udaljenih područja, uključujući razmatranje konkurentnosti i izmještanja ugljika, kao i učinaka na okoliš i klimu.

Izvješće predviđeno u članku 10. stavku 5., prema potrebi, također se uzima u obzir pri budućoj reviziji ove Direktive.”;

12. Prilozi I. i IV. mijenjaju se u skladu s Prilogom ovoj Direktivi.

Članak 2.

Prenošenje

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom do 31. prosinca 2023. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih mjera.

Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih mjera nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.
Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.
Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu

Za Europski parlament
Predsjednica

Za Vijeće
Predsjednik/Predsjednica

PRILOG

1. u stupcu „Djelatnosti” u tablici u Prilogu I. Direktivi 2003/87/EZ, unos „Zrakoplovstvo” mijenja se kako slijedi:

(a) iza prvog odlomka umeće se sljedeći odlomak:

„Letovi između aerodroma smještenih u dvjema različitim državama navedenim u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3. i letovi između Švicarske ili Ujedinjene Kraljevine i država navedenih u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3. te, za potrebe članka 12. stavaka 6. i 8. i članka 28.c, svi drugi letovi između aerodroma smještenih u dvjema različitim trećim zemljama koje obavljaju operateri zrakoplova koji ispunjavaju sve sljedeće uvjete:

(a) operateri zrakoplova posjeduju svjedodžbu o sposobnosti zračnog prijevoza koju je izdala država članica ili su registrirani u državi članici, uključujući najudaljenije regije te pridružena i druga područja te države članice; i

(b) od 1. siječnja 2021. godišnje proizvode više od 10 000 tona emisija CO₂ iz upotrebe zrakoplova s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 5 700 kg kojima obavljaju letove obuhvaćene ovim Prilogom, osim onih koji započinju i završavaju u istoj državi članici, uključujući najudaljenije regije iste države članice; za potrebe ove točke ne uzimaju se u obzir emisije iz sljedećih vrsta letova:

- i. državnih letova;
- ii. humanitarnih letova;
- iii. medicinskih letova;
- iv. vojnih letova;
- v. vatrogasnih letova;
- vi. letova koji su prethodili nekom humanitarnom, medicinskom ili vatrogasnom letu ili mu uslijedili, pod uvjetom da su se takvi letovi obavljali istim zrakoplovom i da su bili potrebni kako bi se obavile povezane humanitarne, medicinske ili vatrogasne aktivnosti ili da bi se nakon tih aktivnosti zrakoplov premjestio na sljedeću aktivnost.”;

(b) u točki (i) broj „30 000” zamjenjuje se brojem „50 000”.

2. u dijelu B Priloga IV. Direktivi 2003/87/EZ, odjeljak „Praćenje emisija ugljikovog dioksida”, mijenja se kako slijedi:

(a) na kraju četvrtog odlomka dodaje se sljedeća rečenica:

„Emisijski faktor za kerozin za mlazne motore (Jet A1 ili Jet A) iznosi 3,16 (t CO₂/t goriva).”;

(b) iza četvrtog odlomka umeće se sljedeći odlomak:

„Emisije iz obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla u kojima se upotrebljava vodik iz obnovljivih izvora u skladu s člankom 25. Direktive (EU) 2018/2001 ocjenjuju se nultom stopom emisija za operatere zrakoplova koji ih upotrebljavaju do donošenja provedbenog akta iz članka 14. stavka 1. ove Direktive.”.
