



H R V A T S K I S A B O R
Odbor za europske poslove

KLASA: 022-03/22-01/09
URBROJ: 6521-31-22-01
Zagreb, 24. siječnja 2022.

D.E.U. br. 21/017

**ODBOR ZA ZAŠTITU OKOLIŠA I
PRIRODE**

Predsjednica Sandra Benčić

**ODBOR ZA POMORSTVO, PROMET I
INFRASTRUKTURU**

Predsjednik Pero Ćosić

Poštovani predsjednici odbora,

Odbor za europske poslove na temelju članka 154. stavka 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora prosljeđuje Odboru za zaštitu okoliša i prirode i Odboru za pomorstvo, promet i infrastrukturu stajalište o dokumentu Europske unije iz Radnog programa za razmatranje stajališta Republike Hrvatske za 2021. godinu:

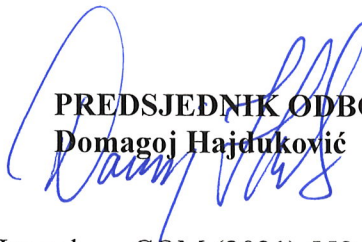
**Stajalište Republike Hrvatske o
Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ
u pogledu doprinosa zrakoplovstva Unijinom cilju smanjenja emisija na razini
cijeloga gospodarstva i o pravilnoj provedbi globalne tržišno utemeljene mjere
COM (2021) 552**

koje je Koordinacija za unutarnju i vanjsku politiku Vlade Republike Hrvatske usvojila Zaključkom KLASA: 022-03/21-07/462, URBROJ: 50301-21/22-21-2 na sjednici održanoj 6. prosinca 2021.

Predmetni Prijedlog direktive Europska komisija objavila je 14. srpnja 2021., u sklopu inicijative „Revizija sustava EU-a za trgovanje emisijama (ETS) iz Programa rada Europske komisije za 2021. godinu, te je u tijeku njegovo donošenje u Europskom parlamentu i Vijeću Europske unije.

U skladu s člankom 154. stavkom 2. Poslovnika Hrvatskoga sabora, molim vas da Odboru za europske poslove dostavite mišljenje o Stajalištu Republike Hrvatske najkasnije do 18. veljače 2022. godine.

S poštovanjem,


PREDSJEDNIK ODBORA
Domagoj Hajduković

U prilogu: - Stajalište Republike Hrvatske o COM (2021) 552
 - COM (2021) 552
Na znanje: INFODOK služba

PRIJEDLOG OKVIRNOG STAJALIŠTA RH

Naziv dokumenta (na hrvatskom i engleskom):

1.) 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

Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC as regards aviation's contribution to the Union's economy-wide emission reduction target and appropriately implementing a global market-based measure

Brojčana oznaka dokumenta:

2021/0207 (COD); ST 10917/21 INIT

Nadležno TDU za izradu prijedloga stajališta (nositelj izrade stajališta) i ustrojstvena jedinica:

Nadležno tijelo državne uprave: Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja

Ustrojstvena jedinica: Uprava za klimatske aktivnosti

Nadležna služba: Služba za klimatske aktivnosti

Nadležna služba u MVEP:

Sektor za COREPER I

Nadležna radna skupina Vijeća EU i nadležni službenik/ica u SP RH pri EU:

Radna skupina Vijeća EU za okoliš

Osnovne sadržajne odredbe prijedloga EU:

Europska komisija (dalje: Komisija) je 14. srpnja 2021. godine objavila Prijedlog direktive 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.

Ovim se prijedlogom uvode izmjene zakonodavstva o sustavu EU-a za trgovanje emisijama (eng. *EU Emissions Trading System*, dalje: EU ETS) u pogledu njegove primjene na zrakoplovstvo kako bi se osiguralo:

- da zrakoplovni sektor pridonese novom cilju smanjenja emisija od najmanje -55% (u odnosu na razine iz 2005.) do 2030. godine u skladu s europskim zelenim planom i Europskim propisom o klimi,
- da se EU ETS mijenja prema potrebi s obzirom na Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika iz međunarodnog zrakoplovstva, tzv. CORSIA (eng. *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*),
- da se dodjela emisijskih jedinica za zrakoplovstvo revidira kako bi se povećao udio emisijskih jedinica namijenjenih za dražbu.

Pregled po člancima:

Članak 3.c, stavci od 1. do 3., mijenjaju se kako bi se konsolidirala ukupna količina emisijskih jedinica za zrakoplovstvo na razini dodjele/trgovanja na dražbi za letove unutar Europe te odlazne letove iz zračnih luka EGP-a (Europskog gospodarskog prostora) u Švicarsku i Ujedinjenu Kraljevinu. Dodjela emisijskih jedinica za 2024. temeljit će se na ukupnoj dodjeli emisijskih jedinica aktivnim operaterima zrakoplova 2023. umanjenoj za linearni faktor smanjenja kako je utvrđeno u Direktivi 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 (dalje: Direktiva o ETS-u). Dodjela se povećava za razinu dodjele koja bi bila ostvarena da su linije između najudaljenijih regija i drugih država, osim države članice u kojoj se najudaljenija regija nalazi, bile obuhvaćene EU ETS-om. Privremeno odstupanje od obveza u okviru EU ETS-a za te linije istječe 31. prosinca 2023. Povećana gornja granica smanjuje se linearnim faktorom smanjenja kako je utvrđeno u Direktivi o ETS-u. Predlaže se vremenski ograničeno odstupanje od EU ETS-a za emisije iz letova između zračne luke smještene u nekoj od najudaljenijih regija države članice i zračne luke smještene u istoj državi članici.

Članak 3.d stavak 1. zamjenjuje se kako bi se povećalo trgovanje emisijskim jedinicama za zrakoplovstvo na dražbi od godine nakon stupanja izmjene na snagu. Izmjenom se propisuje da će se sve emisijske jedinice od 2027. prodavati na dražbi.

Briše se članak 3.d stavak 2.

Članak 3.d stavak 3. - prva rečenica se mijenja kako bi se osiguralo da delegirani akti, koje treba donijeti radi dopune ove Direktive u pogledu detaljnih aranžmana za trgovanje emisijskim jedinicama za zrakoplovstvo na dražbi među državama članicama, obuhvate modalitete za prijenos dijela prihoda u proračun Unije.

Članak 3.d stavak 4. se zamjenjuje kako bi odražavao snažniju preporuku da države članice prihode od dražbi u okviru EU ETS-a upotrebljavaju za borbu protiv klimatskih promjena i da dio tih prihoda odlazi u proračun Unije u skladu s Odlukom (EU, Euratom) 2020/2053 o sustavu vlastitih sredstava.

Članci 3.e i 3.f se brišu jer pravila o besplatnoj dodjeli emisijskih jedinica operaterima zrakoplova više neće biti potrebna nakon prelaska na prodaju svih jedinica na dražbi.

Članak 11.a stavci od 1. do 4. se zamjenjuju kako bi se zračnim prijevoznicima sa sjedištem u EU-u omogućila upotreba odgovarajućih međunarodnih jedinica za ispunjavanje obveze za letove u treće zemlje ili iz trećih zemalja koje primjenjuju CORSIA-u. Kako bi se osiguralo da se provedbom CORSIA-e u EU-u podupiru ciljevi Pariškog sporazuma i daju poticaji za široko sudjelovanje u CORSIA-i, moraju se ispuniti sljedeći uvjeti: jedinice za ispunjavanje obveze moraju potjecati iz država koje su stranke Pariškog sporazuma i sudjeluju u CORSIA-i te se mora izbjegavati dvostruko računanje jedinica.

Članku 11.a se dodaje novi stavak 8., kojim se Komisija ovlašćuje za donošenje provedbenog akta kojim se određuju jedinice koje Vijeće ICAO-a smatra prihvatljivima za ispunjavanje obveza u okviru CORSIA-e.

Članku 12. se dodaje novi stavak 6., kojim se CORSIA provodi za operatore iz EU-a za letove u EGP, Švicarsku i Ujedinjenu Kraljevinu, iz njih i izvan njih. Obveze zračnih prijevoznika u pogledu predaje za te letove smanjuju se s pune količine emisija na njihov udio u zajedničkim emisijama iz zrakoplovstva prema referentnoj vrijednosti CORSIA-e.

Članku 25.a se dodaju novi stavci od 3. do 9.

Prilogu I. za kategoriju „Zrakoplovstvo“ se dodaje djelatnost koja se odnosi na letove između zračnih luka smještenih u dvije zemlje navedene u popisu zemalja za koje se smatra da primjenjuju pravila CORSIA-e, s time da za operatore zrakoplova koji obavljaju ove letove trebaju biti ispunjeni sljedeći uvjeti:

- operater zrakoplova posjeduje operativnu licenciju u skladu s primjenjivim propisom EU-a, izdanu od države članice ili je registriran u državi članici, uključujući najudaljenije regije te pridružena i druga područja te države članice,
- operator zrakoplova od 1. siječnja 2019. proizvodi godišnje emisije CO₂ veće od 10.000 tona upotrebom zrakoplova najveće certificirane mase pri uzlijetanju veće od 5.700 kg obavljajući 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. državni letovi; ii. humanitarni letovi; iii. letovi u svrhu pružanja medicinske pomoći; iv. vojni letovi; v. protupožarni letovi.

Opći ciljevi prijedloga

Opći cilj prijedloga je revidirati EU ETS u pogledu smanjenja emisija iz zrakoplovstva na troškovno učinkovit i koherentan način u skladu s povećanim klimatskim ciljem EU-a od -55% do

2030., uzimajući pritom u obzir potrebu za pravednom tranzicijom i potrebu da svi sektori pridonesu naporima EU-a u području klime.

Specifični ciljevi prijedloga su:

- konsolidiranje ukupne količine emisijskih jedinica za zrakoplovstvo na trenutačnim razinama i primjena linearnog faktora smanjenja u skladu s člankom 9. Direktive o ETS-u;
- povećanje udjela emisijskih jedinica namijenjenih za dražbu emisijskih jedinica za zrakoplovstvo,
- nastavak primjene EU ETS-a na području EGP-a, uz primjenu pravila sustava CORSIA-e, na letove izvan EGP-a,
- osiguravanje da se prema zrakoplovnim prijevoznicima na istim linijama postupi jednako kad je riječ o njihovim obvezama koje imaju gospodarski učinak.

Dio izmjena Direktive o ETS-u koje se predlažu odnosi se na utvrđivanje ukupne količine emisijskih jedinica za besplatnu dodjelu operatorima za 2024. godinu na osnovi ukupne dodjele operatorima koji su obavljali djelatnosti iz Priloga I. Direktive o ETS-u u 2023. godini i primjenom linearnog faktora smanjenja emisijskih jedinica utvrđenog Direktivom o ETS-u. Iznosu besplatnih emisijskih jedinica se treba pribrojiti iznos dodjele koji bi bio ostvaren da su 2023. godine EU ETS-om bile obuhvaćene i linije između najudaljenijih regija i drugih država osim država članica u kojima se te regije nalaze. Na taj iznos također se primjenjuje linearni faktor smanjenja. Navedene linije bi bile oslobođene od obveze sudjelovanja u EU ETS-u do 31. prosinca 2023. Izuzeće za letove između zračne luke najudaljenije regije države članice i zračne luke iste države članice izvan te regije primjenjuje se do 2030. godine.

