

Bruxelles, 25. lipnja 2022.
(OR. fr, en)

Međuinstitucijski predmet:
2021/0207(COD)

10509/22
ADD 2

CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
COMPET 522
ECOFIN 650
AVIATION 144
CODEC 966

NAPOMENA

Od:	Predsjedništvo
Za:	Vijeće
Br. dok. Kom.:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Predmet:	Paket „Spremni za 55 %” Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ u pogledu doprinosa zrakoplovstva Unijinom cilju smanjenja emisija na razini cijeloga gospodarstva i o pravilnoj provedbi globalne tržišno utemeljene mjere – opći pristup

U okviru pripreme za sastanak Vijeća za okoliš 28. lipnja 2022. za delegacije se u Prilogu nalazi kompromisni tekst predsjedništva o navedenom predmetu.

**Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća
o izmjeni Direktive 2003/87/EZ
u pogledu doprinosa zrakoplovstva Unijinom cilju smanjenja emisija na razini cijeloga
gospodarstva
i o pravilnoj provedbi globalne tržišno utemeljene mjere¹**

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 odbora²,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija³,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

¹ Izmjene prethodnog kompromisnog teksta predsjedništva označene su **podebljanim i podcrtanim slovima**, a brisani tekst oznakom [...]. Prethodne izmjene podcrtane su.

² SL C , , str. .

³ SL C , , str. .

budući da:

- (1) Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁴ 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 sustav EU-a za trgovanje emisijama Direktivom 2008/101/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁵.
- (2) Pariški sporazum, donesen u prosincu 2015. na temelju Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC), stupio je na snagu u studenome 2016. („Pariški sporazum”)⁶. Stranke Pariškog sporazuma postigle su dogovor da će zadržati povećanje globalne prosječne temperature na razini koja je znatno niža od 2 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju te nastojati ograničiti porast temperature na 1,5 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju. Kako bi se ostvarili ciljevi Pariškog sporazuma, svi gospodarski sektori, uključujući međunarodni zračni promet, moraju doprinosti smanjivanju emisija.
- (3) Vijeće Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) donijelo je prvo izdanje Međunarodnih standarda i preporučenih praksi u području zaštite okoliša – Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA) (svezak IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji) na desetoj sjednici svojeg 214. zasjedanja 27. lipnja 2018. Unija i njezine države članice i dalje podupiru program CORSIA te su predane njegovoj provedbi od početka pilot-faze 2021. – 2023.⁷

⁴ Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

⁵ 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.).

⁶ Pariški sporazum (SL L 282, 19.10.2016., str. 4.).

⁷ 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 zahtjeva u vezi s neutralizacijom za operatore zrakoplova tijekom razdoblja 2021.–2023. (SL L 212, 3.7.2020., str. 14.).

- (4) U skladu s Odlukom Vijeća (EU) 2018/2027⁸ države članice obavijestile su Tajništvo ICAO-a o razlikama između programa CORSIA i ETS-a EU-a. Cilj je bio očuvati pravnu stečevinu Unije i budući politički prostor, kao i razinu klimatske ambicije Unije i isključivu ulogu Europskog parlamenta i Vijeća u odlučivanju o sadržaju zakonodavstva Unije. Nakon donošenja ove izmjene Direktive 2003/87/EZ trebalo bi ažurirati obavijest upućenu Tajništvu ICAO-a o razlikama između programa CORSIA i ETS-a EU-a drugom obaviješću o razlikama u skladu s pravom Unije kako bi se uzele u obzir revizije prava Unije.
- (5) Suočavanje s izazovima povezanim s klimom i okolišem te postizanje ciljeva Pariškog sporazuma središnje su teme Komunikacije o europskom zelenom planu, koju je Komisija donijela 11. prosinca 2019.⁹
- (6) Unija se obvezala da će do 2030. smanjiti svoje neto emisije stakleničkih plinova na razini cijeloga gospodarstva za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990. u okviru ažurirane i na nacionalnoj razini utvrđene obveze smanjenja za Uniju i njezine države članice, dostavljene Tajništvu UNFCCC-a 17. prosinca 2020.¹⁰
- (7) Unija je Uredbom (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća¹¹ u zakonodavstvo ugradila cilj klimatske neutralnosti na razini cijeloga gospodarstva do 2050. Tom se uredbom propisuje i obveza da Unija do 2030. smanji neto emisije stakleničkih plinova na domaćem tržištu (emisije nakon što se odbije uklanjanje) za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990.

⁸ 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 preporučenih praksi u području zaštite okoliša – Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA) (SL L 325, 20.12.2018., str. 25.).

⁹ COM(2019) 640 final.

¹⁰ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹¹ Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti („Europski zakon o klimi”) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1.).