Prijedlogom izmjena se definiraju udjeli količine emisijskih jedinica za dražbu u ukupnoj količini emisijskih jedinica za dodjelu. Taj udio bi iznosio 25% 2024. godine, 50% 2025. godine, 75% 2026. godine, a 2027. godine 100%, što znači da se od 2027. operatorima zrakoplova više neće dodjeljivati besplatne emisijske jedinice.

Vezano za prihode, koje bi države članice ostvarile prodajom emisijskih jedinica za operatore zrakoplova na dražbi, definira se da dio tih prihoda pripadne proračunu EU-a u skladu s važećim propisima o sustavu vlastitih sredstava. Dio sredstava koji zadrži država članica je obvezna iskoristiti za namjene propisane Direktive o ETS-u.

Operatorima zrakoplova sa sjedištem u EU-u se omogućuje u okviru CORSIA-e upotreba međunarodnih jedinica za letove u treće zemlje kao i za letove iz tih zemalja. Mogu se koristiti sljedeće jedinice:

- međunarodne jedinice autorizirane od stranaka koje sudjeluju u mehanizmu uspostavljenom prema članku 6. stavku 4. Pariškog sporazuma,
- međunarodne jedinice autorizirane od stranaka koje sudjeluju u programima izdavanja emisijskih jedinica koji se smatraju prihvatljivima od strane Vijeća ICAO-a,
- međunarodne jedinice autorizirane sporazumima između EU-a i trećih zemalja,
- međunarodne jedinice izdane za projekte na razini EU-a.

Za prve dvije skupine jedinica definirani su dodatni uvjeti za primjenu, a to je da jedinice potječu iz zemlje koja je stranka Pariškog sporazuma u vrijeme upotrebe jedinica i da potječu iz zemlje koja sudjeluje u sustavu CORSIA-e, ali s primjenom nakon 2027. godine (uz izuzeće najslabije razvijenih zemalja i malih otočnih država u razvoju, osim onih zemalja čiji je BDP po stanovniku jednak ili veći od prosjeka EU-a).

Za prve tri skupine jedinica definiran je dodatni uvjet da su uspostavljeni aranžmani temeljem kojih stranke sudionice izdaju autorizaciju, da se provode pravovremene prilagodbe izvješćivanja o antropogenim emisijama po izvorima i uklanjanjima ponorima obuhvaćenima nacionalno utvrđenim doprinosima stranaka sudionica te da se izbjegava dvostruko računanje i neto povećanje globalnih emisija. Komisija će donijeti provedbeni propis u kojemu će navesti međunarodne jedinice koje se smatraju prihvatljivima od strane Vijeća ICAO-a i koje ispunjavaju zadane uvjete.

Države članice dužne su svake godine izračunati kompenzacije emisija za prethodnu kalendarsku godinu u skladu sa značenjem ICAO-ovih međunarodnih standarda i preporučene prakse u području zaštite okoliša za sustav CORSIA, osim onih koji se primjenjuju na letove započete u zračnoj luci smještenoj u EGP-u i završene u zračnoj luci smještenoj u EU-u, Švicarskoj ili Ujedinjenoj Kraljevini.

Komisiji se dodjeljuju ovlasti da donese delegirani akt o propisivanju metodologije za računanje obveza za kompenzaciju emisija operatora zrakoplova. Do 30. studenoga svake godine države članice obavješćuju o razinama kompenzacije emisija za operatore zrakoplova koji su ispunili sljedeće uvjete:

- operator zrakoplova posjeduje operativnu licencu skladu s primjenjivim propisom EU-a, koju je izdala država članica, ili je registriran u državi članici, uključujući najudaljenije regije te uključujući pridružena i druga područja te države članice,
- od 1. siječnja 2019. operator zrakoplova proizvodi godišnje emisije CO₂ veće od 10.000 tona upotrebom zrakoplova najveće certificirane mase pri uzlijetanju veće od 5.700 kg obavljajući letove obuhvaćene Prilogom I., osim onih koji započinju i završavaju u istoj državi članici (uključujući najudaljenije regije iste države članice).

U obzir se pritom ne računaju emisije CO₂ od iz sljedećih letova:

- državni letovi,
- humanitarni letovi,
- letovi u svrhu pružanja medicinske pomoći,
- vojni letovi,
- protupožarni letovi.

Za letove u zemlje navedene u popisu država koje su se priključile CORSIA-i, letove iz tih zemalja i letove među njima, operatori zrakoplova koji posjeduju operativnu licencu skladu s primjenjivim propisom EU-a, izdanu od države članice, ili koji su registrirani u državi članici (uključujući najudaljenije regije te pridružena i druga područja iste države članice), poništavaju međunarodne jedinice samo za onu količinu za koju je ta država članica obavijestila operatora

zrakoplova za relevantnu kalendarsku godinu. Poništavanje će se obavljati 31. siječnja svake treće godine, počevši od 2025. godine.

Komisija će donijeti provedbeni propis s popisom zemalja, uz izuzetak zemalja EGP-a, Švicarske i Ujedinjene Kraljevine, za koje se smatra da primjenjuju pravila CORSIA-e, pri čemu će za godine razdoblja 2021.-2023. referentna biti 2019. godina, a za svaku godinu nakon 2023. referentno će biti razdoblje 2019.-2020.

Od operatora zrakoplova koji posjeduju operativnu licencu u skladu s primjenjivim propisom EU-a izdanu od zemlje s popisa zemalja za koje se smatra da primjenjuju CORSIA-u, ili su registrirani u toj zemlji, ne zahtijeva se poništavanje jedinica za emisije od letova u zemlje koje su navedene u popisu zemalja za koje se smatra da primjenjuju CORSIA-u ili od letova iz tih zemalja.

Operatori zrakoplova do 31. prosinca 2026. ne moraju poništavati jedinice za emisije od letova između EGP-a i zemalja koje nisu navedene na popisu zemalja za koje se smatra da primjenjuju CORSIA-u, osim letova u Švicarsku i Ujedinjenu Kraljevinu.

Operatori zrakoplova ne moraju poništavati jedinice za emisije od letova u najmanje razvijene zemlje i male otočne države u razvoju, osim onih navedenih na popisu zemalja za koje se smatra da primjenjuju CORSIA-u, i od letova iz tih zemalja.

Ako Komisija utvrdi da je tržišno natjecanje znatno narušeno na štetu operatora zrakoplova koji posjeduju operativnu licencu u skladu s primjenjivim propisom EU-a, koju je izdala država članica ili koji 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 za emisije od letova u zemlje za koje se smatra da primjenjuju pravila CORSIA-e i od letova iz njih. Narušavanje tržišnog natjecanja može uzrokovati treća zemlja koja blaže primjenjuje odredbe CORSIA-e u svojem domaćem pravu ili odredbe CORSIA-e ne primjenjuje jednako na sve operatore zrakoplova.

Ako operator zrakoplova koji posjeduju operativnu licencu u skladu s primjenjivim propisom EU-a, izdane od države članice ili koji je registriran u državi članici, uključujući najudaljenije regije te pridružena i druga područja te države članice, obavlja letove između dviju zemalja navedenih u popisu zemalja za koje se smatra da primjenjuju pravila CORSIA-e, uključujući letove između Švicarske, Ujedinjene Kraljevine i zemalja navedenih u popisu zemalja za koje se smatra da primjenjuju pravila CORSIA-e.

Ako te zemlje operatorima zrakoplova dopuštaju upotrebu međunarodnih jedinica koje nisu one s popisa definiranog u Direktivi o ETS-u, Komisija je ovlaštena donositi provedbene akte kojima će tim operatorima zrakoplova omogućiti upotrebu dodatnih vrsta emisijskih jedinica u odnosu na vrste koje su na tom popisu, ili odrediti da se na te operatore ne primjenjuju uvjeti za upotrebu međunarodnih emisijskih jedinica za emisije iz takvih letova.

Razlozi za donošenje i pozadina dokumenta:

Cilj ovog prijedloga izmjena zakonodavstva o EU ETS-u je dodatno smanjenje emisije iz sektora zrakoplovstva na troškovno učinkovit i koherentan način u skladu s povećanim klimatskim ciljem EU-a do 2030., uzimajući pritom u obzir potrebu za pravednom tranzicijom i potrebu da svi sektori pridonese naporima EU-a u području klime.

Emisije iz zračnog prometa čine 2–3 % globalnih emisija CO₂, a od 1990. znatno su se povećale i na razini EU-a i na globalnoj razini. Na razini EU-a emisije CO₂ iz zračnog prometa u 2018. činile su 3,7 % ukupnih emisija iz gospodarstva ili 15,7 % emisija CO₂ iz prometnog sektora.

EU je 2018. bio odgovoran za 15 % globalnih emisija CO₂ iz zračnog prometa. Nadalje, procjenjuje se da su učinci zrakoplovstva na klimu, koji nisu povezani s emisijama CO₂, ukupno barem jednako važni kao i učinci samih emisija CO₂.

Unatoč nedavnom smanjenju prometa zbog pandemije bolesti COVID-19, predviđa se daljnji rast učinaka sektora zrakoplovstva na klimatske promjene obzirom na povijesni rast tog sektora, koji je iznad prosjeka drugih gospodarskih sektora. Prije pandemije EUROCONTROL je predvidio godišnje povećanje emisija iz europskog zračnog prometa za 53 % do 2040. u odnosu na 2017. Prije krize uzrokovane pandemijom ICAO je procijenio da bi do 2040. emisije iz međunarodnog zračnog prometa mogle porasti do 150 % u odnosu na 2020.

U procjeni učinka revizije Direktive o ETS-u analizirani su načini na koje zrakoplovni sektor može djelotvorno i učinkovito doprinijeti postizanju ažuriranog cilja smanjenja emisija do 2030.

Odredbe o ukupnoj količini emisijskih jedinica za zrakoplovstvo i primjena linearnog faktora smanjenja emisijskih jedinica te odredbe o rezervi za stabilnost tržišta elementi su EU ETS-a u kojima je prisutna međusobna povezanost s odredbama Direktive o ETS-u u dijelu koji se odnosi na postrojenja. Odluke o području primjene EU ETS-a i CORSIA-e utjecat će na razinu smanjenja emisija, ali i na potražnju za emisijskim jedinicama. Odluke o udjelu zrakoplovnih emisijskih jedinica za prodaju na dražbi utjecat će na količinu prihoda od dražbi dostupnih za borbu protiv klimatskih promjena, kao i na elemente raspodjele.

Da bi zrakoplovni sektor doprinio ciljevima Pariškog sporazuma treba poduzeti i šire globalne mjere s napomenom da su se države članice uključile u CORSIA-u od samog početka.

Status dokumenta:

Prijedlog je objavljen 14. srpnja 2021., a o njemu se raspravljalo na sastanku Radne skupine Vijeća za okoliš 20. listopada 2021.

Stajalište RH:

Republika Hrvatska (dalje. RH) pozdravlja pristup sektorskih doprinosa u naporima za dostizanje klimatskog cilja do 2030. te je svjesna potrebe revizije EU ETS-a u pogledu smanjenja emisija iz zrakoplovnog sektora.

Iz prijedloga izmjena Direktive o ETS-u i iz prateće procjene učinaka ovih izmjena vidljivo je da je uloženi veliki napor u nastojanju da se postigne usklađenost politika EU-a s globalnom međunarodnom politikom smanjenja emisija stakleničkih plinova iz zrakoplovnog sektora. Postizanje usklađenosti se zahtijeva prvenstveno zbog toga što globalna politika ne postavlja jednako ambiciozne ciljeve smanjenja emisije kao što ih postavlja EU.

S obzirom na trenutne okolnosti u kojima se zatiče objavljeni prijedlog izmjena Direktive o ETS-u 2003/87/EZ u pogledu doprinosa zrakoplovnog sektora te s obzirom na predložene izmjene, RH izražava izvjesnu zabrinutost zbog mogućih posljedica na poslovanje zrakoplovnih kompanija.

Zrakoplovni sektor je jedan od sektora koji je najviše pogođen posljedicama pandemije bolesti COVID-19 i još uvijek je u postupku oporavka od tih posljedica zbog velikog smanjenja broja putnika. Ovaj utjecaj je globalni pa ne stavlja u neravnotežan položaj kompanije iz EU-a u odnosu na ostale svjetske zrakoplovne kompanije, međutim, radi se o specifičnosti ovog sektora koju je potrebno uzeti u razmatranje kada se govori o raspodjeli obveza između sektora. Uslijed potpunog zatvaranja kad je po prvi put u povijesti sav putnički promet prekinut, a zrakoplovi prizemljeni, zabilježen je pad potražnje na globalnoj razini u iznosu od 60% u odnosu na 2019. godinu, dok je u RH taj pad bio još izraženiji s više od 80% u odnosu na 2019. godinu¹. Prema prognozama i scenarijima izrađenim od strane relevantnih europskih i međunarodnih organizacija, povratak prometa na razine slične onima iz 2019. godine očekuje se tek tijekom 2024. godine, u idealnom scenariju razvoja epidemiološke situacije.

Značajan faktor koji dovodi do diferencijacije u pogledu konkurentnosti europskih zrakoplovnih kompanija u usporedbi s ne-europskim zrakoplovnim kompanijama je tržišna cijena emisijskih jedinica. Nagli skok cijene emisijskih jedinica u relativno kratkom vremenu doveo je do porasta operativnih troškova kompanija, a do 2030. godine se može očekivati i daljnji porast cijene i operativnih troškova. Na cijenu emisijskih jedinica moglo bi utjecati predloženo smanjenje iznosa besplatne dodjele jedinica operatorima zrakoplova i njihovo ukidanje 2027. godine, tj. stavljanje čitavog iznosa emisijskih jedinica za zrakoplovstvo na dražbu.

U Republici Hrvatskoj u sustav EU ETS-a su uključene kompanije Croatia Airlines i Trade Air (od 2021.). Croatia Airlines je npr. 2018. i 2019. godine (zbog pandemije bolesti COVID-19 2020. godina nije uzeta u izračun) imala prosječne godišnje emisije od 176.650 tCO₂, dok su godišnje besplatne emisijske jedinice iznosile oko 85.828 t. Razliku od 90.822 tCO₂ su morali kupiti na tržištu kako bi ispunili svoje obveze te su u prosjeku morali platiti oko 2,2 milijuna EUR. Od 2027. godine će morati kupiti cjelokupan iznos emisija.

U okviru paketa „Spremni za 55%“ je i revizija Direktive o oporezivanju energije kojom se uvodi PDV na zrakoplovno gorivo i kojom će se čišća goriva učiniti atraktivnijima u svim vrstama prijevoza. Zbog svega navedenoga će rasti i operativni troškovi zrakoplovnih kompanija te će mnogi zračni prijevoznici prenijeti većinu dodatnih troškova ugljika na krajnje korisnike/putnike, što će se očitovati kroz veće cijene prijevoza, odnosno utjecat će na konkurentnost kompanija

¹Državni zavod za statistiku: Statistika u nizu - PROMET U MORSKIM I ZRAČNIM LUKAMA.

unutar EU-a, ali i na međunarodnoj razini, ovisno na kojim rutama lete. Poseban problem će biti ako će morati smanjivati operativne troškove vezane za sigurnost. Predloženi način oporezivanja energenata i električne energije, koji se temelji na energetskej učinkovitosti, mora biti postupan i prilagodljiv jer bi se na taj način osiguralo dodatno vrijeme za oporavak prometnog sektora te njegovo unaprjeđenje i modernizaciju kroz pripremu i provedbu nužnih investicijskih projekata sukladno zahtjevima zelene tranzicije.

Nadalje, novom inicijativom ReFuelEU Aviation kojom se promiču održiva zrakoplovna goriva, njihovi dobavljači postaju dužni kombinirati ih u sve većem udjelu s postojećim gorivom za mlazne motore, kojim se opskrbljuju zrakoplovi u zračnim lukama EU-a. Obzirom na male raspoložive količine takvog goriva ono je trenutno još uvijek skuplje od klasičnog goriva (tona takvog goriva bez marži na tržištu EU-a danas košta oko 2.700 USD/t, dok tona fosilnog mlaznog goriva 650 USD/t).

S druge strane, mogućnosti smanjenja emisija iz zrakoplovnog sektora su još uvijek ograničene, obzirom da emisije nastaju izgaranjem goriva te su najvažnije mjere za smanjenje emisija upravo u promjeni konvencionalnih zrakoplovnih goriva u alternativna goriva. Postoji izvjesna zabrinutost predstavnika zrakoplovnih kompanija da na tržištu neće biti dovoljno održivog zrakoplovnog goriva za sve sudionike, a osim toga cijena takvog goriva je trenutno višestruko veća od cijene goriva koje se trenutno koristi.

Sporna/otvorena pitanja za RH:

Izneseno u dijelu „Stajalište RH“.

Stajališta DČ, EK i Predsjedništva EU:

Na sastanku Vijeća za ENVI 6. listopada potvrđena je potreba da međunarodno zrakoplovstvo na pravedan način doprinese Pariškom sporazumu. Kina nema političku volju implementirati CORSIA-u. Rusija ne prihvaća CORSIA-u u cijelosti, nego planira primijeniti odredbe članka 38. Konvencije za međunarodno civilno zrakoplovstvo, kada bude prikladno. U kontekstu koherentnosti s klimatskim obvezama civilno zrakoplovstvo je uključeno u okvir nacionalno utvrđenih doprinosa (NDC), izračun uključuje emisije letova prema trećim zemljama koji počinju u EU-u na temelju goriva prodanog u EU-u. Komisija je pojasnila da je članak 192. UFEU-a pravna osnova za EU ETS za zrakoplovstvo, koje je doprinijelo smanjenju neto emisija ugljika za 193,4 Mt u razdoblju 2013.-2020. Kada se koristi riječ „allowances“ (emisijske jedinice) misli se na ETS emisijske jedinice. U procjeni utjecaja Komisija navodi razlog zašto nije predložila brže uključivanje zrakoplovstva u puni profil dražbovanja. Komisija je predložila smanjenje besplatnih emisijskih jedinica od 2023. stopom od 25% do 2027. kada bi zrakoplovstvo trebalo ući u puni profil dražbovanja, ali je ovo politička odluka. Prijedlog obuhvaća sve letove unutar EGP-a (Prilog I.) i izuzima iz EU ETS-a letove u trećim zemljama gdje je predložena primjena CORSIA-e. Članak 12. stavak 8. definira obvezu kompenzacije za ove letove. Prijedlog Komisije je da Komisija objavi verificirane emisijske jedinice, ne države članice.

U kontekstu konkurentnosti navodi se kako se jednaki tretman na svim rutama osigurava EU ETS-om kao instrumentom. Zrakoplovstvo je, kao i drugi sektori, prihvatljivo za financiranje u okviru Inovacijskog fonda. U kontekstu računanja emisijskih faktora navodi se kako zrakoplovne kompanije iz EU-a već ispunjavaju jedinstveni MRV obrazac.

MT postavlja pitanje o Prilogu 4., koji nije promijenjen s obzirom na primjenu CORSIA-e. BE navodi kako pozdravlja prijedlog. Predlaže SI PRES da izvijesti o prijedlogu za CORSIA-u koji se vodi u okviru radne skupine za zrakoplovstvo. BG izražava rezervu prema ukidanju besplatnih emisijskih jedinica, a posebno što su zrakoplovne tvrtke jako pogođene pandemijom. Traži procjenu paketa za zrakoplovni sektor. PL navodi kako je potrebno ukinuti odmah besplatne emisijske jedinice zbog utjecaja na okoliš i jednakog tretmana zrakoplovnih tvrtki.

CZ pozdravlja prijedlog Komisije i izražava zabrinutost za ukidanje besplatnih emisijskih jedinica, posebno zbog utjecaja pandemije. Postavlja pitanje kako će emisijske jedinice za dražbovanje biti dodijeljene DČ. Potrebna je procjena utjecaja paketa na zrakoplovni sektor. HU navodi kako je potrebno zadržati konkurentnost na međunarodnoj razini, CORSIA treba biti operativna na međunarodnoj razini. Zadržavanje integriteta oba sustava je ključno. IT za članak 25.a stavak 4. traži objašnjenje s obzirom da su države već navedene u Prilogu I. te se zanima za postojanje kalkulacije za članak 3.c stavak 6.