- (8) Cilj je ove izmjene Direktive 2003/87/EZ provedba doprinosa Unije u području zrakoplovstva na temelju Pariškog sporazuma i regulatornog okvira za postizanje obvezujućeg klimatskog cilja Unije da se neto emisije stakleničkih plinova na domaćem tržištu do 2030. smanje za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990., utvrđenog u Uredbi (EU) 2021/
- (9) Zrakoplovstvo bi trebalo doprinositi nastojanjima u pogledu smanjenja emisija koja su potrebna za ostvarivanje klimatskog cilja Unije do 2030. Stoga bi ukupna količina emisijskih jedinica za zrakoplovstvo trebala biti konsolidirana i podložna linearnom faktoru smanjenja.
- (10) Za postizanje ambicioznijih klimatskih ciljeva bit će potrebno što više resursa usmjeriti na klimatsku tranziciju. Stoga bi se svi prihodi od dražbi koji ne odlaze u proračun Unije trebali upotrebljavati za ciljeve povezane s klimom.
- (11) U skladu s člankom 28.b stavkom 3. Direktive 2003/87/EZ Unija ocjenjuje program CORSIA ICAO-a te ga prema potrebi provodi na način koji je u skladu s Unijinom obvezom smanjenja emisija na razini cijeloga gospodarstva do 2030.
- (12) Ukupnu količinu emisijskih jedinica za zrakoplovstvo trebalo bi konsolidirati na razini dodjele za letove koji započinju na aerodromu smještenom u EGP-u i završavaju na aerodromu smještenom u EGP-u, Švicarskoj ili Ujedinjenoj Kraljevini. Dodjela emisijskih jedinica za 2024. trebala bi se temeljiti na ukupnoj dodjeli emisijskih jedinica aktivnim operatorima zrakoplova u 2023., umanjenoj za linearni faktor smanjenja kako je utvrđeno u članku 9. Direktive 2003/87/EZ. Razinu dodjele trebalo bi povećati kako bi se uzele u obzir linije koje nisu bile obuhvaćene ETS-om EU-a u 2023., ali su obuhvaćene ETS-om EU-a od 2024. nadalje.
- (13) Povećano trgovanje na dražbi od godine nakon stupanja na snagu ove izmjene Direktive 2003/87/EZ trebalo bi biti pravilo za dodjelu emisijskih jedinica u zrakoplovnom sektoru, uzimajući u obzir sposobnost sektora da prenese povećane troškove CO₂. Trebalo bi provesti postupno ukidanje besplatne dodjele emisijskih jedinica od 2024. do 2026. i prodaju svih emisijskih jedinica na dražbi od 2027.

- (13a) Prijelaz s upotrebe fosilnih goriva na sve veću upotrebu održivih zrakoplovnih goriva doprinio bi postizanju dekarbonizacije zračnog prijevoza. Međutim, s obzirom na visoku razinu tržišnog natjecanja među operatorima zrakoplova, razvoj tržišta održivih zrakoplovnih goriva u EU-u i važnu razliku u cijeni između fosilnog kerozina i alternativnih goriva, taj bi prijelaz trebalo poduprijeti kombinacijom politika u području ponude kao što je [Uredba ReFuelEU Aviation] i u području potražnje poticanjem onih koji prvi djeluju s odgovarajućom prijelaznom potporom kako bi premostili te razlike u cijenama. Stoga bi se tijekom razdoblja od 1. siječnja 2024. do 31. prosinca 2030. emisijske jedinice trebale dodjeljivati na način sličan ugovorima za kompenzaciju razlike, čime bi se obuhvatio dio preostale razlike u cijeni između fosilnog kerozina i goriva utvrđenih u članku 4. stavku 1. [Uredbe ReFuelEU Aviation]. Tim bi se emisijskim jedinicama trebala uzeti u obzir cijena ugljika promicanjem povećanih ušteda emisija stakleničkih plinova, razmjerno količini upotrijebljenih goriva kako je prijavljeno na temelju Provedbene uredbe Komisije (EU) 2018/2066. U tu bi svrhu trebalo rezervirati najviše 20 milijuna emisijskih jedinica od 1. siječnja 2024. do 31. prosinca 2030. Te emisijske jedinice trebale bi potjecati iz skupa ukupnih emisijskih jedinica dostupnih za zrakoplovstvo i trebale bi se upotrebljavati samo za letove obuhvaćene sustavom ETS-a EU-a, i to na nediskriminirajući način.
- (14) Direktivu 2003/87/EZ trebalo bi izmijeniti i u pogledu jedinica prihvatljivih u svrhu usklađivanja kako bi se uzeli u obzir kriteriji prihvatljivosti emisijskih jedinica koje je Vijeće ICAO-a donijelo na svojem 216. zasjedanju u ožujku 2019. kao nužan element programa CORSIA. Zračni prijevoznici sa sjedištem u Uniji trebali bi moći upotrebljavati [...] jedinice u svrhu usklađivanja za letove u treće zemlje za koje se smatra da sudjeluju u programu CORSIA ili letove iz tih zemalja. Kako bi se Unijinom provedbom programa CORSIA podupirali ciljevi Pariškog sporazuma i poticalo široko sudjelovanje u programu CORSIA, [...] jedinice bi trebale potjecati iz država koje su stranke Pariškog sporazuma i koje sudjeluju u programu CORSIA te bi trebalo izbjegavati dvostruko računanje jedinica.