FI navodi kako podržava jačanje EU ETS-a u kontekstu zrakoplovstva i ukidanje besplatnih emisijskih jedinica. Važna je procjena kumulativnog učinka paketa na sektor zrakoplovstva. FI zanima koji je razlog postepenog pristupa smanjenja emisijskih jedinica od 2023. RO navodi kako preliminarno izražava pozitivan stav prema prijedlogu. Podržava CZ komentar vezano za besplatne emisijske jedinice. Traži kumulativni učinak paketa na sektor zrakoplovstva. FR navodi kako podržava prijedlog uz potrebu da se vodi računa o konkurentnosti. Podržava traženje kumulativnog učinka. Izražava rezervu prema delegiranim aktima. NL navodi kako podržava prijedlog i smanjenje besplatnih emisijskih jedinica. DE navodi kako zrakoplovstvo značajno doprinosi međunarodnim obvezama u pogledu klimatskih ciljeva te podržava prijedlog Komisije. Postavlja pitanje kako je Komisija odredila 2027. za puno dražbovanje, jer je ovaj postepeni prijelaz spor. Važan je aspekt zaštite od „istjecanja“ ugljika, te zaštita konkurentnosti. CY navodi kako je zrakoplovstvo ključan prometni sektor u kontekstu povezanosti. Analiza kumulativnog učinka paketa na sektor bi bila korisna. Preliminarno navodi da je moguć jaz u zračnoj povezanosti. Potrebno je sagledati mjere na razini država članica obzirom na luku polaska. SK podržava jačanje EU ETS-a u kontekstu sektora zrakoplovstva te podržava i CZ komentar vezano za ukidanje besplatnih emisijskih jedinica kao i kumulativni učinak paketa. ES izražava rezervu za ispitivanje ovog kompleksnog prijedloga. DK navodi kako podržava jačanje EU ETS-a i ukidanje besplatnih emisijskih jedinica te se zanima za način kompenziranja emisijskih jedinica unutar EU-a i izvan EU-a. EE izražava pozitivan stav prema prijedlogu, a promatra ga kao paket, zajedno s Direktivom o oporezivanju energije.

Komisija navodi kako emisijski faktor 3,1 ili 3,15 za kerozin ovisi o Europskom parlamentu i nemaju problem s time. Smanjenje emisijskih jedinica je u rukama sukreatora politika. Navodi kako su predložili brisanje članka 3.e u svrhu hitnosti. Tijekom pandemije Komisija je dala kompletnu podršku državama članicama u smislu olakšanja državnih potpora, određeni operatori

su imali i koristi, stoga je sad teško za očekivati olakšanje u kontekstu besplatnih emisijskih jedinica. Ako se uspoređi s pomorskim prometom, zračni promet je u povoljnijoj poziciji. Političko je pitanje ukidanje besplatnih emisijskih jedinica i brzina ukidanja istih. Specijalna rezerva u 2020. za određene operatore više nije relevantna stoga je brisan članak 3.f. Operatori preferiraju EU ETS u usporedbi s porezom. Financijski izvori su već dostupni za sektor prometa, iz Inovacijskog fonda navodi primjer zračne luke u Rimu koja je financirala sustav pohrane energije. Inovacijski fond može pokriti 60% prihvatljivih troškova što je ograničenje.

Komisija predlaže u članku 10.d stavku 2.c da u Modernizacijski fond može biti uključen prometni sektor. Navodi kako nema potrebe za kumulativni učinak paketa na sektor zrakoplovstva, jer je najveća promjena izmjena obuhvata EU ETS-a unutar EU-a. Procjena rizika je u očima promatrača. EU ETS nije prijetnja Rusiji u kontekstu prihvaćanja CORSIA-e. Krediti za ugljik u okviru CORSIA-e su političko pitanje.

Sporna/otvorena pitanja za DČ, EK i Predsjedništvo EU:

Velika većina država članica traži od Komisije procjenu kumulativnog učinka paketa „Spremni za 55%“ na sektor zrakoplovstva, obzirom na to da će osim revizije Direktive o ETS-u na sektor zrakoplovstva imati utjecaj i revizija Direktive o oporezivanju energije, inicijativa ReFuelEU Aviation za održiva goriva za zrakoplovstvo te revizija Direktive o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva.

Stav RH o spornim/otvorenim pitanjima DČ, EK i Predsjedništva EU:

RH podržava stav država članica da je potrebno sagledati kumulativni učinak svih zakonodavnih prijedloga iz paketa koji će imati utjecaj na zrakoplovni sektor.

Postojeće zakonodavstvo RH i potreba njegove izmjene slijedom usvajanja dokumenta:

- Zakon o klimatskim promjenama i zaštiti ozonskog sloja (NN 127/19)
- Uredba o načinu trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova (NN 89/2020)
- Pravilnik o načinu besplatne dodjele emisijskih jedinica postrojenjima i o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji izvješća o emisijama stakleničkih plinova iz postrojenja i zrakoplova (NN 89/2020)

Utjecaj provedbe dokumenta na proračun RH:

Zasad nije poznat utjecaj na proračun RH.



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 14.7.2021.
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

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

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} -
{SWD(2021) 604 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Ovim se prijedlogom uvode izmjene zakonodavstva o sustavu EU-a za trgovanje emisijama (ETS EU-a) u pogledu njegove primjene na zrakoplovstvo kako bi se osiguralo:

- (1) da zrakoplovstvo pridonosi cilju smanjenja emisija do 2030. u skladu s europskim zelenim planom;
- (2) da se ETS EU-a mijenja prema potrebi s obzirom na Program ICAO-a za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo; i
- (3) da se dodjela emisijskih jedinica za zrakoplovstvo revidira kako bi se povećala državna prodaja.

Cilj je revidirati ETS EU-a u pogledu emisija iz zrakoplovstva na troškovno učinkovit i koherentan način u skladu s povećanim klimatskim ciljem Unije, uzimajući pritom u obzir potrebu za pravednom tranzicijom i potrebu da svi sektori pridonose naporima EU-a u području klime.

Cilj je europskog zelenog plana¹, koji je Komisija donijela u prosincu 2019., kao i propisa o klimi² i Plana za postizanje klimatskog cilja (CTP)³, povećati klimatsku obvezu Unije na temelju Pariškog sporazuma, u skladu s ciljem postizanja klimatske neutralnosti na razini cijelog gospodarstva u EU-u do 2050. EU povećava svoju obvezu dekarbonizacije na razini cijelog gospodarstva, i to s najmanje 40 % na najmanje 55 % do 2030. u odnosu na razine iz 1990. bez upotrebe međunarodnih jedinica. Kako bi se postigao taj povećani klimatski cilj, svi sektori, uključujući zrakoplovstvo, moraju na odgovarajući način doprinijeti smanjenju emisija na domaćem tržištu.

Europskim zelenim planom EU se nastoji preobraziti u pravednije i prosperitetnije društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom u kojem 2050. neće biti neto emisija stakleničkih plinova i u kojem gospodarski rast neće biti povezan s uporabom resursa. Cilj klimatske neutralnosti potvrdili su Europsko vijeće i Europski parlament te je utvrđen na pravno obvezujući način u politički usuglašenom europskom propisu o klimi. Usto, europskim zelenim planom nastoji se i zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital EU-a te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika i učinaka povezanih s okolišem. Ta tranzicija istodobno mora biti pravedna i uključiva.

Osim povećanja EU-ovih ambicija tako da se do 2030. emisije stakleničkih plinova na razini cijeloga gospodarstva u EU-u smanje za najmanje 55 % u odnosu na 1990., u Komunikaciji o planu za postizanje klimatskog cilja do 2030. naglašava se da bi „u skladu sa svojom međunarodnom obvezom djelovanja na razini cijelog gospodarstva na temelju Pariškog sporazuma, trebao u okviru sustava za trgovanje emisijama nastaviti regulirati barem emisije iz zračnog prometa unutar EU-a”. U svojim zaključcima iz prosinca 2020. Europsko vijeće „poziva Komisiju da procijeni kako svi gospodarski sektori mogu na najbolji način doprinijeti

¹ COM(2019) 640 final.

² Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredbi (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1.);

³ COM(2020) 562 final.

cilju za 2030. i da podnese potrebne prijedloge popraćene dubinskim ispitivanjem okolišnog, gospodarskog i socijalnog učinka na razini država članica”⁴.

Emisije iz zračnog prometa čine 2–3 % globalnih emisija CO₂, a od 1990. znatno su se povećale i na razini EU-a i na globalnoj razini. Na razini EU-a emisije CO₂ iz zračnog prometa činile su 2018. godine 3,7 % ukupnih emisija iz gospodarstva ili 15,7 % emisija CO₂ iz prometnog sektora⁴⁹. EU je 2018. bio odgovoran za 15 % globalnih emisija CO₂ iz zračnog prometa⁵. Nadalje, procjenjuje se da su učinci zrakoplovstva na klimu koji nisu povezani s emisijama CO₂ ukupno barem jednako važni kao i učinci samog CO₂⁶.

Unatoč nedavnom smanjenju prometa zbog pandemije bolesti COVID-19, predviđa se daljnji rast učinaka zrakoplovstva na klimu s obzirom na povijesni rast tog sektora, koji je iznad prosjeka drugih gospodarskih sektora. Prije pandemije bolesti COVID-19 Eurocontrol je predvidio godišnje povećanje emisija iz europskog zračnog prometa za 53 % do 2040. u odnosu na 2017.⁵³ Prije krize uzrokovane bolešću COVID-19 ICAO je procijenio da bi do 2040. emisije iz međunarodnog zračnog prometa mogle porasti do 150 % u odnosu na 2020.⁵⁴

ETS EU-a ključan je alat za rješavanje problema emisija CO₂ iz zrakoplovstva u Europi. U javnom savjetovanju o ažuriranim pravilima za sustav trgovanja emisijama u zrakoplovstvu 91 % ispitanika složilo se da bi zrakoplovstvo trebalo više doprinositi djelovanju u području klime. Da se tržišno utemeljenim mjerama može učinkovito riješiti problem emisija iz zrakoplovstva u skladu s klimatskim ciljevima smatra 88 % ispitanika. Procjenjuje se da je u zračnom prometu od 2013. do 2020. putem ETS-a EU-a ostvarena neto ušteda od 193,4 Mt CO₂, prvenstveno financiranjem smanjenja emisija u drugim sektorima³⁹. To je doprinos zrakoplovstva klimatskim ciljevima EU-a za 2020., a predviđa se da će se nastaviti i do 2030.

Uzimajući u obzir trenutačne i predviđene emisije iz zrakoplovnog sektora te u kontekstu povećanih klimatskih ambicija EU-a za 2030., potrebno je znatno povećati doprinos mjerama za očuvanje klime, među ostalim i kako bi se omogućio potreban doprinos klimatskoj neutralnosti EU-a do 2050. Ta je potreba istaknuta i u Izvješću o utjecaju europskog zrakoplovstva na okoliš za 2019.

Komisija je pripremila niz procjena učinka za potporu predviđenim revizijama glavnih zakonodavnih instrumenata za paket za ostvarivanje cilja od 55 % („Fit for 55”). U procjeni učinka revizije pravila o zrakoplovstvu u okviru ETS-a EU-a analiziraju se načini da revizija djelotvorno i učinkovito doprinese postizanju ažuriranog cilja u okviru šireg paketa. Stoga se revizija pravila o zrakoplovstvu mora razmotriti zajedno s revizijom ETS-a EU-a za stacionarna postrojenja i njegovim proširenjem na druge sektore. Odredbe o ukupnoj količini emisijskih jedinica za zrakoplovstvo i primjena linearnog faktora smanjenja na njih te odredbe o rezervi za stabilnost tržišta elementi su ETS-a u kojima je međusobna povezanost revizija posebno istaknuta. Odluke o području primjene ETS-a EU-a i CORSIA-e utjecat će na razinu smanjenja emisija u tom sektoru ETS-a i na potražnju za emisijskim jedinicama EU-a. Odluke o udjelu zrakoplovnih emisijskih jedinica za prodaju na dražbi utjecat će na količinu prihoda od dražbi dostupnih za borbu protiv klimatskih promjena, kao i na elemente raspodjele.

Da bi zrakoplovstvo doprinosilo ciljevima Pariškog sporazuma, treba poduzeti i šire globalne mjere. EU je podržao program CORSIA ICAO-a te surađuje s drugima na poticanju

⁴ <https://www.consilium.europa.eu/media/47330/1011-12-20-euco-conclusions-hr.pdf>

⁵ Zračni promet unutar EGP-a činio je 7,5 %, a odlazni letovi u treće zemlje činili su još 7,5 %. Odlazni letovi obuhvaćeni su EU-ovim nacionalno utvrđenim doprinosima (NDC) u skladu s Pariškim sporazumom i inicijativom zrakoplovne industrije Odredište 2050.

⁶ U dokumentu COM(2020) 777 ti se učinci kvantificiraju, dok se u dokumentu COM(2020) 747 i povezanim dokumentima detaljno analiziraju.

odgovarajućeg sudjelovanja i provedbe. Preispitivanjem ETS-a EU-a za zrakoplovstvo trebalo bi se osigurati da se CORSIA prema potrebi provodi putem ETS-a EU-a, pri čemu treba osigurati jednako postupanje prema zračnim prijevoznicima. Istovremeno, svaka izmjena Direktive o ETS-u EU-a mora biti u skladu s ambicijom Unije da do 2050. postane klimatski neutralna, ciljevima Unije u pogledu smanjenja emisija stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu do 2030. te ciljem očuvanja okolišnog integriteta i učinkovitosti djelovanja Unije u području klime.

Velika količina emisijskih jedinica besplatno je dodijeljena zrakoplovnom sektoru od 2012. U Komunikaciji o europskom zelenom planu⁷⁰ najavljeno je da će se iznijeti prijedlog za smanjenje dodjele besplatnih emisijskih jedinica zračnim prijevoznicima. To je ponovno navedeno i u Komunikaciji „Povećanje klimatskih ambicija Europe za 2030.” Budući da besplatna dodjela emisijskih jedinica predstavlja odstupanje od načela „onečišćivač plaća”, standardna metoda u ETS-u EU-a jest dražba. Temeljna analiza upućuje i na nizak rizik od istjecanja ugljika i vrlo ograničen utjecaj na potrošačke cijene nakon povećanja dražbovne prodaje u zrakoplovstvu.

Glavne zakonske izmjene su sljedeće:

- (1) konsolidiranje ukupne količine emisijskih jedinica za zrakoplovstvo na trenutačnim razinama i primjena linearnog faktora smanjenja u skladu s člankom 9. Direktive o ETS-u;
- (2) povećanje dražbovne prodaje emisijskih jedinica za zrakoplovstvo;
- (3) nastavak primjene ETS-a EU-a u Europi, uz primjenu CORSIA-e, prema potrebi, na letove izvan Europe; te
- (4) osiguravanje da se prema zračnim prijevoznicima na istim linijama postupi jednako kad je riječ o njihovim obvezama koje imaju gospodarski učinak.

Usporedno s tim izmjenama Direktive o ETS-u EU-a donosi se zaseban prijedlog prema kojem će države članice obavješćivati zračne prijevoznike sa sjedištem u EU-u o nultoj stopi neutralizacije u okviru CORSIA-e za 2021. Taj zasebni prijedlog odnosi se na aspekte povezane s CORSIA-om koji bi trebali biti uspostavljeni do studenoga 2022. kako bi se do tog datuma mogle poslati obavijesti o nultoj dodatnoj neutralizaciji.

• **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

„Paket za ostvarivanje cilja od 55 %” sveobuhvatan je korak u reformi zakonodavstva Unije kako bi ga se uskladilo s ambicioznijim klimatskim ciljevima EU-a. Sve su inicijative u paketu usko povezane i svaka ovisi o strukturi drugih inicijativa.

Iako je politički mandat za jačanje ETS-a EU-a za zrakoplovstvo jasan, to se pitanje razmatra zajedno s drugim povezanim i relevantnim inicijativama, kao što su revizija Direktive o oporezivanju energije i Direktive o energiji iz obnovljivih izvora te inicijativa ReFuelEU, koje se ocjenjuju zasebno, uzimajući u obzir dimenziju i učinke ETS-a.

Kako je navedeno u europskom zelenom planu, za smanjenje utjecaja zrakoplovstva na klimatske promjene potrebna je kombinacija instrumenata politike jer ne postoji jedinstveno rješenje za dekarbonizaciju tog sektora. Revizija ETS-a EU-a za zrakoplovstvo stoga je dio paketa mjera koji uključuje tržišno utemeljene mjere kao što su ETS EU-a i CORSIA, poticanje proizvodnje i upotrebe održivih zrakoplovnih goriva, poboljšanje zrakoplovne tehnologije te operativna poboljšanja, npr. u okviru inicijative za jedinstveno europsko nebo.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Sve mjere i politike EU-a moraju biti usklađene s prijedlozima iz Paketa za ostvarivanje cilja od 55 % i pomagati EU-u u postizanju povećanog cilja za 2030. te uspješnog i pravednog prelaska na klimatsku neutralnost do 2050., kako je Komisija navela u Komunikaciji o europskom zelenom planu.

Stoga je ova inicijativa povezana s mnogim drugim područjima politika, uključujući vanjske politike Unije, npr. poticanjem partnerskih zemalja na provedbu CORSIA-e i potporom kako bi zračni prijevoznici mogli poslovati ravnopravno. Komisija je najavila da će unaprijediti način na koji se smjernicama za bolju regulativu i alatima za pružanje potpore rješavaju pitanja održivosti i inovacija, s ciljem da sve inicijative EU-a pridonose zelenom načelu nenanošenja štete. Ova je inicijativa u skladu i s politikom EU-a za istraživanja i inovacije te će se njome povećati sinergije između EU-ovih programa uvođenja, posebno inovacijskog fonda i okvirnih programa EU-a za istraživanja i inovacije poticanjem prihvatanja i uvođenja inovativnih rješenja s niskim emisijama ugljika.

U procjeni učinka priloženoj Planu za postizanje klimatskog cilja do 2030. pažljivo je ocijenjena mogućnost jačanja i širenja trgovanja emisijama kao jednog od alata za smanjenje emisija stakleničkih plinova na razini EU-a.

Dosljednost u odnosu na druge politike Unije osigurava se i usklađivanjem procjena učinka ETS-a EU-a s procjenama provedenima u ostatku okvira klimatske, energetske i prometne politike do 2030. te usklađivanjem s drugim mjerama predstavljenima u okviru paketa mjera za rješavanje problema emisija stakleničkih plinova iz zrakoplovstva.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna osnova za Direktivu o ETS-u EU-a 2003/87/EZ, kao i za cjelokupno kasnije zakonodavstvo o njezinoj izmjeni i ostalo zakonodavstvo kojim se uređuju emisije stakleničkih plinova, jest članak 192. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. To bi trebala ostati pravna osnova za svako novo zakonodavstvo koje se odnosi na klimatske učinke zrakoplovstva jer je glavni cilj mjere zaštita okoliša smanjenjem emisija stakleničkih plinova.

- **Supsidijarnost**

Direktiva o ETS-u EU-a postojeći je instrument politike EU-a. U skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora o funkcioniranju Europske unije ciljevi prijedloga o izmjeni tog instrumenta mogu se postići samo zakonodavstvom na razini EU-a.

Pravni akt EU-a potreban je kako bi države članice prema potrebi primjenjivale CORSIA-u na letove na geografskom području primjene Direktive 2003/87/EZ kako je utvrđeno u njezinu Prilogu I., tj. na letove koji započinju u zračnim lukama u EGP-u i završavaju u drugim zračnim lukama u EGP-u ili u trećim zemljama te na dolazne letove iz trećih zemalja u zračne luke u EGP-u.

Djelovanje na razini EU-a i, kad je to moguće, na globalnoj razini učinkovitije je od djelovanja na razini država članica zbog prekograničnih učinaka klimatskih promjena i uglavnom transnacionalne prirode zrakoplovstva. Djelovanjem na razini EU-a najučinkovitije će se ostvariti domaći i međunarodni klimatski ciljevi EU-a te osigurati usklađena i odgovarajuća provedba CORSIA-e u odnosu na EU.

- **Proporcionalnost**

Ovaj je prijedlog u skladu s načelom proporcionalnosti jer ne nadilazi ono što je potrebno za ostvarivanje ciljeva smanjenja emisija stakleničkih plinova u EU-uza razdoblje od 2021. do 2030. na troškovno učinkovit način, uz istodobno osiguravanje pravednosti, okolišnog integriteta, pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta i provedbe CORSIA-e.

Europsko vijeće podržalo je ukupno smanjenje emisija stakleničkih plinova do 2030. na razini cijeloga gospodarstva i na domaćim tržištima za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990. Ovim se prijedlogom obuhvaća velik dio tih emisija stakleničkih plinova i revidira Direktiva kako bi se postigao taj cilj.

- **Odabir instrumenta**

Ciljevi ovog prijedloga najbolje se ostvaruju Direktivom o izmjeni. To je najprikladniji pravni instrument za izmjenu postojeće Direktive 2003/87/EZ o ETS-u EU-a. Direktive od država članica zahtijevaju da ostvare ciljeve i provedu mjere u nacionalnim sustavima materijalnog i postupovnog prava. Države članice trebale bi osigurati da nacionalne odredbe o prenošenju ne otežavaju inovacije i da budu tehnološki neutralne.

3. **REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA**

- **Ex post evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Člankom 28.b stavkom 2. Direktive 2003/87/EZ od Komisije se zahtijeva da Vijeću i Europskom parlamentu podnese izvješće o CORSIA-i i u njemu analizira njezine ambicije i sveobuhvatni okolišni integritet, uključujući njezinu opću ambiciju u vezi s ciljevima iz Pariškog sporazuma, razinu sudjelovanja, njezinu provedivost, transparentnost, sankcije za neusklađenost, postupke za sudjelovanje javnog sektora, kvalitetu jedinica za neutralizaciju emisija, praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija, registre, odgovornost te pravila o upotrebi biogoriva. S obzirom na to, trebalo bi predložiti izmjenu prava Unije kako bi se prema potrebi provodila CORSIA.

Osim toga, u članku 28.b stavku 2. Direktive 2003/87/EZ propisano je da bi se u izvješću Komisije trebalo razmotriti je li potrebno revidirati odredbe donesene na temelju članka 28.c stavka 2. Člankom 28.b stavkom 3. Direktive o ETS-u EU-a predviđa se da Komisija izvješću „prema potrebi prilaže prijedlog o izmjeni, brisanju, produljenju ili zamjeni” odstupanja predviđenih člankom 28.a (kojima se ograničava područje primjene ETS-a EU-a na letove unutar EGP-a u razdoblju 2017.–2023.), koji je „u skladu s obvezom Unije u pogledu smanjenja emisija stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu za 2030. s ciljem očuvanja okolišnog integriteta i učinkovitosti klimatskog djelovanja Unije”.