- (15) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za upotrebu [...] jedinica u skladu s člankom 11.a Direktive 2003/87/EZ, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za donošenje popisa [...] jedinica koje Vijeće ICAO-a smatra prihvatljivima za upotrebu u svrhu usklađivanja u okviru programa CORSIA i koje ispunjavaju prethodno navedene uvjete prihvatljivosti. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹².
- (16) Kako bi se osigurali potrebni aranžmani za odobrenje stranaka sudionica, pravovremena prilagodba izvješćivanja o antropogenim emisijama po izvorima i uklanjanjima ponorima obuhvaćenima nacionalno utvrđenim doprinosima stranaka sudionica te izbjegavanje dvostrukog računanja i neto povećanja globalnih emisija, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti s ciljem utvrđivanja detaljnih zahtjeva za takve aranžmane. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹³.

¹² 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.).

¹³ 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.).

- (17) [...] Zahtjeve u vezi s neutralizacijom za program CORSIA za [...] operatore zrakoplova sa sjedištem u Uniji trebalo bi izračunati [...] na temelju Međunarodnih standarda i preporučenih praksi ICAO-a u području zaštite okoliša za Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo, uzimajući u obzir da se program CORSIA ne primjenjuje na letove koji [...] započinju na aerodromu smještenom u EGP-u i završavaju na aerodromu smještenom u EGP-u, Švicarskoj ili Ujedinjenoj Kraljevini [...], na temelju načela „čišćeg smanjenja emisija” (eng. *clean cut*). Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za donošenje metodologije za izračun uzimajući u obzir razlike između tih međunarodnih standarda i preporučenih praksi i Direktive 2003/87/EZ. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća.
- (18) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za uvrštavanje na popis zemalja za koje se smatra da primjenjuju program CORSIA za potrebe Direktive 2003/87/EZ na temelju članka 25.a stavka 3. te direktive, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za donošenje i održavanje popisa država koje nisu zemlje EGP-a, Švicarska i Ujedinjena Kraljevina, a za koje se smatra da sudjeluju u programu CORSIA za potrebe prava Unije. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća.
- (19) Budući da bi provedba programa CORSIA i njegova primjena na operatore zrakoplova sa sjedištem izvan Unije trebala biti isključivo u nadležnosti matične zemlje tih operatora zrakoplova [...], od operatora zrakoplova sa sjedištem izvan Unije ne bi trebalo zahtijevati da ponište jedinice u svrhu usklađivanja s programom CORSIA na temelju ove Direktive [...].

- (19a) Budući da bi provedba programa CORSIA i njegova primjena na operatore zrakoplova sa sjedištem izvan Unije trebala biti isključivo u nadležnosti matične zemlje tih operatora zrakoplova, [...] ako operator zrakoplova sa sjedištem izvan Unije ima znatne emisije iz letova unutar EGP-a ili koji polijeću s aerodroma u EGP-u za Švicarsku ili Ujedinjenu Kraljevinu, zemlja u kojoj taj operator zrakoplova ima sjedište također može obavijestiti o razlikama u primjeni programa CORSIA u pogledu letova unutar Europe. Direktivu 2003/87/EZ trebalo bi preispitivati s obzirom na razvoj događaja u tom pogledu.
- (19b) Kako bi se potaknulo sudjelovanje u programu CORSIA i izbjeglo preklapanje instrumenata programa CORSIA i ETS-a EU-a za iste letove, od operatora zrakoplova ne bi se trebalo zahtijevati da predaju emisijske jedinice u pogledu emisija iz letova u zemlje koje nisu zemlje EGP-a, Švicarska i Ujedinjena Kraljevina, za koje se smatra da sudjeluju u programu CORSIA za potrebe prava Unije ili letova iz tih zemalja.
- (20) Kako bi se osiguralo jednako postupanje na linijama, letove u zemlje koje ne provode program CORSIA za potrebe prava Unije i letove iz tih zemalja, osim letova koji započinju na aerodromu smještenom u EGP-u i završavaju na aerodromu smještenom u EGP-u, Švicarskoj ili Ujedinjenoj Kraljevini, trebalo bi izuzeti od [...] obveza predaje emisijskih jedinica ili poništavanja jedinica. Kako bi se potaknula potpuna provedba programa CORSIA od 2027., izuzeće bi se trebalo primjenjivati samo na emisije do 31. prosinca 2026. za predaju emisijskih jedinica.
- (21) Letovi u najmanje razvijene zemlje i male otočne države u razvoju, kako ih definiraju Ujedinjeni narodi, koje ne provode program CORSIA za potrebe prava Unije i letovi iz tih zemalja, 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 bez krajnjeg datuma za to izuzeće.