Izvješće je uključeno u procjenu učinka priloženu ovom prijedlogu i temelji se na studiji „Procjena globalne tržišno utemeljene mjere ICAO-a (CORSIA) u skladu s člankom 28.b i za provedbu studije o prijenosu troškova u skladu s člankom 3.d Direktive o ETS-u EU-a”⁷.

Člankom 3.d stavkom 2. Direktive o ETS-u EU-a od Komisije se zahtijeva da provede „studiju o sposobnosti sektora zrakoplovstva da prenese troškove CO₂ svojim kupcima, u odnosu na EU sustav trgovanja emisijama i globalnu tržišno utemeljenu mjeru koju je razvila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO), uspoređujući to s industrijama i

⁷ SWD [dodati poveznicu u trenutku donošenja]

energetskim sektorom, s namjerom da se podnese prijedlog za povećanje postotka prodaje na dražbi na temelju preispitivanja iz članka 28.b stavka 2.”

Ta je studija uključena u procjenu učinka revizije EU-ova sustava trgovanja emisijama na zrakoplovstvo, a nadovezuje se na izvješće „Procjena globalne tržišno utemeljene mjere ICAO-a (CORSIA) u skladu s člankom 28.b i za provedbu studije o prijenosu troškova u skladu s člankom 3.d Direktive o ETS-u EU-a”.

• **Savjetovanja s dionicima**

Savjetovanje s dionicima o početnoj procjeni učinka provedeno je u razdoblju od 3. srpnja 2020. do 28. kolovoza 2020. Povratne su informacije dostavila ukupno 54 subjekta. Među ispitanicima, države članice EU-a podržale su istodobno postojanje ETS-a EU-a i CORSIA-e, a zemlje izvan EU-a izrazile su zabrinutost zbog preklapanja ETS-a EU-a i CORSIA-e, djelomične provedbe CORSIA-e, postupanja prema prijevoznicima izvan EU-a i isključivosti CORSIA-e. Kad je riječ o opcijama za provedbu CORSIA-e, velika većina nevladinih organizacija dala je prednost punom opsegu ETS-a EU-a ili opcijama kojima se barem zadržava postojeće područje primjene ili hibridnim opcijama. Poduprle su i izravno trgovanje svim jedinicama na dražbi.

Većina poslovnih udruženja i poduzeća dala je prednost opciji politike prema kojoj se provodi samo CORSIA. Kad je riječ o dražbama, većina poslovnih udruženja i poduzeća dala je prednost *statusu quo* ili polaganom smanjenju te upotrebi prihoda za zrakoplovnu industriju. Građani EU-a koji su odgovorili na upitnik podržali su veće klimatske ambicije u tom sektoru.

Otvoreno javno savjetovanje s dionicima održano je od 1. listopada 2020. do 14. siječnja 2021. i zaprimljen je ukupno 81 odgovor. U okviru tog javnog savjetovanja 91 % ispitanika složilo se da bi sektor zrakoplovstva trebao više pridonositi djelovanju u području klime. Da tržišno utemeljene mjere mogu biti učinkovite u rješavanju problema emisija iz zrakoplovstva u skladu s klimatskim ciljevima smatra 88 % ispitanika. Da se tržišne mjere kombiniraju s drugim politikama, kao što su potpora inovativnim zrakoplovnim tehnologijama, operativna poboljšanja, oporezivanje te proizvodnja i uporaba održivih zrakoplovnih goriva slaže se 82 % ispitanika u javnom savjetovanju.

Kad je riječ o opcijama za provedbu CORSIA-e, mišljenja su se razlikovala među skupinama dionika i unutar njih. Za poslovne su udruge najpoželjnije opcije bile opcije SAMO CORSIA i KOMBINACIJA, s po 33 % odgovora za svaku od tih opcija. Najmanje poželjne opcije bile su cjelovit pravni okvir ETS-a i KOMBINACIJA BIS, s po 33 % odgovora za svaku od tih opcija. Kad je riječ o javnim tijelima, njih 30 % smatra da je najpoželjnija opcija SAMO CORSIA, a 40 % smatra da je to najmanje poželjna opcija. Za nevladine organizacije najpoželjnija je opcija bila cjelovit pravni okvir ETS-a EU-a, s 89 % odgovora, a najmanje je poželjna bila opcija SAMO CORSIA, s 44 % odgovora.

Kad je riječ o povećanju dijela emisijskih jedinica za zrakoplovstvo koje se prodaju na dražbi, većina dionika dala je prednost neposrednom početku postupnog ukidanja, dok je zadržavanje *statusa quo* ocijenjeno kao najnepovoljnija opcija. Stajališta ispitanika bila su jasno podijeljena između opcija za povećanje udjela za prodaju na dražbi. Prednost *statusu quo* dalo je 53 % poslovnih udruženja, koja su kao najnepovoljniju opciju navela neposredan početak postupnog ukidanja (74 %). Prednost neposrednom početku postupnog ukidanja dalo je 56 % nevladinih organizacija, a 63 % ih je navelo *status quo* kao najnepovoljniju opciju. Prednost sporom postupnom ukidanju besplatne dodjele emisijskih jedinica dalo je 60 % javnih tijela.

Velika većina dionika smatra da bi se povećanjem trgovanja na dražbi mogli povećati troškovi letova, ali većina se složila i da će se tom mjerom pridonijeti ublažavanju klimatskih promjena.

- **Procjena učinka**

U procjeni učinka analizirano je više opcija s pomoću kojih bi revizija ETS-a EU-a s obzirom na zrakoplovstvo mogla djelotvorno i učinkovito pridonijeti ostvarenju ažuriranog cilja u okviru šireg Paketa za ostvarivanje cilja od 55 %. U procjeni učinka analizira se i više opcija provedbe CORSIA-e u okviru ETS-a EU-a i za povećanje udjela trgovanja na dražbi.

Opcije provedbe CORSIA-e razlikuju se u opsegu u kojem se zadržava, smanjuje ili proširuje postojeća obuhvaćenost ETS-om EU-a. Usporedba opcija pokazuje da, iako su cjenovni poticaji u okviru ETS-a više redova veličine značajniji od cijene jedinica koje ispunjavaju uvjete za neutraliziranje u okviru CORSIA-e, ukupni utjecaj na okoliš na globalnoj razini u svim opcijama politike ograničen je zbog ograničenog zemljopisnog područja primjene ETS-a EU-a. Međutim, postoje znatne razlike među opcijama u pogledu doprinosa EU-ovu cilju smanjenja emisija. Postoje i znatne razlike u pogledu prihoda koje proizlaze iz različitih kombinacija opcija politike jer je CORSIA strukturirana tako da se ne ostvaruju javni prihodi od zračnih prijevoznika. Najpoželjnija je opcija zadržati trenutačnu pokrivenost ETS-om EU-a (letovi unutar EGP-a, uključujući odlazne letove u Švicarsku i Ujedinjenu Kraljevinu) i uvesti odgovarajuće odredbe povezane s CORSIA-om za letove koji trenutačno nisu obuhvaćeni ETS-om EU-a (letovi u treće zemlje i iz njih te letovi zračnih prijevoznika iz EU-a između dvije treće zemlje).

Opcije povećanja udjela trgovanja emisijskim jedinicama za zrakoplovstvo na dražbi razlikuju se po brzini povećanja. Usporedba analiziranih opcija pokazuje da postoje dobri argumenti za potpuni prelazak na trgovanje jedinicama na dražbi od datuma stupanja na snagu revidiranog zakonodavstva. Iako se besplatne emisijske jedinice dodjeljuju posebno za suzbijanje mogućih negativnih učinaka na konkurentnost i istjecanje ugljika, to predstavlja odstupanje od načela „onečišćivač plaća”. Analiza ukazuje na nizak rizik od istjecanja ugljika uslijed povećanja udjela trgovanja na dražbi. Prelazak na trgovanje svim jedinicama na dražbi podrazumijeva stabiliziranje gornje granice za zrakoplovstvo na trenutačnim razinama jer se trenutačno na dražbi trguje fiksnim postotkom besplatnih emisijskih jedinica. Time bi se zadržala trenutačna razina okolišnog integriteta u pogledu gornje granice za zrakoplovstvo, koja bi podlijegala linearnom faktoru smanjenja, kako su već zatražili suzakonodavci i kao što je slučaj sa svim drugim operaterima u okviru ETS-a EU-a. Ukidanjem besplatne dodjele emisijskih jedinica u ETS-u EU-a ojačao bi se okolišni integritet tog sustava. Opcija kojoj se daje prednost povećano je trgovanje na dražbi od stupanja na snagu izmjene.

- **Temeljna prava**

Ovim se prijedlogom poštuju temeljna prava i načela koja su posebno priznata Poveljom Europske unije o temeljnim pravima. Njime se posebno pridonosi cilju postizanja visoke razine zaštite okoliša u skladu s načelom održivog razvoja iz članka 37. Povelje Europske unije o temeljnim pravima.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

U okviru postojećeg ETS-a većina prihoda od dražbi ostvaruje se u korist država članica, što pozitivno utječe na nacionalne proračune. Komisija će u okviru predstojećeg paketa o vlastitim sredstvima, koji uključuje prijedlog izmjene višegodišnjeg financijskog okvira, predstaviti prilagodbe proračunskog okvira EU-a.

Kad je riječ o postojećem području primjene ETS-a EU-a, nema dodatnog administrativnog utjecaja na nacionalne uprave. Učinci provedbe CORSIA-e trebali bi biti ograničeni jer će se upotrebljavati ista infrastruktura.

Odluke o razvoju i nabavi u području informacijske tehnologije podlijegeat će prethodnom odobrenju Odbora Europske komisije za informacijsku tehnologiju i kibersigurnost.

5. DRUGI ELEMENTI

• Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga

Članak 3.c stavci od 1. do 3. mijenjaju se kako bi se konsolidirala ukupna količina emisijskih jedinica za zrakoplovstvo na razini dodjele/trgovanja na dražbi za letove unutar Europe te odlazne letove iz zračnih luka EGP-a u Švicarsku i Ujedinjenu Kraljevinu. Dodjela emisijskih jedinica za 2024. temeljit će se na ukupnoj dodjeli emisijskih jedinica aktivnim operaterima zrakoplova 2023. umanjenoj za linearni faktor smanjenja kako je utvrđeno u Direktivi o ETS-u. Dodjela se povećava za razinu dodjele koja bi bila ostvarena da su linije između najudaljenijih regija i drugih država osim države članice u kojoj se najudaljenija regija nalazi bile obuhvaćene ETS-om 2023. Privremeno odstupanje od obveza u okviru ETS-a EU-a za te linije istječe 31. prosinca 2023. Povećana gornja granica smanjuje se linearnim faktorom smanjenja kako je utvrđeno u Direktivi o ETS-u.

Predlaže se vremenski ograničeno odstupanje od ETS-a EU-a za emisije iz letova između zračne luke smještene u nekoj od najudaljenijih regija države članice i zračne luke smještene u istoj državi članici.

Članak 3.d stavak 1. zamjenjuje se kako bi se povećalo trgovanje emisijskim jedinicama za zrakoplovstvo na dražbi od godine nakon stupanja izmjene na snagu. Izmjenom se propisuje prelazak na sustav dražbovne prodaje za sve emisijske jedinice od 2027.

Članak 3.d stavak 2. briše se kao zastario.

Članak 3.d stavak 3. prva rečenica mijenja se kako bi se osiguralo da delegirani akti koje treba donijeti radi dopune ove Direktive u pogledu detaljnih aranžmana za trgovanje emisijskim jedinicama za zrakoplovstvo na dražbi među državama članicama obuhvate modalitete za prijenos dijela prihoda u proračun Unije.

Članak 3.d stavak 4. zamjenjuje se kako bi odražavao snažniju preporuku da države članice prihode od dražbi u okviru ETS-a upotrebljavaju za borbu protiv klimatskih promjena i da dio tih prihoda odlazi u proračun Unije u skladu s Odlukom (EU, Euratom) 2020/2053 o sustavu vlastitih sredstava.

Članci 3.e i 3.f brišu se jer pravila o besplatnoj dodjeli emisijskih jedinica operaterima zrakoplova više neće biti potrebna nakon prelaska na prodaju svih jedinica na dražbi.

Članak 11.a stavci od 1. do 4. zamjenjuju se kako bi se zračnim prijevoznicima sa sjedištem u EU-u omogućila upotreba odgovarajućih međunarodnih jedinica za ispunjavanje obveze za letove u treće zemlje ili iz trećih zemalja koje primjenjuju CORSIA-u. Kako bi se osiguralo da se provedbom CORSIA-u u EU-u podupiru ciljevi Pariškog sporazuma i daju poticaji za široko sudjelovanje u CORSIA-i, moraju se ispuniti sljedeći uvjeti: jedinice za ispunjavanje obveze moraju potjecati iz država koje su stranke Pariškog sporazuma i sudjeluju u CORSIA-i te se mora izbjegavati dvostruko računanje jedinica.

Članku 11.a dodaje se novi stavak 8., kojim se Komisija ovlašćuje za donošenje provedbenog akta kojim se određuju jedinice koje Vijeće ICAO-a smatra prihvatljivima za ispunjavanje obveza u okviru CORSIA-e.

Članku 12. dodaje se novi stavak 6., kojim se CORSIA provodi za poduzeća iz EU-a za letove u Europski gospodarski prostor, Švicarsku i Ujedinjenu Kraljevinu, iz njih i izvan njih. Obveze zračnih prijevoznika u pogledu predaje za te letove smanjuju se s pune količine emisija na njihov udio u zajedničkim emisijama iz zrakoplovstva prema referentnoj vrijednosti CORSIA-e.

Članku 25.a dodaju se novi stavci od 3. do 9.

Komisija je ovlaštena donijeti i održavati provedbeni akt u kojem se navode države (osim država EGP-a, Švicarske i Ujedinjene Kraljevine) za koje se smatra da primjenjuju CORSIA-u za potrebe prava Unije.

Provjera usklađenosti zračnih prijevoznika sa sjedištem izvan EU-a s CORSIA-om trebala bi biti u isključivoj nadležnosti matične zemlje tih zračnih prijevoznika. Stoga provedba CORSIA-e za izvaneuropske letove znači izuzimanje zračnih prijevoznika sa sjedištem izvan EU-a od obveza u okviru ETS-a EU-a za letove između Europe i trećih zemalja koje provode CORSIA-u.

Kako bi se osiguralo jednako postupanje na linijama, letovi u zemlje koje ne provode CORSIA-u i iz njih bili bi izuzeti od obveza u okviru ETS-a EU-a ili CORSIA-e.

Letovi u većinu najmanje razvijenih zemalja i malih otočnih država u razvoju koje ne provode CORSIA-u i iz njih bili bi izuzeti od obveza u okviru ETS-a EU-a ili CORSIA-e bez datuma isteka izuzeća.

Komisija bi trebala biti ovlaštena za donošenje provedbenog akta kojim se zračni prijevoznici sa sjedištem u EU-u izuzimaju od zahtjeva za predaju emisija iz letova u kojima je zbog blaže primjene ili provedbe CORSIA-e u trećoj zemlji znatno narušeno tržišno natjecanje na štetu zračnih prijevoznika sa sjedištem u EU-u. Narušavanje tržišnog natjecanja moglo bi biti uzrokovano blažim pristupom prihvatljivim jedinicama za neutralizaciju ili odredbama o dvostrukom računanju.

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

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 nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća³ 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 Vijeća⁴.
- (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”)⁵. Stranke Pariškog sporazuma postale 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 pridonositi smanjivanju emisija.

¹ SL C , , str. .

² SL C , , str. .

³ 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.).

⁴ 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.).

⁵ Pariški sporazum (SL L 282, 19.10.2016., str. 4.).

- (3) Vijeće Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) donijelo je prvo izdanje Međunarodnih standarda i preporučene prakse 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 CORSIA-u te su predane njezinoj provedbi od početka pilot-faze 2021.–2023.⁶
- (4) U skladu s Odlukom Vijeća (EU) 2018/2027⁷ države članice obavijestile su Tajništvo ICAO-a o razlikama između CORSIA-e 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 obavijestiti tajništvo ICAO-a o aktualnim razlikama između CORSIA-e i ETS-a EU-a s obzirom na revizije zakonodavstva Unije.
- (5) Suočavanje s izazovima povezanim s klimom i okolišem te postizanje ciljeva Pariškog sporazuma u središtu su Komunikacije o europskom zelenom planu, koju je Komisija donijela 11. prosinca 2019.⁸
- (6) Unija se obvezala da će do 2030. smanjiti svoje neto emisije stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu 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 2020.⁹
- (7) Unija je Uredbom (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁰ u zakonodavstvo ugradila cilj klimatske neutralnosti na razini cijelog 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) Cilj je ove izmjene Direktive 2003/87/EZ uključivanje zrakoplovstva u doprinos Unije na temelju Pariškog sporazuma i provedba 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

⁶ 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.).

⁷ 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.).

⁸ COM(2019) 640 final.

⁹

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

¹⁰ 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.).

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 u cijelom gospodarstvu do 2030.
- (12) Ukupnu količinu emisijskih jedinica za zrakoplovstvo trebalo bi konsolidirati na razini dodjele za letove koji započinju u zračnoj luci smještenoj u EGP-u i završavaju u zračnoj luci smještenoj u EGP-u, Švicarskoj ili Ujedinjenoj Kraljevini. Dodjela emisijskih jedinica za 2024. trebala bi se temeljiti na ukupnoj dodjeli emisijskih jedinica aktivnim operaterima zrakoplova 2023. godine, 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 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.
- (14) Direktivu 2003/87/EZ trebalo bi izmijeniti i u pogledu jedinica prihvatljivih za ispunjavanje obveze 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 CORSIA-e. Zračni prijevoznici sa sjedištem u Uniji trebali bi moći koristiti međunarodne jedinice za ispunjavanje obveze za letove u treće zemlje za koje se smatra da sudjeluju u CORSIA-i ili iz tih zemalja. Kako bi se Unijinom provedbom CORSIA-e podupirali ciljevi Pariškog sporazuma i poticalo široko sudjelovanje u CORSIA-i, emisijske bi jedinice trebale potjecati iz država koje su stranke Pariškog sporazuma i koje sudjeluju u CORSIA-i te bi trebalo izbjeći dvostruko računanje jedinica.
- (15) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za upotrebu međunarodnih jedinica u skladu s člankom 11.a Direktive 2003/87/EZ, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za donošenje popisa emisijskih jedinica koje Vijeće ICAO-a smatra prihvatljivima za upotrebu u svrhu ispunjavanja obveza u okviru CORSIA-e i koje ispunjavaju prethodno navedene uvjete prihvatljivosti. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹¹.
- (16) Kako bi se osigurali potrebni mehanizmi za odobrenje stranaka sudionica, pravovremenu prilagodbu izvješćivanja o antropogenim emisijama po izvorima i uklanjanjima ponorima obuhvaćenima nacionalno utvrđenim doprinosima stranaka sudionica te kako bi se izbjeglo dvostruko računanje i neto povećanje globalnih emisija, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti s ciljem utvrđivanja detaljnih

¹¹ 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.).

zahtjeva za takve aranžmane. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹².

- (17) Za provedbu CORSIA-e za letove 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 smanjiti obveze predaje emisijskih jedinica za operatere zrakoplova registrirane u Uniji koji obavljaju te letove. Obveze operatera zrakoplova u pogledu predaje emisijskih jedinica za te letove trebalo bi za emisije u razdoblju 2021.–2023. smanjiti samo na njihov udio u ukupnim emisijama iz međunarodnog zračnog prometa iznad zajedničkih razina iz 2019., a za sljedeće godine primjene CORSIA-e iznad zajedničkih razina u razdoblju 2019.–2020.
- (18) Kako bi se osigurali jednaki uvjeti za uvrštavanje na popis zemalja za koje se smatra da primjenjuju CORSIA-u za potrebe Direktive 2003/87/EZ u skladu s člankom 25.a stavkom 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 CORSIA-i 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 CORSIA-e i njezina primjena na operatere zrakoplova sa sjedištem izvan Unije trebala biti isključivo u nadležnosti matične zemlje tih operatera zrakoplova, provedba CORSIA-e za letove osim letova koji započinju u zračnoj luci smještenoj u EGP-u i završavaju u zračnoj luci smještenoj u EGP-u, Švicarskoj ili Ujedinjenoj Kraljevini znači izuzimanje operatera zrakoplova sa sjedištem izvan Unije od obveza u okviru ETS-a EU-a za te letove.
- (20) Kako bi se osiguralo jednako postupanje na linijama, letovi u zemlje koje ne provode CORSIA-u i iz njih trebali bi biti izuzeti iz obveza u okviru ETS-a EU-a ili CORSIA-e. Kako bi se potaknula potpuna provedba CORSIA-e od 2027., izuzeće bi se trebalo primjenjivati samo na emisije do 31. prosinca 2026.
- (21) Letovi u najmanje razvijene zemlje i male otočne države u razvoju, kako ih definiraju Ujedinjeni narodi, i letovi iz tih zemalja koje ne provode CORSIA-u, osim onih čiji je BDP po stanovniku jednak ili veći od prosjeka Unije, trebali bi biti izuzeti od obveza u okviru ETS-a EU-a ili CORSIA-e bez krajnjeg datuma za to izuzeće.
- (22) Kako bi se osigurali ujednačeni uvjeti za izuzimanje operatera zrakoplova od zahtjeva za predaju emisijskih jedinica kako je utvrđeno u članku 12. stavku 8. Direktive 2003/87/EZ kad je riječ o emisijama iz letova prema zemljama koje u kontekstu domaćeg prava imaju blažu primjenu CORSIA-e ili koje ne provode odredbe CORSIA-e tako da se osigura jednako postupanje prema svim operaterima zrakoplova u skladu s člankom 25.a stavkom 7. te direktive ili iz tih zemalja, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za izuzimanje zračnih prijevoznika sa sjedištem u Uniji od zahtjeva za predaju emisijskih jedinica kad je riječ o emisijama iz letova kod kojih je znatno narušeno tržišno natjecanje zbog blaže primjene ili provedbe CORSIA-e u trećoj zemlji. Narušavanje tržišnog natjecanja moglo bi biti uzrokovano blažim pristupom prihvatljivim jedinicama za neutralizaciju ili odredbama o dvostrukom

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.).

računanju. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća.