- (22) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za izuzimanje operatora zrakoplova od zahtjeva u vezi s [...] neutralizacijom kako je utvrđeno u članku 12. stavku 8. Direktive 2003/87/EZ kad je riječ o emisijama iz letova u zemlje koje u kontekstu domaćeg prava imaju blažu primjenu programa CORSIA ili koje ne provode odredbe programa CORSIA tako da se osigura jednako postupanje prema svim operatorima zrakoplova na temelju članka 25.a stavka 7. te direktive, ili letova iz tih zemalja, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za izuzimanje zračnih prijevoznika sa sjedištem u Uniji od zahtjeva u vezi s [...] neutralizacijom kad je riječ o emisijama iz letova kod kojih je znatno narušeno tržišno natjecanje na štetu zračnih prijevoznika sa sjedištem u Uniji zbog blaže provedbe ili primjene programa CORSIA u trećoj zemlji. 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 Europskog parlamenta i Vijeća.
- (23) Kako bi se osigurala jedinstvena pravila za uspostavu jednakih uvjeta na linijama između dviju različitih zemalja koje primjenjuju program CORSIA u slučajevima u kojima te zemlje dopuštaju operatorima zrakoplova da upotrebljavaju jedinice koje nisu na popisu donesenom na temelju članka 11.a stavka 8. Direktive 2003/87/EZ, Komisiji bi na temelju članka 25.a stavka 8. te direktive trebalo dodijeliti provedbene ovlasti na temelju kojih operatorima zrakoplova sa sjedištem u državi članici može dopustiti da upotrebljavaju dodatne vrste jedinica osim onih koje su na popisu donesenom na temelju članka 11.a stavka 8. ili može odrediti da se na te operatore ne primjenjuju uvjeti iz članka 11.a stavaka 2. i 3. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća.
- (23a) Emisijski faktor za kerozin za mlazne motore (Jet A1 ili Jet A) u okviru ETS-a EU-a trebao bi biti usklađen s emisijskim faktorom za to gorivo utvrđenim u svesku IV. Priloga 16. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu potpisanoj 7. prosinca 1944. (Čikaška konvencija). Zbog povećanja emisijskog faktora za kerozin za mlazne motore ne dolazi do promjene u razinama dodjele emisijskih jedinica jer se besplatne dodjele emisijskih jedinica za zrakoplovstvo ukidaju u korist dražbi kako bi se postigla veća smanjenja emisija.

- (24) Kako bi se osigurali jednaki uvjeti na linijama između dvije treće zemlje koje provode program CORSIA, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora trebalo bi delegirati Komisiji kad je riječ o prihvaćanju drugih jedinica na tim linijama. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, među ostalim na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva¹⁴ od 13. travnja 2016. 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.
- (25) Posebnu pozornost trebalo bi posvetiti promicanju pristupačnosti najudaljenijih regija Unije. Stoga bi trebalo predvidjeti privremeno odstupanje od ETS-a EU-a do 2030. za emisije iz letova između aerodroma smještenog u najudaljenijoj regiji države članice i aerodroma smještenog 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 iz istih razloga trebalo obuhvaćati letove između aerodroma smještenih u istoj najudaljenijoj regiji ili u različitim najudaljenijim regijama u istoj državi članici.
- (26) Sveobuhvatan pristup inovacijama važan je za postizanje ciljeva europskog zelenog plana i za konkurentnost europske industrije. To je posebno važno za sektore koje je teško dekarbonizirati, kao što su zrakoplovstvo i pomorski promet, i 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 su tehnološki neutralne. Na razini EU-a potrebne aktivnosti u području istraživanja i inovacija podupiru se, među ostalim, putem okvirnog programa Obzor Europa, koji uključuje znatna financijska sredstva i nove instrumente za sektore obuhvaćene ETS-om.

¹⁴ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

- (26a) U skladu s člankom 12. stavkom 8. Direktive 2003/87/EZ kako je izmijenjena Odlukom [XXX] [2021/0204(COD)] članak 12. stavci 6. i 7. te direktive trebaju se primjenjivati do 31. prosinca 2024. ili do kraja razdoblja za prenošenje ove Direktive, ovisno o tome koji je datum najraniji. Rok je za prenošenje ove Direktive 31. prosinca 2023. te će se stoga do tog datuma primjenjivati članak 12. stavci od 6. do 8. Direktive 2003/87/EZ u verziji koja prethodi izmjenama uvedenima ovom Direktivom.
- (27) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive 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.
- (28) Direktivu 2003/87/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Direktiva 2003/87/EZ mijenja se kako slijedi:

1. članak 3.c mijenja se kako slijedi:

(a) briše se stavak 2.;

(b) dodaju se sljedeći stavci 5., 5.a, 5.b, 6. i 7.:

„5. Komisija utvrđuje ukupnu količinu emisijskih jedinica koje treba dodijeliti operatorima zrakoplova za 2024. na temelju ukupne dodjele emisijskih jedinica operatorima zrakoplova koji su 2023. obavljali zrakoplovne djelatnosti obuhvaćene Prilogom I., umanjeno za linearni faktor smanjenja utvrđen u članku 9., i objavljuje tu količinu, kao i količinu za besplatnu dodjelu emisijskih jedinica koja bi se provela 2024. [...] na temelju pravila za besplatnu dodjelu na snazi prije izmjena uvedenih [ovom Direktivom o izmjeni].

5.a Najviše 20 milijuna ukupne količine emisijskih jedinica iz stavka 5. za razdoblje od 1. siječnja 2024. do 31. prosinca 2030. rezervira se za operatore zrakoplova, na nediskriminirajućoj osnovi, za punjenje goriva utvrđenih u članku 4. stavku 1. [Uredbe RefuelEU Aviation] za letove koji podliježu zahtjevima za predaju emisijskih jedinica u skladu s člankom 12. stavkom 3. Te se emisijske jedinice dodjeljuju na isti način kao ugovor za kompenzaciju razlike kako bi se pokrio dio razlike u cijeni između fosilnog kerozina, uzimajući u obzir cijenu ugljika, i relevantnih goriva. Njima je obuhvaćeno 70 % preostale razlike u cijeni između fosilnog kerozina i relevantnih goriva. Ako je za određenu godinu potražnja za emisijskim jedinicama za punjenje takvih goriva veća od raspoloživosti emisijskih jedinica, one se smanjuju na jednak način za sve dotične operatore zrakoplova.

5.b Svaki operator zrakoplova može na godišnjoj osnovi podnijeti zahtjev za dodjelu emisijskih jedinica za letove, od 1. siječnja 2024. do 31. prosinca 2030., za koje se emisijske jedinice moraju predati na temelju prijavljenog punjenja goriva za te letove u skladu s upotrebom goriva kako je prijavljeno na temelju Provedbene uredbe Komisije (EU) 2018/2066. Države članice dodjeljuju emisijske jedinice operatorima zrakoplova ovisno o raspoloživosti emisijskih jedinica i u skladu s provedbenim aktom iz trećeg podstavka.

Komisija svake godine u Službenom listu objavljuje pojedinosti o razlici u troškovima između fosilnog kerozina i relevantnih goriva.

Komisija delegiranim aktima utvrđuje detaljne aranžmane za godišnji izračun razlike u troškovima i za dodjelu emisijskih jedinica za punjenje goriva utvrđenih u članku 4. stavku 1. [Uredbe ReFuelEU Aviation] i utvrđuje detaljne aranžmane za izračun emisija stakleničkih plinova uštedenih u skladu s upotrebom goriva kako je prijavljeno na temelju Provedbene uredbe Komisije (EU) 2018/2066 te aranžmane za uzimanje u obzir cijene ugljika pri dodjeli emisijskih jedinica.

Komisija do 1. siječnja 2028. provodi evaluaciju u pogledu primjene ovog stavka i svoje rezultate iznosi u izvješću koje pravodobno podnosi Europskom parlamentu i Vijeću. Izvješću se prema potrebi može priložiti zakonodavni prijedlog za poticanje punjenja goriva utvrđenih u članku 4. stavku 1. [Uredbe ReFuelEU Aviation] putem drugih instrumenata osim dodjele besplatnih emisijskih jedinica, u skladu s preispitivanjem koje treba provesti na temelju članka 14. [Uredbe ReFuelEU Aviation].

6. Za letove koji započinju na aerodromu smještenom u EGP-u i završavaju na aerodromu smještenom u EGP-u, Švicarskoj ili Ujedinjenoj Kraljevini, a koji 2023. nisu bili obuhvaćeni ETS-om EU-a, ukupna količina emisijskih jedinica koja se dodjeljuje operatorima 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 ETS-om EU-a, umanjeno za linearni faktor smanjenja utvrđen u članku 9.

7. 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 operatora zrakoplova u pogledu emisija do 2030. iz letova između aerodroma smještenog u nekoj od najudaljenijih regija države članice i aerodroma smještenog u istoj državi članici [...] uključujući drugi aerodrom u najudaljenijoj regiji iste države članice.”;

2. članak 3.d mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. U razdoblju od 2024. do 2026. na dražbi se prodaje 15 % emisijskih jedinica iz članka 3.c stavaka 5. i 6. te udio preostalih 85 % emisijskih jedinica koje bi se dodijelile besplatno. Preostale emisijske jedinice tih godina dodjeljuju se besplatno. Udio emisijskih jedinica koje bi se dodijelile besplatno i koje treba prodati na dražbi za odgovarajuće se godine povećava kako je navedeno u nastavku.

U 2024. na dražbi se prodaje 25 % količine emisijskih jedinica koje bi se dodijelile besplatno kako je objavljeno u skladu s člankom 3.c.

[...]

[...] U 2025. na dražbi se prodaje 50 % količine emisijskih jedinica koje bi se te godine dodijelile besplatno, izračunano temeljem objave u skladu s člankom 3.c.

[...] U 2026. na dražbi se prodaje 75 % količine emisijskih jedinica koje bi se te godine dodijelile besplatno, izračunano temeljem objave u skladu s člankom 3.c.

[...] Od 1. siječnja 2027. na dražbi se prodaju sve emisijske jedinice koje bi se te godine dodijelile besplatno, osim količine emisijskih jedinica iz članka 3.c stavka 5.a.”;

(b) dodaje [...] **se** sljedeći stavak 1.a:

[...] „1.a Besplatne emisijske jedinice dodjeljuju se operatorima zrakoplova razmjerno njihovu udjelu verificiranih emisija iz zrakoplovnih djelatnosti prijavljenih 2023. Tim se izračunom uzimaju u obzir i verificirane emisije iz zrakoplovnih djelatnosti prijavljene za letove koji su obuhvaćeni samo ETS-om EU-a od 1. siječnja 2024. Do 30. lipnja relevantne godine nadležna tijela izdaju emisijske jedinice koje su besplatno dodijeljene za tu godinu.”;

(c) briše se stavak 2.;

(d) u stavku 3. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 23. radi dopune ove Direktive u pogledu detaljnih aranžmana na temelju kojih države članice na dražbi prodaju emisijske jedinice za zrakoplovstvo u skladu sa stavcima 1.[...] i 1.a ovog članka, uključujući načine prodaje na dražbi koji su postali nužni zbog [...] prijenosa dijela prihoda od takve dražbe u opći proračun Unije kao vlastita sredstva u skladu s člankom 311. trećim stavkom UFEU-a.”;

(da) u stavku 3. u trećoj rečenici riječi „Za razdoblje iz članka 3.c stavka 1. referentna godina jest 2010., a za svako sljedeće razdoblje iz članka 3.c” zamjenjuju se riječima „Za svako razdoblje iz članka 13.”;

(e) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Države članice određuju kako će se upotrebljavati prihodi od prodaje emisijskih jedinica obuhvaćenih ovim poglavljem na dražbi, osim prihoda koji su utvrđeni kao vlastita sredstva u skladu s člankom 311. trećim stavkom Ugovora i uključeni u opći proračun Unije. Države članice [...] trebale bi upotrebljavati te prihode [...] od prodaje emisijskih jedinica na dražbi u skladu s člankom 10. stavkom 3.”;

3. brišu se članci 3.e i 3.f;

[...] ¹⁵

5. članak 11.a mijenja se kako slijedi:

(a) stavci od 1. do 3. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Podložno odredbama iz stavaka 2. i 3. ovog članka, operatori 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 poništanja jedinica u pogledu prijavljene količine kako je utvrđeno u članku 12. stavku 8. [...]:

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

(b) emisijske jedinice koje su odobrile stranke koje sudjeluju u programima odobravanja emisijskih jedinica koje Vijeće ICAO-a smatra prihvatljivima kako je utvrđeno u provedbenom aktu donesenom na temelju stavka 8.;

¹⁵ Isti je prijedlog iznesen i u članku 1. stavku 8. opće Direktive o izmjeni i obrazložen u uvodnoj izjavi 25. tog prijedloga. Budući da ta dva predmeta napreduju usporedno, predlaže se da se promjena u drugom prijedlogu provede samo ako je to obrazloženo u uvodnim izjavama.

- (c) emisijske jedinice koje su odobrile stranke sporazuma na temelju stavka 5.;
- (d) emisijske jedinice izdane za projekte na razini Unije na temelju stavka 24.a.

2. Jedinice iz stavka 1. točaka (a) i (b) mogu se upotrebljavati ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

- (a) potječu iz zemlje koja je stranka Pariškog sporazuma u trenutku upotrebe;
- (b) potječu iz zemlje koja je u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3. navedena kao zemlja koja sudjeluje u Programu za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA). Ovaj se uvjet ne primjenjuje na emisije prije 2027. niti se primjenjuje na najmanje razvijene zemlje i male otočne države u razvoju, kako ih definiraju Ujedinjeni narodi, osim za one zemlje 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 detaljniji zahtjevi za aranžmane iz prvog podstavka, koji mogu uključivati zahtjeve u pogledu izvješćivanja i registra, te za uvrštavanje na popis država ili programa koji primjenjuju te aranžmane. U aranžmanima se uzimaju u obzir fleksibilne mogućnosti dodijeljene najmanje razvijenim zemljama i malim otočnim državama u razvoju u skladu sa stavkom 2. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22.a stavka 2.”;

(c) briše se stavak 4.;

(d) dodaje se sljedeći stavak 8.:

„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.

Komisija po potrebi mijenja taj popis. 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 7. države članice izračunavaju neutralizaciju svake godine za prethodnu kalendarsku godinu za letove u zemlje te iz i između zemalja navedenih u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3. i za letove između Švicarske ili Ujedinjene Kraljevine i zemalja navedenih u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3. [...] te do 30. studenoga svake godine o tome obavješćuju operatore zrakoplova.

U skladu s metodologijom utvrđenom u provedbenom aktu iz stavka 7. države članice izračunavaju i ukupne konačne zahtjeve u vezi s neutralizacijom za određeno razdoblje usklađivanja s programom CORSIA i obavješćuju operatore zrakoplova do 30. studenoga godine koja slijedi nakon posljednje godine relevantnog razdoblja usklađivanja s programom CORSIA.

Države članice obavješćuju operatore zrakoplova koji ispunjavaju sve uvjete u nastavku koji se odnose na razinu neutralizacije:

- (a) operator 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;
- (b) od 1. siječnja 2019. proizvodi godišnje 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).

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

- i. državnih letova;
- ii. humanitarnih letova;
- iii. letova u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći;
- iv. vojnih letova;
- v. letova za gašenje požara.”;

(b) dodaju se stavci 7. i 8.:

„7. [...] Izračun odgovornosti za neutralizaciju [...] iz stavka 6. u svrhu [...] Programa ICAO-a za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo provodi se za letove u zemlje te iz i između zemalja navedenih u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3. i za letove između Švicarske ili Ujedinjene Kraljevine i zemalja navedenih u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3. [...]

Komisija donosi provedbene akte u kojima se detaljnije opisuje metodologija za izračun zahtjeva u vezi s neutralizacijom za operatore zrakoplova. Ti se provedbeni akti temelje na metodologiji navedenoj u Međunarodnim standardima i preporučenim praksama u području zaštite okoliša za Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo [...] iz prethodnog podstavka. Međutim, oni bi trebali sadržavati potrebne prilagodbe metodologije kako bi se osigurala usklađenost s odredbama ove Direktive. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22.a stavka 2.

Prvi takav provedbeni akt donosi se do [1. svibnja 2024.]. Komisija osigurava da nijedan operator zrakoplova obuhvaćen stavkom 6. ovog članka ne podliježe odgovornostima neutralizacije uz svoju obvezu predaje emisijskih jedinica u skladu s ovom Direktivom i preklapajući se s tom obvezom u pogledu istih letova tijekom razdoblja usklađenosti s programom CORSIA 2021. – 2023.

8. [...] Operatori 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, poništavaju jedinice iz članka 11.a samo u pogledu količine koju je ta država članica prijavila, u skladu sa stavkom 6., za relevantno razdoblje usklađenosti s programom CORSIA [...]. Poništenje emisijskih jedinica provodi se do 31. siječnja 2025. za emisije u razdoblju od 2021. do 2023., do 31. siječnja 2028. za emisije u razdoblju od 2024. do 2026., do 31. siječnja 2031. za emisije u razdoblju od 2027. do 2029., [...] do 31. siječnja 2034. za emisije u razdoblju od 2030. do 2032. i do 31. siječnja 2037. za emisije u razdoblju od 2033. do 2035.”;

7. članak 18.a [...] mijenja se kako slijedi:

(a) u prvoj rečenici stavka 2. riječi „razdoblje iz članka 3.c” zamjenjuju se riječima „razdoblje iz članka 13.”;

(b) stavak 3. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) od 2024. barem svake dvije godine ažurirati popis tako da se uvrste operatori zrakoplova koji su naknadno obavljali zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I. Ako operator zrakoplova nije obavljao zrakoplovnu djelatnost navedenu u Prilogu I. tijekom četiri uzastopne kalendarske godine koje prethode ažuriranju popisa, taj operator zrakoplova ne uvrštava se na ažurirani popis.”;

8. članak 23. mijenja se kako slijedi:

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

„2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 3.d stavka 3., članka 10. stavka 4., članka 10.a stavaka 1. i 8., članka 10.b stavka 5., [...], članka 19. stavka 3., članka 22., članka 24. stavka 3., članka 24.a stavka 1., članka 25.a stavka 1. i članka 28.c dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od 8. travnja 2018.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 3.d stavka 3., članka 10. stavka 4., članka 10.a stavaka 1. i 8., članka 10.b stavka 5., [...], članka 19. stavka 3., članka 22., članka 24. stavka 3., članka 24.a stavka 1., članka 25.a stavka 1. i članka 28.c. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. To ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.”;

(b) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„6. Delegirani akt donesen na temelju članka 3.d stavka 3., članka 10. stavka 4., članka 10.a stavaka 1. i 8., članka 10.b stavka 5., [...], članka 19. stavka 3., članka 22., članka 24. stavka 3., članka 24.a stavka 1., članka 25.a stavka 1. i članka 28.c stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskog parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća produljuje za dva mjeseca.”;

9. u članku 25.a dodaju se sljedeći stavci od 3. [...] do 8.:

„3. Komisija donosi provedbeni akt u kojem se navode zemlje osim zemalja EGP-a, Švicarske i Ujedinjene Kraljevine za koje se smatra da primjenjuju program CORSIA za potrebe ove Direktive [...]. Taj provedbeni akt donosi se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22.a stavka 2.

4. Kad je riječ o emisijama iz letova u zemlje koje su navedene u provedbenom aktu donesenom na temelju stavka 3 ili letova iz tih zemalja, od operatora zrakoplova [...] ne zahtijeva se predaja emisijskih jedinica u skladu s člankom 12. stavkom 3. [...] u pogledu tih emisija.

5. Kad je riječ o emisijama do 31. prosinca 2026. iz letova između EGP-a i zemalja koje nisu navedene u provedbenom aktu donesenom na temelju stavka 3., osim letova u Švicarsku i Ujedinjenu Kraljevinu, od operatora zrakoplova ne zahtijeva se predaja emisijskih jedinica u skladu člankom 12. stavkom 3. u pogledu tih emisija [...].
6. Kad je riječ o emisijama iz letova u najmanje razvijene zemlje i male otočne države u razvoju kako ih definiraju Ujedinjeni narodi i letova iz tih zemalja, osim onih navedenih u provedbenom aktu donesenom na temelju stavka 3. i onih država čiji je BDP po stanovniku jednak ili veći od prosjeka Unije, od operatora zrakoplova ne zahtijeva se predaja emisijskih jedinica u skladu člankom 12. stavkom 3. u pogledu tih emisija [...].
7. Ako Komisija utvrdi da je tržišno natjecanje znatno narušeno na štetu operatora 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, ovlaštena je donijeti provedbene akte za izuzimanje tih operatora zrakoplova od zahtjeva za predaju emisijskih jedinica kako je utvrđeno u članku 12. stavku 8. u pogledu emisija iz letova u te zemlje i iz njih. Narušavanje tržišnog natjecanja može uzrokovati treća zemlja koja blaže primjenjuje program CORSIA u svojem domaćem pravu ili ne primjenjuje odredbe programa CORSIA jednako na sve operatore zrakoplova. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22.a stavka 2.
8. Ako operatori 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, Komisija je ovlaštena donositi provedbene akte kojima će tim operatorima zrakoplova omogućiti upotrebu drugih vrsta emisijskih jedinica osim onih koje su na tom popisu ili odrediti da se na te operatore ne primjenjuju 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.”;

9.a u članku 28.a stavku 6. riječi „Odstupajući od članaka 3.g, 12., 15. i 18.a” zamjenjuju se riječima „Odstupajući od članaka 12., 15. i 18.a”;

10. Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(a) u tablici, drugi odlomak iza naslova „Zrakoplovstvo” u stupcu „Djelatnosti”¹⁶ zamjenjuje se sljedećim:

„Letovi između aerodroma smještenih u dvjema različitim zemljama navedenim u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3. i letovi između Švicarske ili Ujedinjene Kraljevine i zemalja navedenih u provedbenom aktu donesenom na temelju članka 25.a stavka 3. te, za potrebe članka 12. stavka 6., članka 12. stavka 7. i članka 28.c, svi drugi letovi između aerodroma smještenih u dvjema različitim trećim zemljama koje obavljaju operatori zrakoplova koji ispunjavaju sve sljedeće uvjete:

(a) operator 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;

(b) od 1. siječnja 2019. proizvodi godišnje 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). Za potrebe ove točke ne uzimaju se u obzir emisije iz sljedećih vrsta letova: i. državnih letova; ii. humanitarnih letova; iii. letova u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći; iv. vojnih letova; v. letova za gašenje požara.”;

(b) u tablici u stupcu „Djelatnosti” iza naslova „Zrakoplovstvo” u točki i. riječ „30 000” zamjenjuje se riječju „50 000”;

¹⁶ Uvedeno odlukom o obavješćivanju u formulaciji koju je Coreper odobrio u dokumentu 9366/22 – ovisi o konačnom ishodu pregovora o dokumentu 2021/0204(COD).

10.a briše se Prilog I.a¹⁷:

11. u Prilogu IV. dijelu B na kraju petog stavka umeće se sljedeća rečenica:

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

Članak 2.

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 odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

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

¹⁷ Uvedeno odlukom o obavješćivanju u formulaciji koju je odobrio Coreper u dokumentu 9366/22.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament
Predsjednik/Predsjednica

Za Vijeće
Predsjednik/Predsjednica