- (23) Kako bi se omogućila uspostava ravnopravnih uvjeta tržišnog natjecanja na linijama između dviju zemalja koje primjenjuju CORSIA-u u slučajevima u kojima te zemlje dopuštaju operaterima zrakoplova da upotrebljavaju jedinice koje nisu na popisu donesenom u skladu s člankom 11.a stavkom 8. Direktive 2003/87/EZ, Komisiji bi u skladu s člankom 25.a stavkom 8. te direktive trebalo dodijeliti provedbene ovlasti na temelju kojih operaterima zrakoplova sa sjedištem u državi članici može dopustiti da upotrebljavaju dodatne vrste emisijskih jedinica osim onih koje su na popisu donesenom u skladu s člankom 11.a stavkom 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.
- (24) Kako bi se osigurali jednaki uvjeti na linijama između dvije treće zemlje koje provode CORSIA-u, 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, uključujući ona sa stručnjacima, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.¹³ Kako bi se osiguralo ravnopravno sudjelovanje u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće sve dokumente trebaju primiti istodobno kad i stručnjaci iz država članica te njihovim stručnjacima sustavno treba biti omogućen 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 odstupanje od ETS-a EU-a za emisije iz letova između zračne luke smještene u najudaljenijoj regiji države članice i zračne luke smještene u istoj državi članici.
- (26) 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, 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 budu 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.
- (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,

¹³ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

Članak 1.

Direktiva 2003/87/EZ mijenja se kako slijedi:

(1) članak 3.c mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. briše se;

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

„5. Komisija utvrđuje ukupnu količinu emisijskih jedinica koje treba dodijeliti operaterima zrakoplova za 2024. na temelju ukupne dodjele emisijskih jedinica operaterima zrakoplova koji su 2023. obavljali zrakoplovne djelatnosti obuhvaćene Prilogom I., umanjeno za linearni faktor smanjenja iz članka 9., i objavljuje tu količinu, kao i količinu za besplatnu dodjelu emisijskih jedinica koja bi se provela 2024. da pravila za besplatnu dodjelu nisu ažurirana.

6. Za letove koji započinju u zračnoj luci smještenoj u EGP-u i završavaju u zračnoj luci smještenoj u EGP-u, Švicarskoj ili Ujedinjenoj Kraljevini, a koji 2023. nisu bili obuhvaćeni ETS-om EU-a, ukupna količina emisijskih jedinica koja se dodjeljuje operaterima zrakoplova povećava se za količine 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 2.a, 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 do 2030. iz letova između zračne luke smještene u nekoj od najudaljenijih regija države članice i zračne luke smještene u istoj državi članici izvan te najudaljenije regije.”;

(2) članak 3.d mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. U 2024. na dražbi se prodaje 25 % količine emisijskih jedinica za koje bi se provela besplatna dodjela kako je objavljeno u skladu s člankom 3.c.”;

(b) umeću se sljedeći stavci 1.a, 1.b, 1.c i 1.d:

„1.a U 2025. na dražbi se prodaje 50 % količine emisijskih jedinica za koje bi se te godine provela besplatna dodjela, izračunano temeljem objave u skladu s člankom 3.c.

1.b U 2026. na dražbi se prodaje 75 % količine emisijskih jedinica za koje bi se te godine provela besplatna dodjela, izračunano temeljem objave u skladu s člankom 3.c.

1.c Od 1. siječnja 2027. na dražbi se prodaju sve emisijske jedinice za koje bi se te godine provela besplatna dodjela.

1.d Besplatne emisijske jedinice dodjeljuju se operaterima 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 2023.”;

(c) stavak 2. briše se;

(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., 1.a, 1.b, 1.c i 1.d ovog članka, uključujući načine prijenosa dijela prihoda od takve dražbe u opći proračun Unije.”;

(e) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Države članice određuju kako će se upotrebljavati prihodi od dražbovne prodaje emisijskih jedinica obuhvaćenih ovim poglavljem, osim prihoda koji su utvrđeni kao vlastita sredstva u skladu s člankom 311. stavkom 3. Ugovora i uključeni u opći proračun Unije. Države članice upotrebljavaju prihode ostvarene dražbovnom prodajom emisijskih jedinica u skladu s člankom 10. stavkom 3.”;

(3) članci 3.e i 3.f brišu se;

(4) u članku 6. stavku 2. točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) obvezu predaje emisijskih jedinica u količini jednakoj ukupnim emisijama postrojenja u svakoj kalendarskoj godini, u skladu s verifikacijom iz članka 15., u roku od četiri mjeseca nakon završetka te godine.”;

(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, 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 utvrđene u članku 12. u pogledu emisija iz letova u zemlje navedene u provedbenom aktu donesenom u skladu s člankom 25.a stavkom 3. i iz tih zemalja:

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

(b) 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 u skladu sa stavkom 8.;

(c) emisijske jedinice koje su odobrile stranke sporazuma u skladu sa stavkom 5.;

(d) emisijske jedinice 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 zemlje koja je stranka Pariškog sporazuma u trenutku upotrebe;

(b) potječu iz zemlje koja je u provedbenom aktu donesenom u skladu s člankom 25.a stavkom 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. Aranžmani uzimaju u obzir fleksibilne mogućnosti dodijeljene najmanje razvijenim zemljama i malim otočnim državama u razvoju. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22.a stavka 2.”;

(c) stavak 4. briše se;

(d) dodaje se sljedeći stavak 8.:

„8. Komisija donosi provedbeni akt u kojem se navode emisijske jedinice koje Vijeće ICAO-a smatra prihvatljivima i koje ispunjavaju uvjete utvrđene u stavcima 2. i 3. Komisija po potrebi mijenja taj popis. Taj se provedbeni akt donosi 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 delegiranom aktu iz stavka 7. države članice izračunavaju neutralizaciju svake godine za prethodnu kalendarsku godinu u smislu ICAO-ovih međunarodnih standarda i preporučene prakse u području zaštite okoliša za Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo, osim onih koji se primjenjuju na letove započinju u zračnoj luci smještenoj u EGP-u i završavaju u zračnoj luci smještenoj u EGP-u, Švicarskoj ili Ujedinjenoj Kraljevini, te do 30. studenoga svake godine o razini neutralizacije obavješćuju operatore zrakoplova koji ispunjavaju sve sljedeće uvjete:

- (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;
- (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. državni letovi;
- ii. humanitarni letovi;
- iii. letovi u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći;
- iv. vojni letovi;
- v. letovi za gašenje požara.”;

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

„7. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 23. radi dopune ove Direktive utvrđivanjem metodologije za izračun odgovornosti operatera zrakoplova za neutralizaciju.

8. Kad je riječ o letovima u zemlje navedene u provedbenom aktu donesenom u skladu s člankom 25.a stavkom 3., iz tih zemalja i među njima, 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, poništavaju jedinice iz članka 11.a samo u odnosu na količinu koju je ta država članica prijavila za relevantnu kalendarsku godinu. 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) u članku 18a. 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 zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I.”;

- (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 12. stavka 7. trećeg podstavka, 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 12. stavka 7. trećeg podstavka, 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. Odluka počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u toj 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 12. stavka 6. trećeg podstavka, 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 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 9.:

„3. Komisija donosi provedbeni akt u kojem se navode zemlje 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 iz razdoblja 2019.–2020. za svaku sljedeću godinu. Taj provedbeni akt donosi se u skladu s postupkom ispitivanja navedenim u članku 22.a stavku 2.

4. Kad je riječ o emisijama iz letova u zemlje koje su navedene u provedbenom aktu donesenom u skladu sa stavkom 3. ili iz njih, od operatera zrakoplova koji posjeduju svjedodžbu o sposobnosti zračnog prijevoza koju je izdala zemlja navedena u provedbenom aktu ili su registrirani u zemlji navedenoj u provedbenom aktu ne zahtijeva se poništavanje jedinica za te emisije.

5. Kad je riječ o emisijama do 31. prosinca 2026. iz letova između EGP-a i zemalja koje nisu navedene u provedbenom aktu donesenom u skladu sa stavkom 3., osim letova u Švicarsku i Ujedinjenu Kraljevinu, operateri zrakoplova ne moraju poništavati jedinice.

6. Kad je riječ o emisijama iz letova u najmanje razvijene zemlje i male otočne države u razvoju kako ih definiraju Ujedinjeni narodi, osim onih navedenih u provedbenom aktu donesenom u skladu sa stavkom 3., i iz tih zemalja, operateri zrakoplova ne moraju poništavati jedinice.

7. Ako Komisija utvrdi da je tržišno natjecanje znatno narušeno na štetu operatera 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 operatera 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 CORSIA-u u svojem domaćem pravu ili ne primjenjuje odredbe CORSIA-e jednako na sve operatere zrakoplova. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22.a stavka 2.

8. Ako operater zrakoplova koji 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, obavlja letove između dviju zemalja navedenih u provedbenom aktu donesenom u skladu sa stavkom 3., uključujući letove između Švicarske, Ujedinjene Kraljevine i zemalja navedenih u provedbenom aktu donesenom u skladu sa stavkom 3., i ako te zemlje operaterima zrakoplova dopuštaju upotrebu jedinica koje nisu one s popisa donesenog u skladu s člankom 11.a stavkom 8., Komisija je ovlaštena donositi provedbene akte kojima će tim operaterima zrakoplova omogućiti upotrebu drugih vrsta emisijskih jedinica osim onih koje su na tom popisu ili odrediti da se na te operatere 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.”;

- (10) u tablici u Prilogu I. nakon prvog odlomka iza naslova „Zrakoplovstvo” u stupcu „Djelatnosti” umeće se sljedeći tekst:

„Letovi između zračnih luka smještenih u dvije zemlje navedene u provedbenom aktu donesenom u skladu s člankom 25.a stavkom 3. koje obavljaju operateri zrakoplova koji ispunjavaju sve sljedeće uvjete:

- (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;

- (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. državni letovi; ii. humanitarni letovi; iii. letovi u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći; iv. vojni letovi; v. letovi za gašenje požara.”.

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*.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik